

ISSN 1331-9914

UDK 347.79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**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 Ćorić

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.sc. 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; dr.sc. Božena Bulum, Jadranski zavod HAZU; 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; prof.dr.sc. Jasenko Marin, Pravni fakultet, Zagreb; prof.dr.sc. Drago Pavić, Split; prof.dr.sc. Berislav Pavišić, Pravni fakultet, Rijeka; doc.dr.sc. Davorin Rudolf, ml., Pravni fakultet, Split; 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; dr.sc. Marina Vokić Žužul, Jadranski zavod HAZU.

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

Pretplate/Subscriptions: HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI, Zagreb
žiro račun: 2360000-1101541734, Zagrebačka banka

Časopis izlazi: 1 puta godišnje

Naklada: 200 primjeraka

Izdano uz financijsku potporu Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske

Tekstovi objavljeni u časopisu referiraju se u: EBSCO Publishing, Ipswich, MA, USA

Prijelom i tisak/Print: Intergrafika d.o.o., Zagreb, Bistranska 19, prosinac 2010.

Uz izuzetak dvaju priloga, ovaj broj časopisa posvećen je znanstvenom skupu

IZAZOVI I PERSPEKTIVE U POMORSKOM PRAVU I PRAVU MORA:

Interesi Republike Hrvatske

Ovaj, peti po redu, znanstveni skup na temu pomorskog prava i prava mora u organizaciji Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti održan je 19. ožujka 2010. u palači Akademije u Zagrebu.

Zbog spriječenosti predsjednika Akademije, akademika Milana Moguša, pozdravnu riječ sudionicima i gostima skupa uputio je voditelj Jadranskog zavoda professor emeritus Vladimir-Đuro Degan.

Uz profesora Degana, skupom je predsjedao akademik Davorin Rudolf.

Uredništvo

SADRŽAJ

Radovi sa skupa

POZDRAVNA RIJEČ (dr.sc. Vladimir-Đuro Degan, professor emeritus)	1
Prof.dr.sc. Davorin Rudolf ml., Irena Kardum , Sporazum o arbitraži između Hrvatske i Slovenije (izvorni znanstveni članak)	3
Arbitration Agreement between Croatia and Slovenia (original scientific paper)	18
Dr.sc. Zvonko Gržetić, prof.dr.sc. Vesna Barić Punda, Valerija Filipović, dipl.ing. , O granicama u sjevernom Jadranu (1948.-2009.) s posebnim osvrtom na kronološki kartografski prikaz (izvorni znanstveni članak)	19
Boundaries in the Northern Adriatic 1948-2009 with Particular Emphasis on Chronological Cartographical Analysis (original scientific paper)	72
Dr.sc. Marina Vokić Žužul, Valerija Filipović, dipl.ing. , Vanjski pojas Republike Hrvatske (izvorni znanstveni članak)	73
The Contiguous Zone of the Republic of Croatia (original scientific paper)	99
Mr.sc. Trpimir M. Šošić , Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine i jurisdikcija država u Jadranskome moru (izvorni znanstveni članak)	101
The Unesco Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage and State Jurisdiction in the Adriatic Sea (original scientific paper)	137
Dr.sc. Vladimir-Đuro Degan, professor emeritus , Pravičnost i međunarodno pravo u razgraničenjima morskih prostora (izvorni znanstveni članak)	139
Equity and International Law in Maritime Delimitations (original scientific paper)	154

Dr.sc. Ivo Grabovac, professor emeritus , Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji? (pregledni znanstveni članak)	159
Do the Rotterdam Rules Contribute to Unification? (review article)	168
Dr.sc. Vesna Skorupan Wolff , Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila (izvorni znanstveni članak).....	169
A Comparative Analysis of the Hague and the Rotterdam Rules (original scientific paper)	210
Dr.sc. Vesna Polić Foglar , Količinski ugovori prema Rotterdamskim pravilima (pregledni znanstveni članak)	211
Volume Contracts after the Rotterdam Rules (review article)	222
Dr.sc. Božena Bulum, Ivana Oršulić, dipl.iur. , Pravno uređenje državnih potpora u sektoru brodogradnje na međunarodnoj razini, u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj (izvorni znanstveni članak)	223
Regulation of State Aids in the Shipbuilding Sector at the International Level, in the European Union and the Republic of Croatia (original scientific paper)	267
Nikoleta Radionov, Ph.D. , Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check (original scientific paper)	269
Pretpostavljena kaznena odgovornosti zapovjednika broda za drogu koja se prevozi kao brodski teret: test brodarske stvarnosti (izvorni znanstveni članak)	308
Prof.dr.sc. Ranka Petrinović, Marija Škiljo , Pravilnik o mjestima zakloništa – pruža li Pravilnik priželjkivanu zaštitu hrvatskog morskog okoliša? (pregledni znanstveni članak).....	309
Regulations on Places of Refuge – Do the Regulations on Places of Refuge Provide Desired Protection of Marine Environment? (review article)	343

Prof.dr.sc. Axel Luttenberger, prof.dr.sc. Damir Zec, Interesi obalne države u pomorskom nadzoru (izvorni znanstveni članak)	345
Interests of the Coastal State in Maritime Surveillance (original scientific paper)	366
Doc.dr.sc. Petra Amižić Jelovčić, mr.sc. Željka Primorac, Nikola Mandić, mag.ing., Pravni aspekt organizacije i djelokruga rada Obalne straže u Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na Zakon o Obalnoj straži (pregledni znanstveni članak)	367
Legal Aspect of Organization and Domain of Work of Croatian Coast Guard with a Special Reference to the Coast Guard Law (review article)...	425
Doc.dr.sc. Marija Pospišil Miler, mr.sc. Marija Pospišil, Prijedlog izmjena Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, (HNS konvencije) iz 1996. godine (izvorni znanstveni članak)	427
Draft Protocol to Amend the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention) 1996 (original scientific paper)	469
Mišo Mudrić, LL.B., Liability Salvage – Environmental Award: A New Name for an Old Concept (review article)	471
Spašavanje odgovornosti – ekološka nagrada: novi naziv za stari koncept (pregledni znanstveni članak)	491
Prof.dr.sc. Vinko Hlača, mr.sc. Jakob Nakić, Zaštita pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj (izvorni znanstveni članak)	493
Protection of Maritime Demesne in Croatia (original scientific paper)	529

Doc. dr. sc. Ante Perkušić, prof.dr. sc. Ranka Petrinović, Zvonimir

Perkušić, Stjecanje i zaštita posjeda na pomorskom (općem) dobru –
de lege lata – de lege ferenda (poseban osvrt na prijedlog novog
Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama)
(izvorni znanstveni članak)..... 531

Acquisition and Protection of Possession within Maritime (Public)
Domain – *de lege lata – de lege ferenda* (with Special Regard to the Draft
Bill on Maritime Domain and Sea Ports) (original scientific paper) 554

Ostali radovi

Veljko Kovačević, dipl.pravnik, Razvoj instituta zajedničke havarije i York –
antwerpskih pravila s posebnim osvrtom na reviziju pravila iz 2004.
godine (pregledni znanstveni članak) 555

Development of the Law on General Average and York-Antwerp Rules
with a Special Reference to the Rules Revision from 2004
(review article) 612

PRIKAZI KNJIGA

Božena Bulum, Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu
tržišnog natjecanja Europske zajednice, Zagreb, 2010., 278 str.,
Izdavač: Inmag, Zagreb (prikaz: **Ivana Oršulić, dipl.iur.**) 613

Božena Bulum: Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu
tržišnog natjecanja Europske zajednice (Maritime Transport Services
and Port Services in the Competition Law of the European Community),
Inmag, Zagreb, 2010, 278 pages 617

UPUTE AUTORIMA 619

POZDRAVNA RIJEČ
na otvaranju znanstvenoga skupa:

*Izazovi i perspektive u pomorskom pravu i pravu mora:
Interesi Republike Hrvatske*

petak 19. ožujka 2010.

Predsjednik naše Akademije, akademik Milan Moguš, ispričao se jer nakon operacije nije u mogućnosti osobno otvoriti ovaj naš skup. On mu želi sve najbolje. Dopustite mi da uputim nekoliko riječi zahvale.

U ime Jadranskoga zavoda zahvalio bih se svima prisutnima, a napose podnositeljima priopćenja na njihovu trudu. Iz toga se vidi koliko oni osobno cijene ovu Akademiju koja će ubrzo proslaviti 150. obljetnicu svoga neprekidnoga rada, kao i naš Jadranski zavod koji djeluje punih 65 godina.

Sva podnesena priopćenja bit će objavljena u našem časopisu *Poredbeno pomorsko pravo* i bit će svjedočanstvo o znanju i sposobnostima današnjih generacija naših stručnjaka u obrani legitimnih interesa Hrvatske na polju pomorskoga prava i međunarodnog prava mora.

U tradiciji je našega Jadranskog zavoda da posebnu pozornost polaže pitanjima pomorskoga privatnog prava, jer se mi uz Hrvatsko društvo za pomorsko pravo smatramo jedinom ustanovom koja u nas koordinira djelatnosti svih stručnjaka na tome polju, uključujući i nastavnike pravnih i pomorskih fakulteta. Naš Zavod i njegov časopis po tradiciji su otvoreni svima, i nikada nismo nikoga isključivali.

Pitanja međunarodnoga prava mora namjerno smo ostavili za kraj ovoga programa kako ona ne bi zasjenila ona prva.¹ I u toj oblasti naši znanstvenici objavljuju vrijedna djela, napose ona koja se temelje na međunarodnoj arbitražnoj i sudskoj praksi u morskim razgraničenjima između obalnih država.

Ali o tim osjetljivim političkim pitanjima, i u Hrvatskoj i Sloveniji, ali i u drugim zemljama u okruženju, odlučuju političari koji smatraju da im ne treba pomoć istinske znanosti. Tako se mnogi u nas predstavljaju profesorima međunarodnoga prava, što odražava njihovo uvjerenje da u međunarodnom pravu nemaju što novoga naučiti. Bio bih ohrabren kada bi neke poruke s ovoga skupa o tim pitanjima do njih doprle.

Želim ovdje izraziti posebnu zahvalnost malome kolektivu našega Jadranskog zavoda, uključujući gospođe Vlatku Živojnović i Marulu Vujasinović. One su bez moje pomoći u cijelosti organizirale ovaj skup, sročile su njegov naslov, sači-

¹ Uredništvo našega časopisa ipak se odlučilo na drugačiji redoslijed priloga od onoga iz pozivnice.

nile su redosljed izlaganja, sastavile su i tiskale pozivnice, i učinile su sve da naš današnji boravak ovdje bude prijatan. Ponosan sam na to kolektivno i usklađeno djelovanje svih nas u Zavodu koje se očituje u svim našim djelatnostima. Sve znanstvenice iz našega Zavoda aktivno sudjeluju na ovome skupu i iz njihovih će se izlaganja vidjeti njihova zrelost.

Da su sretnija vremena, kojih u našem Zavodu zapravo nikada nije bilo, skup s ovolikim brojem priopćenja trebao bi trajati najmanje dva dana. A naš Zavod nije u stanju, kao ni prije, snositi putne i druge troškove niti jednom podноситelju priopćenja.

Posebna zahvalnost ide profesorima Pravnoga fakulteta u Splitu Vesni Barić Punda i Draganu Bolanči što su uspjeli osigurati domjenak za ovaj skup u pauzi između 13.00 i 14.30 sati. Bez njihova zalaganja domjenka, danas po prvi puta, ne bi bilo. Pravni fakultet u Splitu i u prošlosti je financirao tiskarske troškove triju brojeva našega časopisa, a takvu pomoć nikada nismo dobili niti od jedne druge znanstvene ustanove.

Kako bi rekao gradonačelnik Zagreba: *last but not least*, zahvaljujem akademiku Davorinu Rudolfu što je pristao da uz moju asistenciju predsjedava ovim skupom. I on je vjeran prijatelj našega Zavoda od naših davnih znanstvenih početaka.

Dr.sc. Vladimir-Đuro Degan, professor emeritus

SPORAZUM O ARBITRAŽI IZMEĐU HRVATSKE I SLOVENIJE

Prof. dr. sc. DAVORIN RUDOLF ml.*
IRENA KARDUM**

UDK 341.222 : 341.6] (497.5)
(497.4)
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 12.4.2010.
Prihvaćeno za tisak: 16.6.2010.

*S gledišta hrvatskih interesa, Sporazum o arbitraži između Hrvatske i Slovenije valja promatrati iz dva kuta. Jedna komponenta je svakako po Hrvatsku **povoljna**: Republika Slovenija će otkloniti svoju blokadu otvaranja i zatvaranja pregovaračkih poglavlja u postupku pridruživanja Hrvatske Europskoj uniji.*

*Druga komponenta arbitražnog sporazuma je po Hrvatsku **nepovoljna**: s aspekta očuvanja teritorijalne cjelovitosti države, rizik gubitka dijela državnoga teritorija je, smatraju autori, **visok**. Jedna od zadaća Arbitražnoga suda je utvrditi **spoj** Slovenije s otvorenim morem, a **teritorijalni spoj** s otvorenim morem se može ostvariti jedino tako da Hrvatska izgubi dio neprijeporno svoga državnoga teritorija.*

Druga po Hrvatsku bitna nepovoljna okolnost iz arbitražnoga sporazuma (osim zadaće suda) je sastavljanje liste arbitara. Zbog načela solidarnosti među članicama Europske unije i zastupljenosti Slovenije u njenim institucijama, upitna je objektivnost sastavljača liste: institucije Europske unije su se prvi puta u svojoj povijesti izravno uplele u bilateralan granični spor, uglavnom tražeći političko rješenje i zaobilazeći međunarodnopravno - kako je tražila Slovenija.

*Autori smatraju da principijelno ne valja ulaziti **ni u kakav rizik** oko pitanja očuvanja državnoga teritorija, i da se tek onda mogu realizirati ostali interesi, pa i ostvarenje "primarnog strateškog interesa", ulaska u Europsku uniju.*

* Dr.sc. Davorin Rudolf ml., izvanredni profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split; e-mail: davorin.rudolf1@st.htnet.hr.

** Irena Kardum, studentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split.

Ključne riječi: arbitražni sporazum, spoj Slovenije s otvorenim morem, sastavljanje liste arbitara.

“Već sam nekoliko puta napomenuo da je vladavina prava u stvari skup doktrina oblikovanih u različitim razdobljima i povezanih samo time što služe istom cilju. A taj je cilj ograničiti silu državne vlasti na razinama gdje se ona izričito traži općim apstraktnim pravilima koja su obznanjena ranije i koja se odnose podjednako na sve ljude, te na okolnosti koje su im poznate... Na ovom se mjestu zahtjev općenitosti najviše približuje onom drugom, najtvrdokornijem a možda i najvažnijem zahtjevu, zahtjevu za jednakosti pred zakonom. Mogu jedino priznati kako je, unatoč svim naporima koji su mu posvećeni, taj zahtjev još daleko od toga da bude jasan. Izgleda da je riječ o jednom od ideala koji usmjeravaju i bez jasno utvrđenog cilja. Pa ipak, premda taj ideal ne moramo nikada do kraja shvatiti, nije nevažno ni to što ustrajemo u tome da ga razjasnimo.”

Friedrich August Hayek, “Politički ideal vladavine prava”

SPOR O GRANICI NA KOPNU I NA MORU

1. Arbitražna komisija Konferencije o bivšoj Jugoslaviji (Badinterova) je u Mišljenju br. 7 od 11. siječnja 1992. u točki 2 (c) ustanovila:

Glede poštivanja nepovredivosti teritorijalnih granica, preuzimanje tih obveza od Republike Slovenije već se nalazi u deklaraciji neovisnosti od 25. lipnja 1991., a ponovljeno je i u njezinu zahtjevu za priznanjem od 19. prosinca 1991. Njezine su granice određene člankom 2. “Osnovne ustavne povelje” od 25. lipnja 1991. bez promjena u odnosu na postojeće granice.

Republika Slovenija uz to naglašava da ona nema nikakvih teritorijalnih sporova s graničnim državama ili republikama (Hrvatskom).

Slovenija je ovom jednostranom izjavom preuzela obvezu koju nije moguće jednostrano opozvati. Ta izjava je bila uvjet za priznanje te države od strane Europske unije i njenih država članica.¹

Na dan kada je Slovenija proglasila neovisnost, prema slovenskoj Povelji, nije bilo teritorijalnih sporova s “graničnim državama ili Hrvatskom”.

¹ Vidi “Deklaraciju o Smjernicama za priznavanje novih država u Istočnoj Europi i Sovjetskom Savezu” od 16. prosinca 1991.

Graničnih sporova među republikama nije bilo u vrijeme bivše SFRJ, jer su međusobne granice bile određene tzv. “Avnojskim granicama”. Također, vanjske granice bivše SFRJ su bile u nadležnosti federacije i osiguravala ih je federalna, središnja vlast, pa tako i one granice koje danas Sloveniju odvajaju od susjednih država.

Slovenska izjava se, stoga, mogla odnositi samo na situaciju *pro futuro*, na stanje nakon proglašenja neovisnosti (izraženo je *obećanje* da se države neće spori-riti oko zatečenih, “Avnojskih granica”).

Dvije su države proglasile neovisnost 25. lipnja 1991., i sutradan se međusobno priznale, naglašavajući da nemaju nikakvih teritorijalnih pretenzija jedna prema drugoj. Uzajamnim priznanjem potvrdile su da se međusobno smatraju *subjektima međunarodnoga prava*. U preuzimanju odgovornosti, s željom ostvarivanja punog suvereniteta eliminiranjem bilo kakve nadležnosti bivše SFRJ, među njima (i prema ostalima) je *počelo djelovati međunarodno pravo*.

Od trenutka kada su te države postale subjektima međunarodnoga prava, *tek tada* su postale nositeljicama prava i obveza koje takvim subjektima pripadaju, drugim riječima – od trenutka postanka, proglašenja neovisnosti, pa nadalje.

2. Spor o granici na kopnu i moru između Republike Hrvatske i Republike Slovenije je nastao dvije godine nakon ove slovenske izjave. Spor je nastao 1993. godine. Memorandumom o Piranskom zaljevu su po prvi put na sustavan i jasan način formulirana stajališta Slovenije, jasna drugoj strani (Hrvatskoj).

Danas Republika Slovenija istupa sa službenim stajalištem da je, kao međunarodnopravni subjekt, nositeljica prava kojeg (prema slovenskom mišljenju) imaju subjekti međunarodnoga prava. Ranije, do trenutka dok Republika Slovenija nije postala subjektom međunarodnoga prava, nije mogla biti nositeljica prava, niti je ostvarivala prava koja međunarodnopravni subjekti imaju, pa i navodno pravo “izlaza na otvoreno more”.

Između republika bivše SFRJ je postojao čitav niz međusobnih odnosa koje nije uređivalo međunarodno pravo (između bivših republika se međunarodno pravo nije primjenjivalo), niti su u djelokrugu međunarodnoga prava, jer je, uz republičke, postojala i središnja vlast. Tako je faktičku slobodu komuniciranja bivših republika, članica federacije, s “otvorenim morem”, ondašnja Republika Slovenija, kao članica federacije, uživala kao i ostale republike, donekle i one koje nisu obalne države.

3. Republika Slovenija je 1993. postavila zahtjev za cjelovitosti Savudrijske vale, tražeći suverenitet nad čitavim morskim prostorom zaljeva – s argumentom da je u bivšoj SFRJ isključivo ona sprovođila jurisdikciju. Postavila je i zahtjev za

fizičkim dodirima svoga teritorijalnog mora s otvorenim morem². Taj dodir bi trebao biti na štetu teritorijalnoga mora Hrvatske, pa je Hrvatska, nakon dugih i neuspješnih pregovora, predložila rješavanje spora pred Međunarodnim sudom pravde u Haagu³. U Hrvatskoj se vjerovalo vjerodostojnosti osnovnih pravnih argumenta: more je pripadak kopna, pa more ispred hrvatske obale u Savudrijskoj vali pripada Hrvatskoj, a institut “izlaza na otvoreno more” nije međunarodnopravno utvrđen, niti poznat.

Obje države se slažu da je njihova međusobna granica ona koja je zatečena na dan proglašenja neovisnosti država, 25. lipnja 1991., što je u skladu s pravilom međunarodnoga prava *uti possidetis*, po kojemu unutrašnje granice republika bivše

² Slovenska stajališta o razgraničenju na moru su prvi put sustavno formulirana u Memorandumu o Piranskom zaljevu (Savudrijskoj vali) 7. travnja 1993.: “...Republika Slovenija zauzima se za očuvanje cjelovitosti Piranskog zaljeva pod njezinim suverenitetom i jurisdikcijom i za izlaz na otvoreno more na temelju dopuštenih kriterija međunarodnog prava te uvažavanja specifične situacije Republike Slovenije... Republika Slovenija polazi sa stajališta da je Piranski zaljev primjer *sui generis*, koji diktira isključivo uvažavanje s povijesnog naslova i drugih posebnih okolnosti i odlučno odbacuje uporabu kriterija crte sredine, koja bi značila u primjeru Piranskog zaljeva za Republiku Sloveniju nepravedeno i bezživotno rješenje i bila potpuno u suprotnosti s povijesnim i stvarnim stanjem u Piranskom zaljevu. Treba uzeti u obzir i činjenicu da je Republika Slovenija izvršavala jurisdikciju i vlast u Piranskom zaljevu u bivšoj SFRJ i da je takvo stanje bilo i zatečeno pri proglašenju neovisnosti obiju država dana 25. lipnja 1991...”

Sporna je i granica na kopnu. Dana 27. ožujka 1992. Slovenija je uručila Hrvatskoj Nacrt sporazuma o granici, kojim je zatražila granicu južno od rijeke Dragonje. Po Nacrtu bi Sloveniji pripala naselja Mlini, Škudelini, Bužin i Škrilje, s južne strane rijeke, premda su u Hrvatskoj. Prema slovenskim gledištima kopnena granica treba slijediti granice katastarskih općina Piran i Kaštel iz 1910. godine, koja je oko 300 metara južnije od Kanala Sv. Odorika.

U srpnju 1992. Hrvatska je dostavila Sloveniji prijedlog sporazuma o granici, po kojemu bi kopnena granična točka izlaza na more u Savudrijskoj vali bila Kanal Sv. Jeronima, odn. prirodno korito Dragonje. Hrvatsko stajalište se zasniva na pravilu međunarodnog običajnog prava: “Ako granična rijeka mijenja svoj tok postupno, time što se jedna od njezinih obala djelomično potapa, a njoj se suprotna obala riječnim nanosima širi, i ako se ugovorom drukčije ne odredi, državna granica se pomiče s crtom sredine ili s *thalwegom* njezina glavnog rukavca. Ali ukoliko takva rijeka naglo napusti prijašnje korito i stvori novo, granica ostaje tamo gdje je bila, osim ako se ugovorom unaprijed ili naknadno odredi drukčije.” – V. Đ. Degan, *Međunarodno pravo*, Drugo osuvremenjeno izdanje, Rijeka, 2006., str. 586. Jednako navodi i J. Andrassy: “Prema običajnom pravu državna granica slijedi izmjenu toka rijeke ako se ona zbiva lagano djelovanjem prirodnih sila... Kod nagle izmjene toka rijeke granica ostaje u dotadanjem koritu.” – *Međunarodno pravo*, sedmo izdanje, Zagreb, 1978., str. 146. Jednako navode i strani autori, v. Osnove za razgraničenje između Republike Hrvatske i Republike Slovenije (“Plava knjiga”), Zagreb, 2006., str. 156-158.

Rijeka Dragonja je ljudskom radnjom naglo promijenila svoj tok godine 1952., prokopavanjem Kanala sv. Odorika, radi zaštite polja na kojima se prikuplja morska sol. U području između staroga i novoga korita Dragonje, širokom oko 3 kilometra, sada se nalazi zračna luka Portorož.

Zbog neuspješnosti pregovora spor o granici na kopnu sve sve više širio i na druge kopnene točke.

³ Sud za pravo mora u Hamburgu nije bio prikladan jer su sporne i točke na kopnu, te točka na kopnu od koje bi polazila granica na moru u Savudrijskoj vali.

federativne države postaju međunarodne granice⁴. Pravilo i navedena izjava dvaju država se praktički odnose samo na kopnenu granicu, jer između republika unutar bivše federacije morski prostori nikada nisu bili razgraničeni: bili su pod punom suverenosti federacije.

Slovenija, ipak, traži “izlaz na otvoreno more” s argumentom da ga je imala na dan 25. lipnja 1991., pa da joj pripada i sada.⁵

4. Jedan od neuspjelih pokušaja rješavanja spora, koji je za sobom ostavio loše političke učinke po Republiku Hrvatsku, je nacrt sporazuma dogovoren između premijera dvaju država - tzv. sporazum Drnovšek-Račan. Po tome nacrtu sporazuma, koji nije prihvaćen u Hrvatskom saboru i koji je ostao nepotpisan, uspostavljen je koridor otvorenoga mora u području teritorijalnog mora Republike Hrvatske i s tim Sloveniji omogućen “izlaz na otvoreno more”. Zajedno s teritorijalnim morem koje bi pripalo Sloveniji, računajući od crte sredine, Hrvatska bi se odrekla oko 160 km² mora, podmorja, i zračnog stupa iznad.

INTERNACIONALIZACIJA SPORA

1. Godine 1999. je među državama obostrano prihvaćeno posredovanje (za-pravo pružanje dobrih usluga) W. Perrya, bivšega američkog ministra obrane. Posredniku su uručena hrvatska i slovenska polazišta, a nakon što je stekao uvid u kontradiktornost stajališta, bez adekvatnoga znanja međunarodnog prava (prema vlastitom priznanju), odustao je od pružanja dobrih usluga.

2. Slovenija je, postavši članicom NATO-a i Europske unije, koristila težnju Hrvatske za učlanjenjem u te međunarodne organizacije, i postavila uvjet: spor se

⁴ O načelu *uti possidetis*, dispozitivnom pravilu, v. V. Đ. Degan, *nav. dj.*, str. 588-595. Načelo je potvrdila i Arbitražna komisija Konferencije o Jugoslaviji (Badinterova komisija) Mišljenjem br. 3. od 11. siječnja 1992.: “...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... U nedostatku tako postignutoga sporazuma, prijašnja razgraničenja dobijaju svojstvo granica zaštićenih međunarodnim pravom...”

⁵ Primjeri dobre suradnje među državama u razdoblju od nastanka spora pa do Ugovora o arbitraži su Sporazum o pograničnome prometu i suradnji Republike Hrvatske i Republike Slovenije (SOPS), potpisan u Ljubljani 1997. (tim sporazumom, koji je i danas na snazi, Hrvatska je dopustila slovenskim ribarima ribolov u hrvatskom teritorijalnom moru, u području koje je šest puta veće od površine cjelokupnoga teritorijalnog mora Slovenije; Slovenija je otkazala privremeni ribolovni režim, koji je bio privremeno dogovoren), i Zajednička izjava o izbjegavanju incidenata, potpisana 10. lipnja 2005. na Brijunima.

O stajalištima Hrvatske i Slovenije u međusobnom sporu v.: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *Pravo mora – dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Split, 2007., str. 246.-308.

neće rješavati pravnim sredstvima, nego političkim. Inzistirala je na pregovorima i izbjegavala druga sredstva mirnoga rješavanja spora, premda je razumno potrebno vrijeme za uspješnost pregovora odavno isteklo. Pri političkom rješavanju spora (inzistiranju na daljnjim pregovorima), dakako, u prvi plan izbijaju odnosi moći među državama, a ti su odnosi asimetrični, upravo zbog slovenskoga članstva u NATO paktu i Europskoj uniji. Ukoliko bi se spor i rješavao pravnim sredstvima, po slovenskim gledištima se trebao rješavati po tzv. pravičnosti, izbjegavanjem pravnih normi.

Godine 2008. Slovenija je zbog spora o granici počela usporavati pristupne pregovore Hrvatske za učlanjenjem u Europsku uniju, a u prosincu iste godine je te pregovore i blokirala⁶. Prvi put u povijesti Europske unije bilateralni granični spor je postao preprekom za učlanjenje jedne države. Uvjete rješavanja spora, dakako, nametala je država članica – nepristajanje na njene uvjete je uzrokovalo trajnost blokade.

3. U spor su se uključile i institucije Europske unije, pa je tako *Olli Rehn*, povjerenik Europske komisije, 21. siječnja 2009. dvjema državama predložio rješavanje spora pred tročlanim posredničkim vijećem, koje bi vodio nepravnik, a tek bi jedan član vijeća bio stručnjak međunarodnoga prava⁷. Kako je uloga vijeća trebala biti donošenje *konačne odluke o meritumu*, političkom odlukom i neprijmjenjivanjem međunarodnoga prava, Hrvatska prijedlog nije prihvatila. Tako je i *Martti Ahtisaari*, finski političar i dobitnik Nobelove nagrade za mir, odbio svoju ulogu predsjedavatelja vijećem s obrazloženjem da se tu radi pretežno o pravnim pitanjima, za što nije kompetentan.

Tzv. "*Druga Rehnova inicijativa*" je službeno dostavljena na očitovanje Hrvatskoj i Sloveniji 23. travnja 2009. kao *Nacrt Sporazuma o rješenju spora i Zajednička izjava*. Prijedlog je predviđao uspostavljanje peteročlanog arbitražnog suda, prema načelima klasičnog arbitražnog sudovanja: dogovorom između stranaka bi se postavio predsjednik i dva člana Suda, iz redova priznatih stručnjaka međunarodnoga prava. Ako se stranke ne bi dogovorile u predviđenom roku, postavio bi ih predsjednik Međunarodnoga suda u Haagu. Svaka od strana bi bila postavila još po jednoga člana Suda, koji bi donio konačnu i obvezujuću odluku utvrdivši:

- a) tijek granice na moru i kopnu među dvjema državama, i
- b) režim za korištenje odnosnih morskih područja i kontakt Slovenije s otvorenim morem.

⁶ Blokirala je sedam poglavlja (Poljoprivreda, Sigurnost hrane, Veterinarstvo i fitosanitarna politika, Oprezivanje, Mrežne infrastrukture, Regionalna politika, Prava, slobode i sigurnost, Okoliš) uz obrazloženje da priloženim dokumentima Hrvatska prejudicira granicu.

⁷ O Rehnovim inicijativama v.: V. Barić Punda, *O Rehnovim inicijativama za rješenje graničnoga spora između Hrvatske i Slovenije (siječanj, travanj 2009.)*, 2. Međunarodna konferencija o pomorskoj znanosti, Split, 2009.

Za utvrđivanja iz točke a) su se trebala primijeniti pravila i načela međunarodnoga prava, a za utvrđivanja iz točke b) međunarodno pravo, pravičnost i načelo dobrosusjedskih odnosa u svrhu postizanja poštenog i pravednog rezultata. Sporazum o rješenu spora je predviđao i otklanjanje slovenskih rezervi glede otvaranja i zatvaranja pregovaračkih poglavlja Hrvatske tamo gdje je prepreka povezana s graničnim sporom.

Taj Rehnov prijedlog je bio odmak od prvoga, političkog. Granicu ne bi crtali političari, a potvrđeno je i stajalište Europske unije da neriješeni bilateralni sporovi, uključujući granična pitanja, nisu u nadležnosti Unije.

Svi *Rehnovi* prijedlozi (povjerenika Europske komisije zaduženog za proširenje) su zapravo nacrti hrvatsko – slovenskoga sporazuma o iznošenju spora pred pravosuđe tijelo. Zagonetne su okolnosti oko Drugog Rehnovog prijedloga: hrvatskoj javnosti je predloženo da je taj prijedlog konačan i da se ne može mijenjati (po načelu “uzmi ili ostavi”). Stiješnjen u kut, Hrvatski sabor ga je prihvatio⁸, premda po Hrvatsku nije bio posve povoljan, a slovenska Vlada ga je odbila i dostavila na taj “konačan” prijedlog amandmane koje je Rehn unio u svoj novi, idući prijedlog (od 15. svibnja 2009).

KOMPROMIS

1. Nakon neuspješnih *Rehnovih* prijedloga, okolnost koja je bitno doprinijela dogovoru dviju strana o osnovnim načelima rješavanja spora je bila smjena na čelu Vlade Republike Hrvatske. Nakon što je postala hrvatskom premijerkom, Jadranka Kosor je u ljeto 2009. izjavila da je sa slovenskim kolegom premijerom Pahom postigla dogovor, koji će objaviti na jesen. Zbog tajnosti dogovora, javnost u objema državama nije reagirala na detalje sporazuma, već je pozitivno pozdravila naznaku konačnoga rješenja dugogodišnjega spora.

2. Sporazum o arbitraži (tzv. *kompromis*) između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Slovenije je potpisan u Stockholmu 4. studenoga 2009. godine. Hrvatski sabor ga je ratificirao 20. studenoga 2009., a slovenski parlament još nije, jer je bio u tijeku postupak pred slovenskim Ustavnim sudom o ustavnosti toga međunarodnog ugovora.

Sporazum se sastoji od preambule i 11 članaka, u 10 poglavlja.

⁸ Odlukom Sabora od 8. svibnja 2009.

3. U preambuli stranke zajednički utvrđuju da u proteklim godinama nisu uspješno riješile spor o granici na kopnu i moru, podsjećaju na miroljubiva sredstva za rješavanje sporova iz članka 33. Povelje UN-a i potvrđuju privrženost mirnom rješavanju sporova, u duhu dobrosusjedskih odnosa. Nadalje, pozdravljaju pomoć koju je ponudila Europska komisija, te “odražavajući njihove vitalne interese” (“*reflecting their vital interests*”), utvrđuju da su se sporazumjele o dalje navedenom tekstu ugovora.

Izraz *vitalni interesi*, odn. “interesi od životnog značaja”, kojim se željelo istaknuti motive stranaka za sklapanje ugovora je, pretpostavljamo, usvojen na traženje slovenske strane. Potreba “izlaza na otvoreno more” se u slovenskim internim aktima obrazlaže upravo “životnim potrebama slovenskoga stanovništva” ovisnoga o živim i neživim bogatstvima mora i podmorja u spornom području⁹. Hrvatskoj ne odgovara u preambuli upotrijebljen izraz *vitalni*: “vitalnost interesa”, odn. “životno pitanje” po hrvatski narod se u hrvatskim internim aktima ne spominje, pa se motivi stranaka za sklapanjem ugovora mogu, u krajnjoj liniji, protumačiti kao zadovoljenje vitalnih potreba samo slovenskoga naroda.

Preambula je sastavni dio ugovora i važna je kod tumačenja ugovora¹⁰.

4. Člankom 2. se u tri stavka utvrđuje sastav arbitražnog suda. Popis kandidata za suce (predsjednika i dva člana) će sastaviti predsjednik Europske komisije i član te komisije zadužen za proširenje. S popisa će obje stranke uzajamnim dogovorom odabrati suce, a ako se ne dogovore (u roku od petnaest dana), odabrat će ih predsjednik Međunarodnoga suda pravde s istoga popisa.

Svaka od stranaka će imenovati još po jednoga člana Arbitražnog suda.

Od preambule je mnogo značajniji ovaj članak. Po Hrvatsku se čini vrlo nepovoljnim da popis kandidata (“koji su priznati stručnjaci međunarodnoga prava”) sastavljaju čelnici jedne od institucija Europske unije. U pitanju morskih prostora

⁹ “Vitalni interesi”, navedeni u preambuli, su navedeni u slovenskom Memorandumu o Piranskom zaljevu iz 1993. godine: kriterij “crte sredine” za razgraničenje u Savudrijskoj vali za Sloveniju znači “nepravedno i bezživotno rješenje”, a nemogućnost proglašenja gospodarskoga pojasa zbog geografski nepovoljnog položaja je “životno pitanje stjecanja dovoljnih količina prirodnih izvora za preživljavanje slovenskog naroda”. Nadalje, “izlaz na otvoreno more bi Republici Sloveniji omogućavao nastavak nesmetanog izvršavanja međunarodnopravno priznatog prava slobode ribolova na otvorenom dijelu Jadranskog mora i sprječavao mogućnost nastanka novih ribolovnih incidenata. Samo na taj način bi Republika Slovenija očuvala temelj za izvršavanje svoga prava komuniciranja sa svijetom, koji je do sada uvijek imala i koje je jedno među osnovnim pravima svake suverene države”.

Cjeloviti tekst Memoranduma v. u: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *nav. dj.*, str. 252.-254.

¹⁰ O važnosti preambule kod tumačenja ugovora v.: V. Crnić Grotić, *Pravo međunarodnih ugovora*, Rijeka, 2002., str. 126.-128. Općenito o tumačenju ugovora v. *isto*, str. 105.-166.

ra pod jurisdikcijom Republike Hrvatske, i spornoga područja, oni su višekratno pokazali težnju prema političkom rješenju (kako je odgovaralo Sloveniji), a ne međunarodnom pravom, i nepoštivanje međunarodnoga prava. Primjerice:

- a) u pitanju hrvatskoga ZERP-a su kritizirali jednostranost akta o proglašenju ZERP-a (gospodarskog pojasa)¹¹. Gospodarski pojas se može proglasiti jedino jednostrano i jedan je od instituta potvrđenih Konvencijom UN-a o pravu mora; Konvenciju su potpisale Slovenija i Europska unija kao cjelina i dužne su poštivati njene institute. S druge strane, jednostrani akti Slovenije, neutemeljeni u međunarodnome pravu, nisu naišli na kritiku unutar Europske unije¹².
- b) Slovenska blokada hrvatskih pristupnih pregovora, premda prvi takav postupak jedne države članice u povijesti Europske unije, nije naišla na učinkovit odgovor ostalih država članica i te međunarodne organizacije kao cjeline. Pritisak na Hrvatsku da prihvati slovenske uvjete rješenja spora u zamjenu za deblokadu pregovora je i rezultirao prihvaćanjem članka 3. (1) (c) ovoga sporazuma, kojim je Hrvatska pristala da Arbitražni sud odlučuje (i da donese moguće nepovoljno rješenje) o neporecivo hrvatskom teritoriju - teritorijalnom moru koje se nalazi unutar 12 morskih milja od hrvatske obale.
- c) Samo je *Druga Rhenova inicijativa* za rješenje graničnoga spora Hrvatskoj bila donekle prihvatljiva. Već samo uplitanje institucija Europske unije u bilateralni spor je za tu međunarodnu organizaciju presedan i, zbog slovenskoga članstva, upitne objektivnosti. Euro - čelnici su za vrijeme slovenske blokade hrvatskih pristupnih pregovora isticali da se dvije države moraju same "dogovoriti". Inzistiranje na nastavku pregovora je bilo sredstvo za odvrćanje od rješavanja spora pred Međunarodnim sudom pravde na temelju međunarodnog prava.

¹¹ V. Davorin Rudolf ml.: Odnosi Hrvatske i Europske unije u području ribolova, *Adrias (Zbornik HAZU)*, br. 12, Zagreb-Split, 2005., str. 115-127.; More pod vlašću Republike Hrvatske i odnosi sa susjednim državama, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 1/2007 (84), Split, 2007., str. 67-75.; Europska unija i očuvanje ribljih bogatstava u Jadranu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 45 – broj 4/2008 (90), str. 779-795.

¹² Zakon o proglašenju zaštićene ekološke zone i epikontinentuskog pojasa Republike Slovenije (Uradni list Republike Slovenije br. 93/05) i Uredba o ribolovnome moru Slovenije (Uradni list Republike Slovenije br. 2. od 6. siječnja 2006.). Cjelovite tekstove slovenskih propisa, kojima se flagrantno zašlo u teritorijalno more Republike Hrvatske, v. u: V. Barić Punda, Davorin Rudolf ml., *nav. dj.*, str. 268.-279. V. i V. Đ. Degan, V. Barić Punda, Jednostrani akti država u pravu mora – napose s obzirom na spor Hrvatske i Slovenije na Sjevernom Jadranu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu*, 45, 4/2008., str. 841.-861.

5. Zadaća Arbitražnog suda je središnji dio Sporazuma i opisana je člankom 3. Arbitražni sud će utvrditi (*shall determine*):

- a) tijekom granice na moru i kopnu između Republike Hrvatske i Republike Slovenije primjenjujući pravila i načela međunarodnog prava (*the course of the maritime and land boundary between the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia; The Arbitral Tribunal shall apply the rules and principles of international law*);
- b) spoj Slovenije s otvorenim morem primjenjujući međunarodno pravo, pravičnost i načelo dobrosusjedskih odnosa u svrhu postizanja poštenog i pravednog rezultata uključujući i sve relevantne okolnosti za ovo utvrđivanje (*Slovenia's junction to the High Sea; The Arbitral Tribunal shall apply international law, equity and the principle of good neighbourly relations in order to achieve a fair and just result by taking into account all relevant circumstances*);
- c) režim za uporabu relevantnih morskih područja (*the regime for the use of the relevant maritime areas*) uz primjenjivo pravo kao pod b).

Točke a) i b) su međusobno povezane: jedna od zadaća Suda je utvrditi spoj Slovenije s otvorenim morem, pa nije moguće utvrditi tijekom granice na moru neovisno od ispunjenja te zadaće. Jedina mogućnost da Sud utvrdi granicu na moru neovisno od spoja Slovenije s otvorenim morem je da se negativno izjasni o pravu Slovenije za tim spojem.

Prema našem mišljenju Sud neće raspravljati o *pravu* Slovenije za spojem s otvorenim morem. Ugovorne stranke u tekstu sporazuma nisu izrazile takvu namjeru. Ako bi Sud raspravljao o *pravu*, prekoračio bi ovlaštenja stranaka. Zadaća Suda nije *utvrđivati pravo*, jer, čini se, stranke su pošle od pretpostavke da to pravo postoji. Sud će, prema tekstu Sporazuma, *konkretno utvrđivati spoj s otvorenim morem*, bez raspravljanja o pravnoj utemeljenosti. Pronalaziti će *način* da spoj *praktički ostvari*.

Po našem mišljenju je za Hrvatsku najnepovoljnija okolnost iz cijeloga Sporazuma upravo što u ovoj odredbi nedostaje jedna riječ - stranke nisu dogovorile da će Sud utvrđivati *pravo* Slovenije za spojem s otvorenim morem.

Riječ *junction* iz izvornika – teksta na engleskom jeziku arbitražnoga sporazuma, koji je jedino mjerodavan, je u hrvatskome prijevodu sporazuma (objavljenom u “*Narodnim novinama*”¹³) netočno prevedena kao *veza* Slovenije s otvorenim morem. Uobičajena asocijacija riječi “*junction*” je *fizički spoj*, a ne *veza*.

¹³ *Međunarodne novine* br. 12 od 27. studenoga 2009.

Riječ “veza” (a tada bi bio upotrijebljen drugi termin) bi se mogla tumačiti i kao *komunikacija između dva fizički odvojena prostora*, što Sud *neće utvrđivati*: Slovenija, kao i svaka druga obalna država, po međunarodnom pravu ima zajamčeno pravo uživanja instituta neškodljivoga prolaska teritorijalnim morem Republike Hrvatske. Sud *neće utvrđivati* nešto što već postoji, što je *notorno*, po međunarodnom pravu davno *utvrđeno i nesporno*¹⁴.

6. Kako će Sud utvrditi spoj Slovenije s otvorenim morem? Najrealnija opcija je, čini se, model odbačenoga nacrtu sporazuma Račan-Drnovšek, kojim su morska područja izvan 12 morskih milja od slovenske obale, a unutar 12 morskih milja od hrvatske, proglašena otvorenim morem. Tako je uspostavljen koridor do slovenskoga teritorijalnog mora. Koridor je, računajući od crte sredine na moru između Hrvatske i Slovenije pa do izlaska iz Tršćanskoga zaljeva (po sporazumu Račan-Drnovšek) dug 26 km, a širok 4,8 km.

Rješenje bi bilo u skladu sa slovenskim poimanjem “pravičnosti”, u obzir bi se uzele sve “relevantne okolnosti”, i ne bi proturječilo imperativnim normama međunarodnoga prava.

Učinci mogućega, po Hrvatsku krajnje nepovoljnog, rješenja – kakvog nema u svijetu – mogli bi biti dodatno krajnje štetni za Hrvatsku ako bi Arbitražni sud morskog koridor dodijelio Sloveniji. U tom slučaju:

- a) spajanjem Slovenije s koridorom automatski, prema međunarodnome pravu, pripao bi joj u nastavku, u Jadranu izvan Tršćanskoga zaljeva, dio podmorja (epikontinenteskog pojasa). Slovenija je već proglasila zakonom iz 2005. epikontinenteski pojas baš u dijelu mora i podmorja izvan Tršćanskoga zaljeva koji je pod jurisdikcijom Hrvatske.
- b) Slovenija bi stekla pravo pravnovaljanog jednostranog proglašenja svojega gospodarskog pojasa. Slovenija ga je već proglasila spomenutim zakonom iz 2005.
- c) Hrvatska ne bi više imala izravnu granicu s Italijom utemeljenu Osimskim sporazumima 1975. (eventualni trokut mora između koridora i sadašnje hrvatsko – talijanske granice ostao bi bez dodira s hrvatskim kopnom, a za more pod vlašću obalne države - ako nije vezano uz kopno - primjera nema). Može se postaviti i pitanje kako bi Italija tretirala jednostranu izmjenu Osimskoga ugovora.
- d) Bosna i Hercegovina već sada zahtijeva “izlaz” u otvoreno more poput Slovenije, a Crna Gora će zakomplicirati sastavljanje sporazuma (*kompromisa*) o rješavanju graničnoga spora pred Sudom u Haagu.

¹⁴ U Sloveniji je riječ “junction” prevedena kao “stik”.

- e) Srbijanski predsjednik Tadić je nedavno izjavio u Ljubljani da bi i sva sporna pitanja (granice, sukcesije) između Hrvatske i Srbije valjalo urediti na temeljima “pravičnosti” – prema slovenskom modelu.

7. Otvoreno more se, zbog proglašenja hrvatskog ZERP-a, nalazi tek pred obalama Crne Gore. Sud neće tako radikalno odrediti “spoj Slovenije s otvorenim morem” (do Crne Gore) jer, prema članku 5. Sporazuma, nijednome jednostranom dokumentu ili postupku poduzetom nakon 25. lipnja 1991. neće pridati pravni značaj: zato će Sudu biti pravno irelevantan i ZERP Republike Hrvatske.

Ne možemo procijeniti kako će Sud ispuniti svoju zadaću utvrđivanja “režima za upotrebu relevantnih morskih područja”. Neće se, pretpostavljamo, upustiti u razgraničenje epikontinentskih pojaseva između Hrvatske i Slovenije, jer se ne radi o morskom području, već o podmorju.

“Spoj Slovenije s otvorenim morem”, odn. morsku granicu između dvaju država može odrediti na jedan od tri načina:

- a) uspostaviti koridor slovenskoga teritorijalnog mora do otvorenog mora. Kako će Sud, među ostalim, za utvrđivanje slovenskoga spoja s otvorenim morem primijeniti i međunarodno pravo, ovo rješenje bi bilo s tim pravom u suprotnosti: točka od koje počinje otvoreno more (zapravo hrvatski ZERP), tzv. točka T5, se nalazi izvan 12 morskih milja od slovenske obale, koliko može biti najveća dopuštena širina teritorijalnog mora;
- b) uspostaviti koridor otvorenoga mora u području teritorijalnoga mora Hrvatske, a slovensko teritorijalno more utvrditi najviše do dvanaeste morske milje od slovenske obale (model Drnovšek-Račan);
- c) postupiti striktno primjenjujući međunarodno pravo ne dirajući u hrvatsko teritorijalno more i granicu teritorijalnih mora Hrvatske i Italije. Ovo rješenje bi značilo odbijanje slovenskih zahtjeva: režim za upotrebu relevantnih morskih područja može biti kakav je u teritorijalnom moru (pravo neškodljivoga prolaska) ili liberalniji režim.

Kako će Sud odrediti morsku granicu unutar Savudrijske vale, ne možemo predvidjeti. Ona nije relevantna za spoj Slovenije prema otvorenom moru, odn. ispunjenje zadaće Suda po čl. 3. (1)(c). Čitava Vala zasigurno neće pripasti Sloveniji – to ne bi bilo u skladu s međunarodnim pravom, načelom da more pred obalom pripada (kao pripadak) obalnoj državi.

8. Ostali dijelovi Sporazuma su pravila postupka i odredba o odluci Suda (odluka je obvezujuća i konačna), odredba o nevažnosti jednostranih dokumenata prezentiranih u pregovorima o pristupanju EU, odredba o otklanjanju slovenske blokade hrvatskih pristupnih pregovora, o održavanju status quo situacije, i završ-

ne odredbe (o ratificiranju, stupanju na snagu, procesnim rokovima i registraciji ugovora). Važno je istaknuti da svi procesni rokovi navedeni u Sporazumu počinju teći od datuma potpisivanja Ugovora o pristupanju Hrvatske Europskoj uniji.

9. Hrvatska Vlada je 9. studenoga 2009., nakon potpisivanja Sporazuma, dala Izjavu po kojoj se “*ništa u Sporazumu neće smatrati kao pristanak Hrvatske na zahtjev Slovenije za teritorijalnim kontaktom s otvorenim morem*”. Cjelovit tekst Izjave glasi:

**Izjava Republike Hrvatske uz Sporazum o arbitraži između
Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Slovenije**

U odnosu na Sporazum o arbitraži između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Slovenije, potpisan u Stockholmu, 4. studenoga 2009. godine,

Republika Hrvatska daje sljedeću izjavu, o čijem su sadržaju dana 27. listopada 2009. hrvatska i slovenska strana zajedno izvijestile Predsjedništvo Vijeća Europske unije i Sjedinjene Američke Države:

Ništa u Sporazumu o arbitraži između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Slovenije neće se smatrati kao pristanak Hrvatske na zahtjev Slovenije za teritorijalnim kontaktom s otvorenim morem.

Kao što je dogovoreno sa slovenskom stranom, Republika Hrvatska daje ovu Izjavu nakon potpisivanja Sporazuma o arbitraži, a prije ratifikacije Sporazuma o arbitraži u Republici Hrvatskoj i Republici Sloveniji, u skladu s člankom 11. stavkom 1. Sporazuma o arbitraži.¹⁵

¹⁵ Tekst izjave na engleskom jeziku glasi (Izjava je u izvorniku na hrvatskom i engleskom jeziku):

**Statement of the Republic of Croatia to the Arbitration Agreement between the Government
of the Republic of Croatia and the Government of the Republic of Slovenia**

With regard to the Arbitration Agreement between the Government of the Republic of Croatia and the Government of the Republic of Slovenia, signed in Stockholm on 4 November 2009,

The Republic of Croatia is issuing the following statement, on the content of which the Croatian and Slovenian sides jointly informed the Presidency of the Council of the European Union and the United States of America on 27 October 2009:

Nothing in the Arbitration Agreement between the Government of the Republic of Croatia and the Government of the Republic of Slovenia shall be understood as Croatia's consent to Slovenia's claim to its territorial contact with the high seas.

As agreed with the Slovenian side, the Republic of Croatia is issuing this Statement after the signature of the Arbitration Agreement and before the ratification of the Arbitration Agreement in the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia, in accordance with Article 11, paragraph 1 of the Arbitration Agreement.

Zagreb, 9. November 2009

Odgovor slovenskoga ministarstva za vanjske poslove na hrvatsku izjavu:

Ob upoštevanju suverene pravice vsake države, da daje enostranske izjave in ob tem, da je bila Republika Slovenija seznanjena z namero Republike Hrvaške, da poda enostransko izjavo k Arbitražnemu sporazumu med Vlado Republike Slovenije in Vlado Republike Hrvaške, podpisanim v

Smatramo točnom slovensku tvrdnju da jednostrana izjava Hrvatske vlade nema učinka po tumačenje sporazuma. Člankom 3. Arbitražnoga sporazuma stranke su utvrdile da je *jedino Arbitražni sud ovlašten tumačiti Sporazum*, a člankom 5. su utvrdile da *niti jednom dokumentu ni postupku poduzetom jednostrano od bilo koje strane nakon 25. lipnja 1991. neće biti pridani pravni značaj pri izvršenju zadaća Arbitražnog suda niti će obvezivati bilo koju stranu u sporu, te ni na koji način ne može prejudicirati odluku*. Niti ovaj, dakle, jednostrani akt Hrvatske za Arbitražni sud nema značaj.

10. Iz aspekta interesa Republike Hrvatske, arbitražni sporazum valja procijeniti s obzirom na dvije njegove komponente. Jedna komponenta je svakako po Hrvatsku *povoljna*: Republika Slovenija će otkloniti svoje rezerve glede otvaranja i zatvaranja pregovaračkih poglavlja u postupku pridruživanja Hrvatske Europskoj uniji; također, obje stranke će se suzdržati od bilo kakvog postupka ili izjave koja može imati negativan utjecaj na pristupne pregovore.

Druga komponenta arbitražnog sporazuma je po Hrvatsku *izrazito nepovoljna*: s aspekta očuvanja teritorijalne cjelovitosti države, rizik gubitka dijela državnoga teritorija je, smatramo, *vrlo visok*.

Naime, naveli smo, jedna od zadaća Arbitražnoga suda je utvrditi *spoj* Slovenije sa otvorenim morem. *Teritorijalni spoj* s otvorenim morem se može ostvariti jedino tako da Hrvatska izgubi dio neprijeporno svoga državnoga teritorija.

Druga po Hrvatsku bitna nepovoljna okolnost iz arbitražnoga sporazuma je sastavljanje liste arbitara. Zbog načela solidarnosti među članicama Europske unije i zastupljenosti Slovenije u njenim institucijama, upitna je objektivnost sastavljača liste. Ako ima dvojbi o zadaćama suda i namjerama stranaka (što će utvrđivati arbitri), diskrecijska uloga sastavljača liste arbitara može biti presudna.

11. Zaključno, valja reći da smatramo nerealnom ocjenu vlasti u Hrvatskoj da se prihvatanjem ovakvog arbitražnog sporazuma ušlo u “minimalan i prihvatljiv” rizik po očuvanje teritorijalne cjelovitosti države. Smatramo da principijelno

Stockholmu dne 4. novembra 2009, Republika Slovenija izjavlja, da se ni strinjala z izjavo Republike Hrvaške z dne 9. novembra 2009 niti z njeno vsebino.

Republika Slovenija izjavlja, da v skladu z mednarodnim pravom enostranska izjava podana v zvezi z arbitražnim sporazumom nima učinka na njegovo vsebino in da izjava Republike Hrvaške z dne 9. novembra 2009. nima nobenega učinka za arbitražni postopek.

Republika Slovenija izjavlja, da je naloga arbitražnega sodišča določiti ozemeljski stik teritorialnega morja Republike Slovenije z odprtim morjem (stik Slovenije z odprtim morjem), torej ohranitev pravice Slovenije do stika z odprtim morjem, ki ga je imela na dan osamosvojitve 25. junija 1991.

Republika Slovenija tudi izjavlja, da se arbitražni sporazum razlaga v skladu z običajnim pomenom izrazov v določbah samega sporazuma.

ne valja ulaziti *ni u kakav rizik* oko pitanja očuvanja državnoga teritorija i da se tek onda mogu realizirati ostali interesi, pa i ostvarenje “primarnog strateškog interesa”, ulaska u Europsku uniju. Dakle, primarni interes valja biti očuvanje postojećeg, pa tek onda stjecanje pogodnosti kroz nove strateške interese. Radi se, naravno, o političkoj procjeni, ali i o poštivanju hrvatskoga Ustava, koji, između ta dva cilja, jedino spominje obvezu očuvanja teritorijalnog integriteta.

Ovako nepovoljan sporazum sa Slovenijom se mogao i davno prije postići. Netočna je i tvrdnja da je ovaj sporazum povoljniji od spomenutog *Drugog Rehnovog prijedloga*, jer riječ *kontakt* (Slovenije s otvorenim morem) upotrijebljena u tom prijedlogu nema isto značenje kao riječ *junction* - prema riječima samoga slovenskoga premijera Pahora, riječ *junction* ima po Sloveniju povoljnije značenje i preuzeta je iz sporazuma Račan-Drnovšek. Uz to, po Drugom Rehnovom prijedlogu pri sastavljanju liste arbitara institucije Europske unije uopće ne bi sudjelovale.

Ideal vladavine prava obuhvaća i međunarodno pravo. Što se tiče Europske unije, u tom je pogledu sasvim razočarala, jer je tolerirala članicu Sloveniju u ucjenjivanju Hrvatske oko načina rješavanja ovoga graničnog spora. Način ucjene je bila blokada hrvatskih pristupnih pregovora. A što se tiče Hrvatske, stara je poslovice: kada Hrvati imaju pameti, nemaju snage, a snage imaju kada nemaju pameti. Ovaj put Hrvati su uvjerovali jedni druge da nemaju snage, što, čini se, nije bilo pametno.

12. Ako se razmotre *sve* okolnosti spora, držeći ih relevantnima (primjerice ofenzivno i eskalirajuće ponašanje Republike Slovenije uz izbjegavanje primjene međunarodnog prava), *pravičnost* koja će se primijeniti u cilju poštenog i pravednog rezultata (članak 3. c) - pri utvrđivanju spoja Slovenije s otvorenim morem - se može okrenuti nasuprot slovenskoga zahtjeva i uputiti na strogu primjenu međunarodnog prava.

Summary:

ARBITRATION AGREEMENT BETWEEN CROATIA AND SLOVENIA

In the light of the Croatian interests, there are two components to be considered in the Arbitration Agreement between Croatia and Slovenia. The first one is definitely to meet the political demands of the Republic of Croatia, and, might thus be thought as highly acceptable: the Republic of Slovenia is to cease obstruction of Croatian efforts to join the EU in the long-term process of related negotiations.

The second component of the agreement, however, might be considered as extremely unfavourable to the interests of Croatia. In terms of the preservation of Croatian territorial integrity, this component implies, in the authors' view, a risk of losing a portion of the Croatian territory. Therefore, one of the major tasks of the Arbitral Tribunal is to determine Slovenia's junction to the High Seas. The territorial junction to the High Seas, however, may only be realized upon agreement between Croatia and Slovenia, which, in return, implies the irretrievable loss of one portion of the Croatian territory.

There is yet another unfavourable, though significant, implication in the agreement, that is directly related to the very act of establishing a list of the members of the Arbitral Tribunal. In other words, the impartiality of the list creators is disputable due to the following factors: the principle of solidarity, that is regularly invoked by the EU members, and the strong presence of Slovenia in the EU institutions. It was for the very first time in history, that is, that the EU institutions were actively involved in the bilateral border dispute, searching for a favourable political solution, and, at the same time, skirting around the regulations of international law. The aforementioned activities were initially requested by the Republic of Slovenia.

In the authors' opinion, the Croatian political interests, which also includes the primary strategic interest to become an EU member, may be realized only in the absence of risks which would be taken in terms of the preservation of the Croatian territory.

Key words: *arbitration agreement, Slovenia's junction to the High Seas, establishing a list of members of the Arbitral Tribunal.*

O GRANICAMA U SJEVERNOM JADRANU (1948.-2009.) s posebnim osvrtom na kronološki kartografski prikaz

Dr.sc. ZVONKO GRŽETIĆ*
Prof.dr.sc. VESNA BARIĆ PUNDA**
VALERIJA FILIPOVIĆ, dipl.ing.***

UDK 341.222 (262.3)(“1948-2009”)
528.9 : 912.43] (497.4/.5)(“1948-2009”)
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 19.5.2010.
Prihvaćeno za tisak: 16.6.2010.

Morske granice mogu biti granice pojedinih morskih prostora država ili crte razgraničenja morskih i podmorskih prostora između država, kada se obale država nastavljaju jedna na drugu ili leže sučelice.

U ovome se radu analiziraju sve granice u sjevernom Jadranu, dakle granice pojedinih morskih i podmorskih prostora obalnih država, granice morskih područja između država te posebice sporna pitanja razgraničenja između Hrvatske i Slovenije koje su započele pregovore neposredno nakon osamostaljenja, ali još uvijek nisu postigle konačno rješenje.

Istraživanje polazi od 1948., kada je donijet prvi jugoslavenski propis, Zakon o obalnom moru Federativne Narodne Republike Jugoslavije, kojim su prvi puta povučene ravne polazne crte duž hrvatskoga dijela Jadranskog mora (čl.3.) i određena širina teritorijalnoga mora bivše države od 6 milja (čl. 5.), i završava s 2009., donošenjem službenog e-Atlasa okolja Slovenije u kojemu je slovenska granica na moru (vanjska granica teritorijalnoga mora) ucrtana ispred hrvatske obale. Kronološki je dat kartografski prikaz svih granica pojedinih morskih područja obalnih država u sjevernom Jadranu, utvrđene (povučene) granice morskih i pod-

* Dr.sc. Zvonko Gržetić, ravnatelj Hrvatskog hidrografskog instituta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 161, 21000 Split.

** Dr.sc. Vesna Barić Punda, redovita profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split; e-mail: vesnapu@pravst.hr.

*** Valerija Filipović, dipl.ing. geodezije, glavna redaktorica pomorskih karata, Kartografski odjel Hrvatskog hidrografskog instituta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 161, 21000 Split; e-mail: valerija.filipovic@hhi.hr.

morskih prostora između tih država, stajališta Hrvatske i Slovenije o spornom razgraničenju te karte njihovih jednostranih akata.

Ključne riječi: granice na moru, sjeverni Jadran, obalne države, pravo mora, karte.

1. Ravne polazne crte duž obale bivše države prvi puta su utvrđene (povučene) čl. 3. *Zakona o obalnom moru Federativne Narodne Republike Jugoslavije* iz 1948. (u daljnjem tekstu: *Zakon iz 1948.*).¹ *Zakon* je prestao važiti stupanjem na snagu *Zakona o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije* iz 1965. (u daljnjem tekstu: *Zakon iz 1965.*).² Ravne polazne crte bivše SFRJ mijenjane su (dopunjene) 1979. *Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije* povlačenjem ravne polazne crte *rt Mendra – rt Platamuni* uz crnogorsku obalu.³ Ravne polazne crte duž hrvatske obale povučene zakonima bivše države prenesene su u *Pomorski zakonik Republike Hrvatske* iz 1994.⁴

Za sjeverni Jadran značajne su ravne polazne crte iz st. 2. toč. c) čl. 11. *Zakona iz 1965.*: *rt Kastanija – otok Altiež – pličina Mramori – hrid Sv. Ivan na Pučini – otok Grunj – pličina Albanež – rt Margarina (otok Susak) – hrid Masarine.*

Zakonom iz 1948. određena je širina teritorijalnog mora od 6 nautičkih milja (čl. 5.).⁵ Člankom 11. *Zakona iz 1965.* teritorijalno more bivše Jugoslavije prošireno je na 10 milja.⁶

¹ Stupio je na snagu 8. prosinca 1948. *Službeni list FNRJ*, 106/1948.

² *Službeni list SFRJ*, br. 22/65.

³ *Službeni list SFRJ*, br. 13/79.

⁴ *Narodne novine*, br. 17/94., 74/94., 43/96. Prestao je važiti stupanjem na snagu *Pomorskog zakonika* iz 2004. Vidi tekst: *Narodne novine*, br. 181/04.

⁵ Milja (*lat. Mille-tisuća*) potječe od Rimljana i označavala je 1000 dvostrukih koraka rimskog vojnika. Najčešće se upotrebljava termin *morska* ili *nautička milja*. To je dužina luka jedne meridijanske minute na srednjoj geografskoj širini. Od 1929. usvojena je duljina milje od 1852 metra.

⁶ Jugoslavija je neko vrijeme bila jedina država u svijetu sa širinom teritorijalnog mora od 10 milja. Vidi: D. Rudolf, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985., str. 84.



Karta 1. Rave polazne crte i širina teritorijalnoga mora SFR Jugoslavije, 1965.

2. Epikontinentski pojas između Italije i bivše Jugoslavije razgraničen je *Sporazumom između Vlade SFR Jugoslavije i Vlade Republike Italije o razgraničenju epikontinentskog pojasa između dvije zemlje* (u daljnjem tekstu: Sporazum iz 1968.) potpisanim 8. siječnja 1968. u Rimu.⁷ Temeljio se na primjeni načela crte sredine i na pravilu da svaki otok ima svoj epikontinentski pojas u skladu s čl. 1.b) *Konvencije o epikontinentskom pojasu* iz 1958., s tim što crta sredine nije predstavljala ekvidistanciju između polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, već ekvidistanciju najbližih točaka na obali kopna i otoka. Talijanska delegacija nije pristajala da se crta sredine određuje od polaznih crta (*base lines*) ne želeći na taj način priznati jugoslavensku polaznu crtu i teritorijalno more kako su određeni Zakonom iz 1965. Svojim krajevima crta razgraničenja (polazi od sjeverozapada prema jugoistoku) ne dodiruje obalu. Sastoji se od određenih točaka međusobno povezanih crtama (čl. 1.). Te točke i crte unesene su u pomorske karte ugovornih strana i čine sastavni dio Sporazuma. Navedene su 43 točke čiji je broj arbitraran (mogao je biti i veći, ali to ne bi bitno mijenjalo crtu).⁸

Sporazum o razgraničenju epikontinentskih pojaseva bivše Jugoslavije i Italije ne proteže se na Sloveniju, jer Slovenija nema obalu na koju bi se nastavljalo podmorje (epikontinentski pojas) kao njezin prirodni produžetak. Slovensko teritorijalno more (uključujući podmorje toga mora) zatvoreno je teritorijalnim morima Hrvatske i Italije. Slovenija je zbog toga u skupini država u geografski nepovoljnome položaju (poput Bosne i Hercegovine, Iraka, Singapura i dr.).

⁷ Stupio je na snagu 21. siječnja 1970. Vidi tekst: *Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori i drugi sporazumi*, br. 28/1970. Hrvatska je stranka Sporazuma temeljem sukcesije.

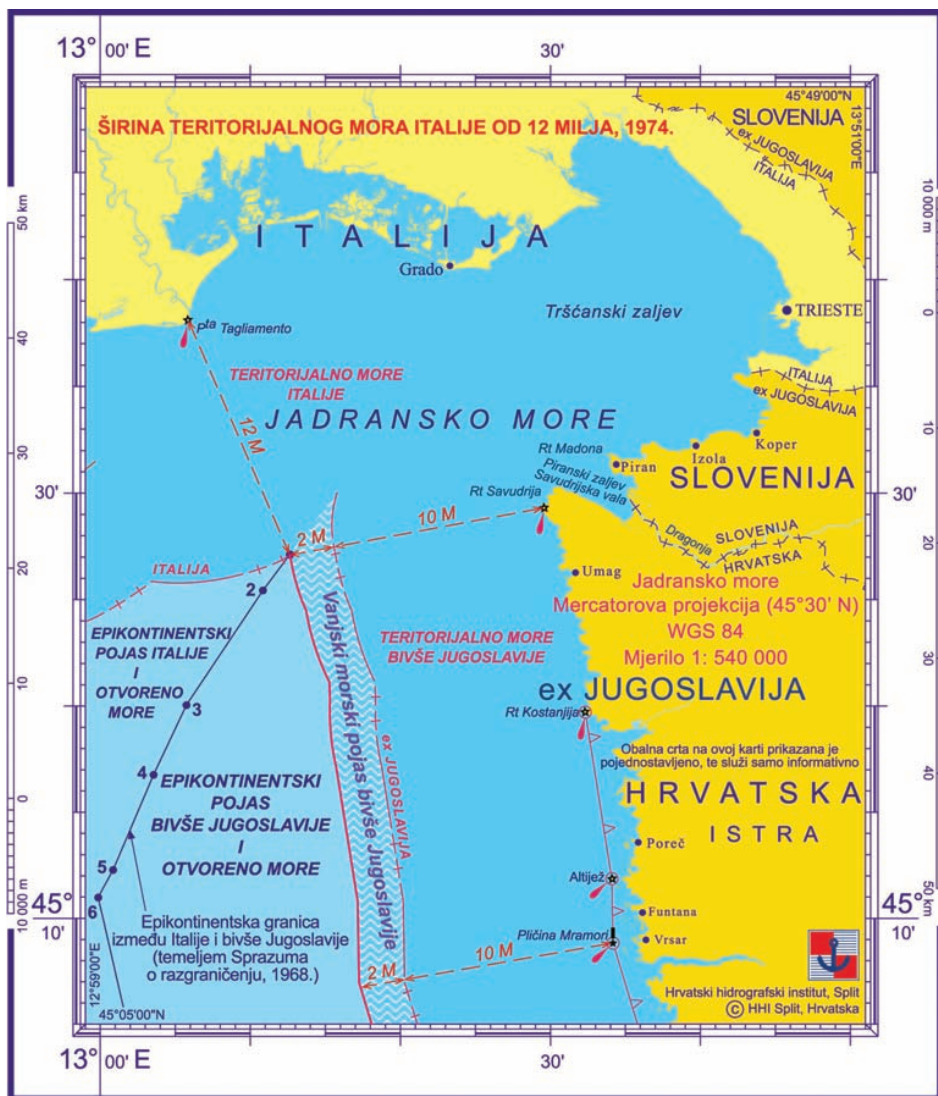
⁸ Vidi pobliže: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *Pravo mora - dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Split, 2007., str. 423-427.

3. Širina teritorijalnoga mora Italije na temelju plovidbenog zakona iz 1942. iznosila je 6 milja.⁹ Novelom od 14. kolovoza 1974. širina je udvostručena i iznosi 12 milja.¹⁰ U to vrijeme Jugoslavija je imala širinu teritorijalnoga mora 10 milja. Širina teritorijalnog mora Albanije prema zakonu o granicama iz 1970. iznosila je 12 milja, a dekretom br. 5384 od 23. veljače 1976. proglašena je širina od 15 milja.¹¹

⁹ Codice della navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942., *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* n. 93 del 18 aprile 1942.

¹⁰ Legge 14 agosto 1974., *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* n. 218 del 21 agosto 1974.

¹¹ Albania, Decree No. 4650 of 9 March 1970 on the boudary of the People's Republic of Albania, as amended in 1976, Art. 1, UN Legislative Series, *National Legislation and Treaties relating to the Law of the Sea*, Doc. ST/LEG/SER..B/19, New York, 1980, p.3.



Karta 3. Širina teritorijalnoga mora Italije od 12 milja, 1974.

4. Granica u Tršćanskom zaljevu između bivše Jugoslavije i Italije utvrđena je *Osimskim sporazumima* (u daljnjem tekstu: Sporazum iz 1975.) 10. studenoga 1975.¹² Ratifikacijske isprave razmijenjene su 2. travnja 1977. u Beogradu. Morska granična crta polazi od glavnog znaka u uvali Sv. Jernej koji se nalazi na desnoj obali rijeke Sv. Jernej, na njezinu utoku na slovensko-talijanskoj granici, a završava na hrvatsko-talijanskoj granici na izlasku iz Tršćanskog zaljeva, kod točke gdje širina mora prelazi 24 milje. To je poligonalna crta (lomi se na tri točke) ukupne duljine 25.7 milja. Ravna crta između točke 2 i 3 te 3 i 4 lagano je modificirana crta ekvidistancije. Jugoslavija je priznala talijanske ravne polazne crte (od kojih se mjeri teritorijalno more) povučene 1974. usuprot međunarodnome pravu, jer ne povezuju niz (lanac) otoka (zbog povučenih ravnih polaznih crta duž istočne talijanske obale bivša Jugoslavija nije prosvjedovala). Granična crta između točke 4 i 5 crta je jednake udaljenosti od jedne i druge obale. Crta između točke 3 i 4, ukupno duga 14.4. milje, djelomično je hrvatsko-talijanska granica, drugim dijelom je granica između Slovenije i Italije.¹³

Hrvatska i Slovenija su, kao sljednice bivše Jugoslavije naslijedile tu morsku granicu. U čl. 5. *Ustavne odluke o suverenosti i neovisnosti Republike Hrvatske* (25. lipnja 1991.) napisano je da su granice novonastale države međunarodno priznate državne granice SFR Jugoslavije u dijelu koji se odnosi na Republiku Hrvatsku. Slično je sadržano i u čl. 2. *Osnovne ustavne povelje o neovisnosti i suverenitetu Republike Slovenije* (25. lipnja 1991.). Budući da još nije povučena morska granica između Hrvatske i Slovenije, valja uzeti da je, dok se ne postigne definitivno hrvatsko-slovensko razgraničenje, točka na bivšoj jugoslavensko-talijanskoj granici na koju izbija crta sredine, povučena iz Savudrijske vale, ujedno tromedja, tj. točka na kojoj se sastaju hrvatsko-slovensko-talijanska granica. Od te točke na jug izravna je hrvatsko-talijanska granica koja razdvaja teritorijalna mora dviju država. To je u skladu s čl. 15. *Konvencije UN-a o pravu mora (1982.)*¹⁴ i čl. 12. *Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu (1958.)* o *de facto* granici (crti razdvajanja) dok se ne postigne konačno razgraničenje.

¹² Vidi: Ugovor između SFRJ i Republike Italije, prilozi III i IV, *Službeni list SFRJ, Dodatak*, br.1/1977.; Č. Kolenc (gl. ur.), *Osimski sporazumi*, Koper, 1977.
http://untreaty.un.org/unts/60001_120000/23/11/00044505.pdf

¹³ D. Rudolf, ml., *Morske granice Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na odnose i granice u Jadranskom moru od dolaska Hrvata do danas* (doktorska disertacija), Split, 2003., str. 277.

¹⁴ Čl. 15. glasi:

Kad obale dviju država leže sučelice ili međusobno graniče, nijedna od tih dviju država nije ovlaštena, ako među njima nema suprotnog sporazuma, proširiti svoje teritorijalno more preko crte sredine, kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih točaka polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora svake od tih dviju država.

Zbog pogrešnog slovenskog navođenja točaka iz ovoga Sporazuma, u kasnijim dokumentima, *Beloj knjizi o meji* iz 2006. i *e-Atlasu okolja Slovenije* iz 2009., valja podsjetiti na njihovu točno navođenje, kako slijedi:

Petak, 11. ožujka 1977.

MEĐUNARODNI UGOVORI

Broj 1 — Strana 59

rive droite du ruisseau Sv. Jernej, à son embouchure, aux coordonnées planes dans les deux systèmes:

x = 5050841,73 y = 5400753,47 yougoslaves x = 5049835,77 y = 2420416,72 italiennes

et est déterminée par les arcs de cercle maximum reliant les points suivants:

rijeke Sv. Jernej, na njezinom utoku, s ravnim koordinatama u dva sistema:

x = 5050841,73 y = 5400753,47 jugoslaveske x = 5049835,77 y = 2420416,72 talijanske

i određena je lukovima maksimalne kružnice koja povezuje ove točke:

Points	Carte № 100-15 yougoslaves Coordonnées	Carte № 39 italiennes Coordonnées	Točke	Jugoslaveske koordinate Karta br. 100-15	Talijanske koordinate Karta br. 39
1	Lat. 45° 35' 70 N Long. 13° 43' 40 E	Lat. 45° 35' 65 N Long. 13° 43' 15 E	1	Sir. 45° 35' 70 N Dulj. 13° 43' 40 E	Sir. 45° 35' 65 N Dulj. 13° 43' 15 E
2	Lat. 45° 35' 35 N Long. 13° 43' 00 E	Lat. 45° 35' 30 N Long. 13° 42' 75 E	2	Sir. 45° 35' 35 N Dulj. 13° 43' 00 E	Sir. 45° 35' 30 N Dulj. 13° 42' 75 E
3	Lat. 45° 37' 51 N Long. 13° 38' 00 E	Lat. 45° 37' 30 N Long. 13° 37' 30 E	3	Sir. 45° 37' 51 N Dulj. 13° 38' 00 E	Sir. 45° 37' 30 N Dulj. 13° 37' 30 E
4	Lat. 45° 32' 30 N Long. 13° 19' 00 E	Lat. 45° 32' 70 N Long. 13° 18' 75 E	4	Sir. 45° 32' 30 N Dulj. 13° 19' 00 E	Sir. 45° 32' 70 N Dulj. 13° 18' 75 E
5	Lat. 45° 27' 20 N Long. 13° 12' 30 E	Lat. 45° 27' 20 N Long. 13° 12' 70 E	5	Sir. 45° 27' 20 N Dulj. 13° 12' 30 E	Sir. 45° 27' 20 N Dulj. 13° 12' 70 E

Les coordonnées susmentionnées sont représentées graphiquement sur la carte maritime yougoslave № 100-15 de l'Institut Hydrographique de la Marine Militaire yougoslave, échelle 1:100.000, nouvelle édition juin 1971, réédition juillet 1974, mise à jour au Bulletin «Avis aux navigateurs» № 22 de l'année 1974 et sur la carte italienne № 39 de l'Institut Hydrographique de la Marine, échelle 1:100.000, 3ème édition, mars 1962, réédition juillet 1974, mise à jour au Bulletin «Avis aux navigateurs» № 42 de l'année 1974.

Navedene koordinate grafički su uzete iz jugoslaveske pomorske karte br. 100-15 Hidrografskog instituta Jugoslaveske ratne mornarice, mjerila 1:100.000, novo izdanje u mjesecu lipnju 1971. godine, ponovno izdanje u mjesecu srpnju 1974. godine, objavljeno u Biltenu »Obavijest za pomorce«, br. 22, od 1974. godine, i iz talijanske karte br. 39 Hidrografskog instituta mornarice, mjerila 1:100.000, treće izdanje od mjeseca ožujka 1962, ponovno izdanje u mjesecu srpnju 1974, objavljeno u Biltenu »Obavijest za pomorce«, br. 42, od 1974. godine.

Koordinate točaka: 1, 2, 3, 4 i 5 preuzete iz Osimskog ugovora (1975):

Koordinate su grafički preuzete s jugoslavenske pomorske karte br. 100-15 <i>Hidrografskog instituta Jugoslavenske ratne mornarice</i> , novo izdanje u lipnju 1971., ponovno izdanje u srpnju 1974., objavljene u biltenu <i>Obavijest za pomorce br. 22, 1974.</i> , mjerila 1:100.000, na Bessel-ovom 1841 elipsoidu			Koordinate su grafički preuzete s talijanske pomorske karte br. 39 u izdanju <i>Istituto Idrografico della Marina</i> , treće izdanje u ožujku 1962., ponovno izdanje u srpnju 1974., objavljeno u biltenu <i>Avviso ai Marittimi br. 42, 1974.</i> , mjerila 1:100.000, na Internacional 1924. elipsoidu	
Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)
1	45°35',70	13°43',40	45°35',65	13°43',15
2	45°35',95	13°43',00	45°35',90	13°42',75
3	45°37',91	13°38',00	45°37',80	13°37',80
4	45°32',80	13°19',00	45°32',70	13°18',75
5	45°27',20	13°12',90	45°27',20	13°12',70

Kako se standardizacijom u pomorstvu prelazi u datum: WGS 84 elipsoid, a isto tako i na elektroničku navigacijsku kartu (*ENC-Electronic Navigational Chart*) potrebno je koordinate iz Osimskog ugovora (1975.) ujednačiti. To je postignuto za koordinate epikontinentske granice u *Sporazumu o usklađivanju popisa koordinata navedenih Sporazumom između SFRJ i Italije o razgraničenju epikontinentskoga pojasa između dviju država (1968.)*. Sporazum o usklađivanju popisa tih koordinata stupio je na snagu 2. kolovoza 2005. i mijenja (ujednačava) koordinate u datum: WGS 84 od točke 1 do točke 42 u Sporazumu iz 1968. o granici epikontinentskog pojasa.

Kratki opis postupka:

Za prijelaz s Hermannskögel, Bessel 1841 u WGS 84 korišteni su sljedeći parametri:

datum: Hermannskögel

elipsoid: Bessel 1841:

$a = 6\,377\,397,15500\text{ m}$

$b = 6\,356\,078,96282\text{ m}$

$e^2 = 0,00667437223180$

$f^1 = 299,1528128000$

transformacija po Molodensky-om

parametri transformacije koje je objavila NIMA

$\Delta X = 682,000\text{ m}$

$\Delta Y = -203,000\text{ m}$

$\Delta Z = 480,000\text{ m}$

WGS84 elipsoid:

$$a = 6\,378\,137,00000 \text{ m}$$

$$b = 6\,356\,752,31425 \text{ m}$$

$$e^2 = 0,00669437999014$$

$$f^1 = 298,2572235630$$

1) Transformirane su koordinate na WGS 84 elipsoid:

Jugoslavenske koordinate Datum: Hermannskögel, Bessel 1841			Jugoslavenske koordinate transformirane u Datum: WGS84		
Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)	Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)
1	45° 35' 42"	13° 43' 24"	1_1	45° 35' 41"	13° 43' 07"
2	45° 35' 57"	13° 43' 00"	2_1	45° 35' 56"	13° 42' 43"
3	45° 37' 54",6	13° 38' 00"	3_1	45° 37' 53"	13° 37' 43"
4	45° 32' 48"	13° 19' 00"	4_1	45° 32' 47"	13° 18' 44"
5	45° 27' 12"	13° 12' 54"	5_1	45° 27' 11"	13° 12' 38"

Za prijelaz s Internacional 1924 u WGS 84 korišteni su sljedeći parametri:

datum: Rome 1940

elipsoid: Internacionalni 1924:

$$a = 6\,378\,388,00000 \text{ m}$$

$$b = 6\,356\,911,94613 \text{ m}$$

$$e^2 = 0,00672267002233$$

$$f^1 = 297,0000000000$$

transformacija po Molodensky-om

parametri transformacije koje je objavila NIMA:

$$\Delta X = -225,000 \text{ m}$$

$$\Delta Y = -65,000 \text{ m}$$

$$\Delta Z = 9,000 \text{ m}$$

WGS84 elipsoid:

$$a = 6\,378\,137,00000 \text{ m}$$

$$b = 6\,356\,752,31425 \text{ m}$$

$$e^2 = 0,00669437999014$$

$$f^1 = 298,2572235630$$

2) Transformirane su koordinate na WGS 84 elipsoid:

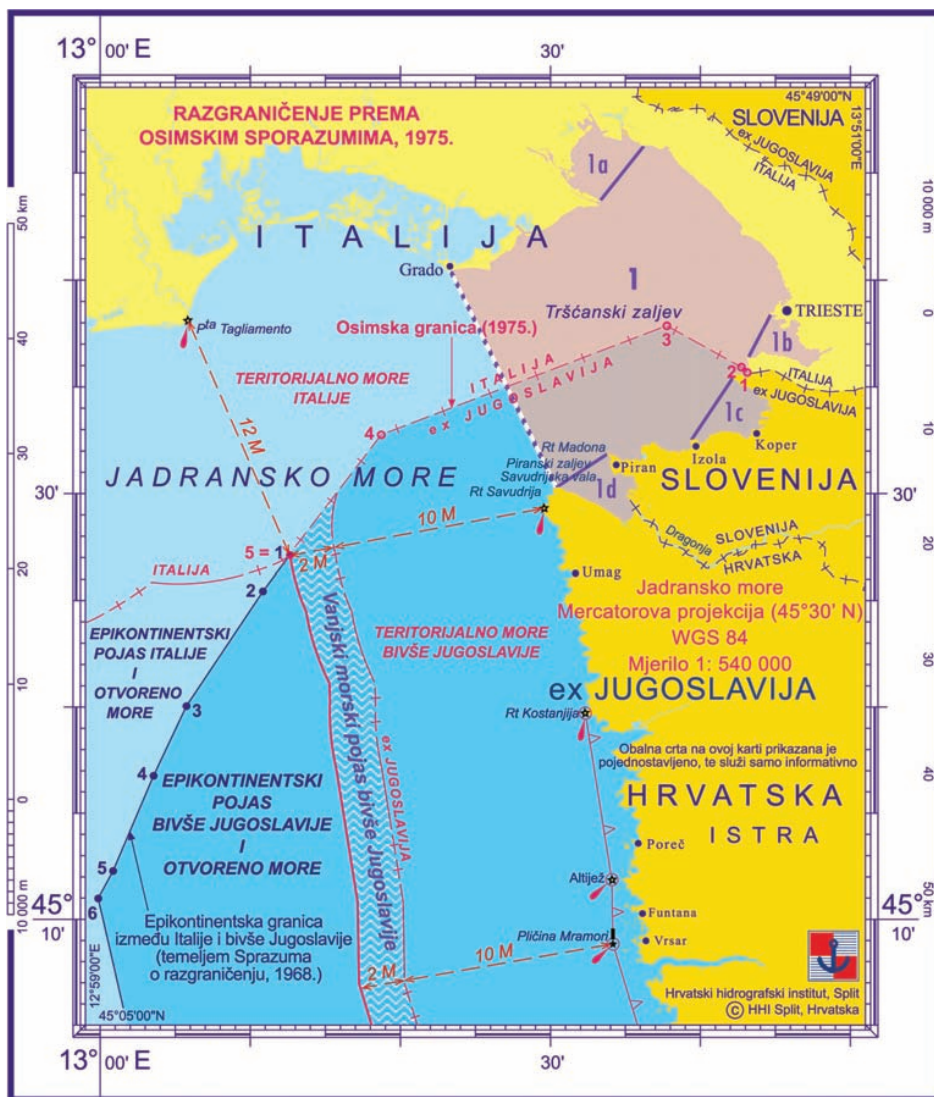
Talijanske koordinate Datum: Internacional 1924			Talijanske koordinate transformirane u Datum: WGS84		
Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)	Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)
1	45° 35' 39"	13° 43' 09"	1_2	45° 35' 42"	13° 43' 09"
2	45° 35' 54"	13° 42' 45"	2_2	45° 35' 57"	13° 42' 45"
3	45° 37' 48"	13° 37' 48"	3_2	45° 37' 51"	13° 37' 48"
4	45° 32' 42"	13° 18' 45"	4_2	45° 32' 45"	13° 18' 44"
5	45° 27' 12"	13° 12' 42"	5_2	45° 27' 15"	13° 12' 41"

1) Datum: WGS84			2) Datum: WGS84		
Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)	Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)
1_1	45° 35' 41"	13° 43' 07"	1_2	45° 35' 42"	13° 43' 09"
2_1	45° 35' 56"	13° 42' 43"	2_2	45° 35' 57"	13° 42' 45"
3_1	45° 37' 53"	13° 37' 43"	3_2	45° 37' 51"	13° 37' 48"
4_1	45° 32' 47"	13° 18' 44"	4_2	45° 32' 45"	13° 18' 44"
5_1	45° 27' 11"	13° 12' 38"	5_2	45° 27' 15"	13° 12' 41"

Ujedačene koordinate lomnih točaka crte razgraničenja teritorijalnih mora Republike Italije, s jedne strane, te djelomično Republike Hrvatske i Republike Slovenije s druge strane (*Osimski sporazum, 1975.*) dobivene srednjom vrijednošću (aritmetičkom sredinom) iz dvostrukih podataka transformacije koordinata sa 1) Bessel 1841 elipsoida i 2) International 1924 elipsoida na WGS84 elipsoid:

3) Srednja vrijednost koordinata osimske granice, 1975. $n_1 + n_2 / 2$ Datum: WGS84:		
Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)
1	45° 35' 41"	13° 43' 08"
2	45° 35' 56"	13° 42' 44"
3	45° 37' 52"	13° 37' 46"
4	45° 32' 46"	13° 18' 44"
5	45° 27' 13"	13° 12' 40"

Srednja vrijednost koordinate točke **5** identična je po koordinatama točki **1** epikontinentske granice između Italije i Hrvatske, 2005.



Karta 4. Razgraničenje prema *Osimskim sporazumima*, 10. studenog 1975.

*Tršćanski zaljev (Golfo di Trieste)*¹⁵ obuhvaća morsko područje sjeveroistočno od granične linije koja spaja luku Grado-sjeverni dio rta Savudrija (Rt Gornja Savudrija) i sadrži sljedeće cjeline:

1a *Tržiški zaljev (Baia di Panzano)*

1b *Miljski zaljev (Baia di Muggia)*

1c *Koparski zaljev (Koprski zaliv)*

1d *Piranski zaljev (Piranski zaliv) / Savudrijska vala*

5. Dekretom predsjednika Republike, Italija je 26. travnja 1977. u Jadranskom moru povukla ravne polazne crte od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.¹⁶

Za sjeverni Jadran važne su sljedeće ravne polazne crte:
Punta Sottile – svjetionik *Punta Sdobba* - svjetionik *Banco Mula di Muggia* - *Punta Tagliamento*.

¹⁵ B. Vosila (gl. urednik), *Granice morskih predjela teritorijalnog mora SFRJ*, Hidrografski institut Jugoslavenske ratne mornarice, Split, 1976.

¹⁶ V. *Decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1977, n. 816*. Norme regolamentari relative all'applicazione della Legge 8 dicembre 1961, n. 1658, con la quale è stata autorizzata l'adesione alla convezione sul mare territoriale e la zona contigua, adottata a Ginevra il 29 aprile 1958, ed è stata data esecuzione alla medesima, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, n. 305 del 9 novembre 1977.

6. Širina teritorijalnoga mora bivše Jugoslavije, čl. 5. *Zakona o izmjenama Zakona o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije*, 7. svibnja 1979. proširena je na 12 milja.¹⁷ U cijelosti su brisani članci koji su se odnosili na vanjski morski pojas i time je on zapravo eliminiran iz pravnoga sustava Jugoslavije.¹⁸

¹⁷ *Službeni list SFRJ*, br. 13/79.

¹⁸ Više o tome: D. Rudolf, *o.c.*, str. 195-196.

7. Raspadom SFR Jugoslavije na obalama Jadrana su nastale nove obalne države, novi međunarodnopravni subjekti (bivše republike): Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina i Crna Gora (Srbija i Makedonija su države bez morske obale). Kopnene granice između nekadašnjih jugoslavenskih republika postale su međunarodne granice, granice zaštićene međunarodnim pravom,¹⁹ a prvi je put trebalo utvrditi morske granice²⁰ tj. crte koje razdvajaju njihova morska područja, jer u bivšoj državi one nisu nikada bile utvrđene. Još uvijek obalne države nisu razgraničile svoje morske prostore.



Karta 7. SFR Jugoslavija prije raspada

¹⁹ Na to upućuje Mišljenje Badinterove komisije (*O međunarodnim granicama novih država*) od 11. siječnja 1992. Vidi tekst: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *o. c.*, str. 225-227.

²⁰ Granice na moru mogu biti državne granice (granice državne suverenosti), to jest granice ukupnosti vlasti jedne države na morskim prostorima (vanjska granica teritorijalnoga mora), ali i granice koje omeđuju i razgraničuju pojedine dijelove i pojase mora, morskoga dna i podzemlja u kojima obalna država nema suverenost već suverena prava ili jurisdikciju.

8. Hrvatska i Slovenija su pregovore o razgraničenju na moru započele neposredno nakon osamostaljenja dviju država (25. lipnja 1991.), a do danas morska granica nije određena. Dvije su države o tome imale različita stajališta.



Karta 8. Hrvatska i Slovenija proglašavaju samostalnost 25. lipnja 1991.
Granica na moru između dviju država nikada nije bila utvrđena, za razliku od kopnene granice
(granica između bivših federalnih jedinica-republika)

Prema stajalištu Republike Hrvatske iz 1991.-1993., crtu razgraničenja valja povući od sredine utoka prirodnoga korita rijeke Dragonje u morskom prostoru Savudrijske vale do granice teritorijalnih mora Hrvatske i Slovenije s teritorijalnim morem Italije. Povlačenjem *crtة sredine* (ekvidistancije)²¹ između relativno malih površina teritorijalnih mora Hrvatske i Slovenije postigao bi se temeljni cilj svakog razgraničenja, pravičnost.



Karta 9. Razgraničenje morskoga područja Savudrijske vale/Piranskog zaljeva crtom sredine/
ekvidistancije prema hrvatskome stajalištu 1991. – 1993.

²¹ Najčešće uporabljavana metoda bočnog razgraničenja teritorijalnih mora.

9. Stajalište Slovenije iz 1993. izraženo je u *Memorandumu o Piranskom zaljevu* koji je slovenski Parlament usvojio 7. travnja 1993.²² Temeljni stav proizlazi iz formulacije prema kojoj se Slovenija zauzima za očuvanje *cjelovitosti Piranskog zaljeva* pod njezinim suverenitetom i jurisdikcijom (hrvatska obala unutar Piranskoga zaljeva bila bi omeđena slovenskom granicom na moru) i za *izlaz na otvoreno more*. Zahtjev Slovenije da čitava Savudrijska vala bude pod njezinim suverenitetom bio bi jedinstven primjer u svijetu, kojega međunarodno pravo doista ne poznaje.²³

Memorandumom je također izraženo stajalište da Slovenija spada u skupinu tzv. *geografski zakinutih država*²⁴ koje zbog geografskog položaja ne mogu proglasiti svoje isključive gospodarske pojase (Slovenija je 2006. ipak proglasila taj pojas).

²² Vidi tekst: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *o.c.*, str. 252-255.

²³ Svaka država čim izbije na morsku obalu *ipso facto* stječe pojas mora i podmorja uz tu obalu (svoje teritorijalno more). More se pridodaje kopnu, akcesorij je kopna i slijedi njegovu sudbinu. Ne može se npr. samo more kupoprodajnim ugovorom ustupiti.

²⁴ Prema čl. 70. t. 2. *Konvencije UN o pravu mora (1982.)* izraz *države u nepovoljnome geografskom položaju* označava:
obalne države, uključivši obalne države na zatvorenim ili poluzatvorenim morima, koje njihov geografski položaj čini, radi dovoljne opskrbe ribom za prehrambene potrebe njihova stanovništva ili dijela stanovništva, ovisnima o iskorištavanju živih bogatstava isključivih gospodarskih pojasa drugih država u subregiji ili regiji i obalne države koje ne mogu imati vlastiti isključivi gospodarski pojas.

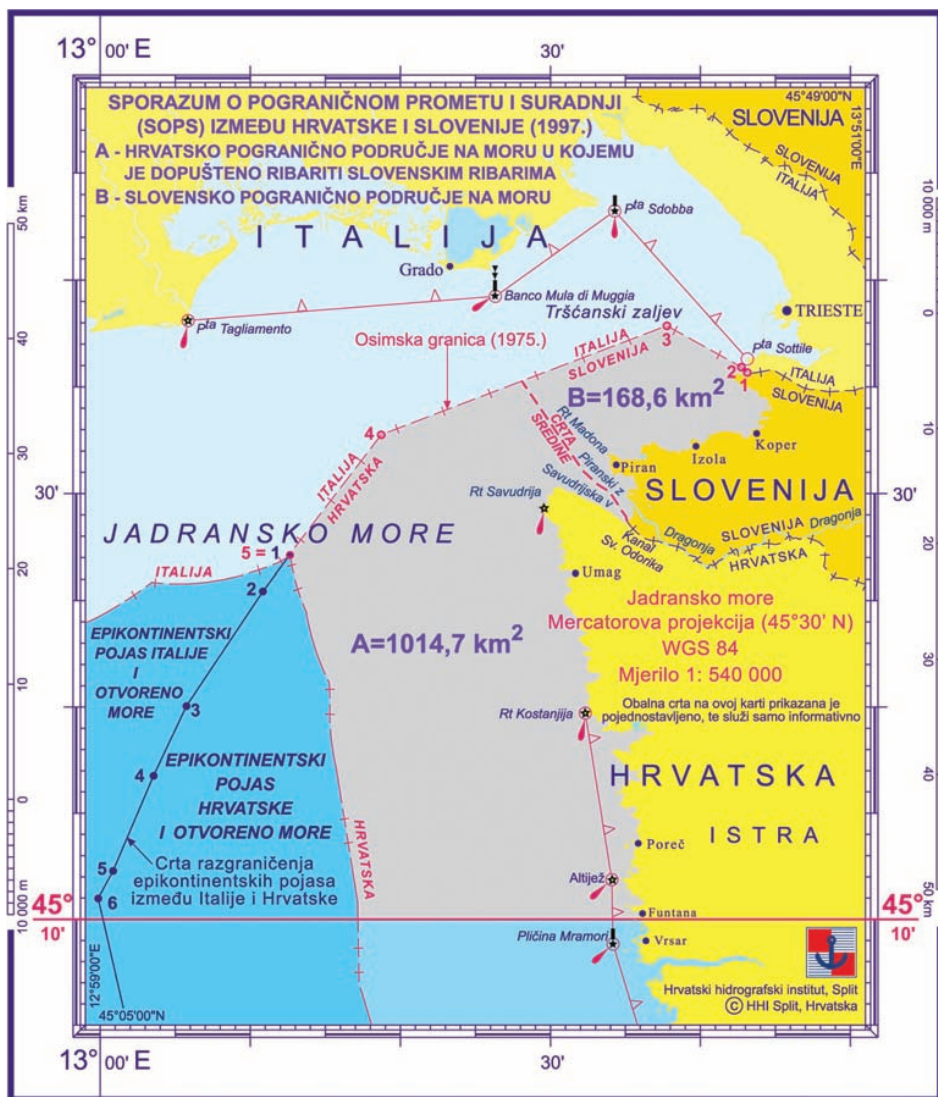


Karta 10. Memorandum o Piranskom zaljevu, 7. travnja 1993.

10. Četiri godine poslije Memoranduma o Piranskom zaljevu, Hrvatska i Slovenija 28. travnja 1997. potpisuju (u Ljubljani, ministri vanjskih poslova Mate Granić i Zoran Thaler) *Sporazum o pograničnom prometu i suradnji* (SOPS)²⁵, kao primjer dobroga susjedstva. Sporazum je i danas na snazi. Ulaskom u Europsku uniju 2004., Slovenija je suspendirala (otkazala) odredbe o ribolovu.

Površina hrvatskoga teritorijalnog mora (1014,7 km²) u kojem su slovenski ribari po SOPS-u mogli ribariti šest je puta veća od površine teritorijalnoga mora Slovenije (168,6 km²).

²⁵ Narodne novine-Međunarodni ugovori, br.15/97.



Karta 11. Sporazum o pograničnom prometu i suradnji (SOPS) između Hrvatske i Slovenije, 28. travnja 1997.

11. Tijekom pregovora Slovenije i Europske unije, 18. prosinca 1998. Slovenija je u Bruxelles poslala dokument *Ribarstvo u Sloveniji* u kojem je, u skladu s međunarodnim pravom navedeno sljedeće:

*Republika Slovenija je mediteranska zemlja čija je obalna crta duž Jadranskoga mora duga 45 km. Od 1991., kada je Republika Slovenija stekla nezavisnost, njezino je morsko ribarstvo uglavnom ograničeno na slovensko teritorijalno more (12 milja od obale), koje obuhvaća 180 km².*²⁶

Crta sredine/ekvidistancije u Piranskom zaljevu/Savudrijskoj vali data je na dvije točke:

- točka A se nalazi na utoku Kanala Sv. Odorika u Savudrijsku valu,
- točka B se nalazi na sredini spojnice između *Rta Madona* i *Rta Savudrija* (koja zatvara *Piranski zaljev/ Savudrijsku valu*).

Izvan zaljeva crta sredine se proteže do točke C koja je tromedna točka Italije-Hrvatske-Slovenije na osimskoj granici iz 1975 (između točaka 3 i 4).

²⁶ *The Republic of Slovenia is a Mediterranean country with a 45 km long coastline along the Adriatic Sea. Since gaining independence in 1991, marine fishing in the Republic of Slovenia has been limited largely to Slovenian territorial waters (12 miles from the coast), which cover 180 square kilometres.*

http://www.svez.gov.si/fileadmin/svez.gov.si/pageuploads/docs/negotiating_positions/8.pdf



Karta 12. Dokument, *Ribarstvo u Sloveniji*, 18. prosinca 1998.

12. Zastupnički dom Hrvatskoga državnog sabora 26. ožujka 1999. donio je *Deklaraciju o stanju međudržavnih odnosa Republike Hrvatske i Republike Slovenije*.²⁷ U odnosu na hrvatsko stajalište iz 1991.-1993. krajnja točka kopnene granice između dvije države koja izlazi na obalu u *Piranski zaljev/Savudrijsku valu* (od koje valja povući crtu razgraničenja na moru) mijenja se. Ona se sada proteže na svojoj najzapadnijoj točki, na mjestu gdje *kanal Sv. Odorika* (novi tok rijeke Dragonje) utječe u *Piranski zaljev/Savudrijsku valu*. Graničnu crtu na moru treba utvrditi prema kriteriju ekvidistancije (jednake udaljenosti od obale), sredinom *Piranskog zaljeva/Savudrijske vale* (dok se ta crta na moru ne utvrdi, obalne države su dužne suzdržavati se od bilo kakvih oblika vršenja vlasti preko središnje crte u *Piranskom zaljevu/Savudrijskoj vali*).²⁸



Karta 13. Hrvatsko stajalište prema *Deklaraciji Hrvatskog sabora*, 1999.

²⁷ Vidi tekst: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *o.c.*, str. 249-250.

²⁸ Članak 15. *Konvencije UN-a pravu mora (1982.)*. I Hrvatska i Slovenija su stranke ugovornice Konvencije.

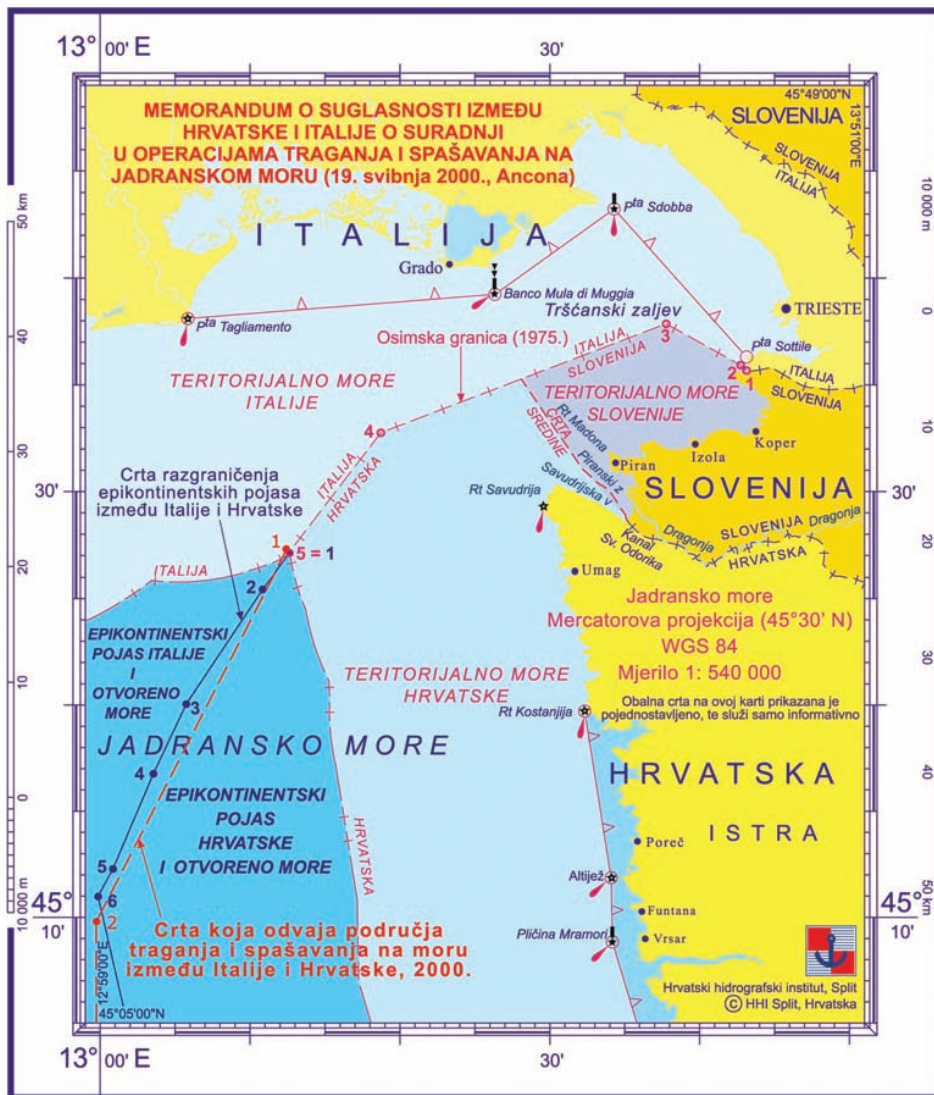
13. Devetnaestoga svibnja 2000. Vlada Republike Hrvatske i Vlada Talijanske Reublike potpisale su u Anconi *Memorandum o suglasnosti o suradnji u operacijama traganja i spašavanja na Jadranskom moru*. Stupio je na snagu 18. ožujka 2002.²⁹

Crta koja odvaja područja traganja i spašavanja je crta koja spaja 9 točaka u Jadranskom moru, kako slijedi:

Datum WGS84		
Ime točke	N. LAT (ϕ)	E. LONG (λ)
1	45°27'18"	13°12'42"
2	45°09'48"	13°00'00"
3	44°32'00"	13°13'54"
4	43°29'54"	14°30'00"
5	42°55'18"	15°16'12"
6	42°31'06"	16°01'24"
7	42°15'00"	16°33'12"
8	41°34'12"	18°00'00"
9	41°30'00"	18°09'00"

²⁹ *Narodne novine-Međunarodni ugovori*, br. 5/01, 7/02.

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27201/41.pdf

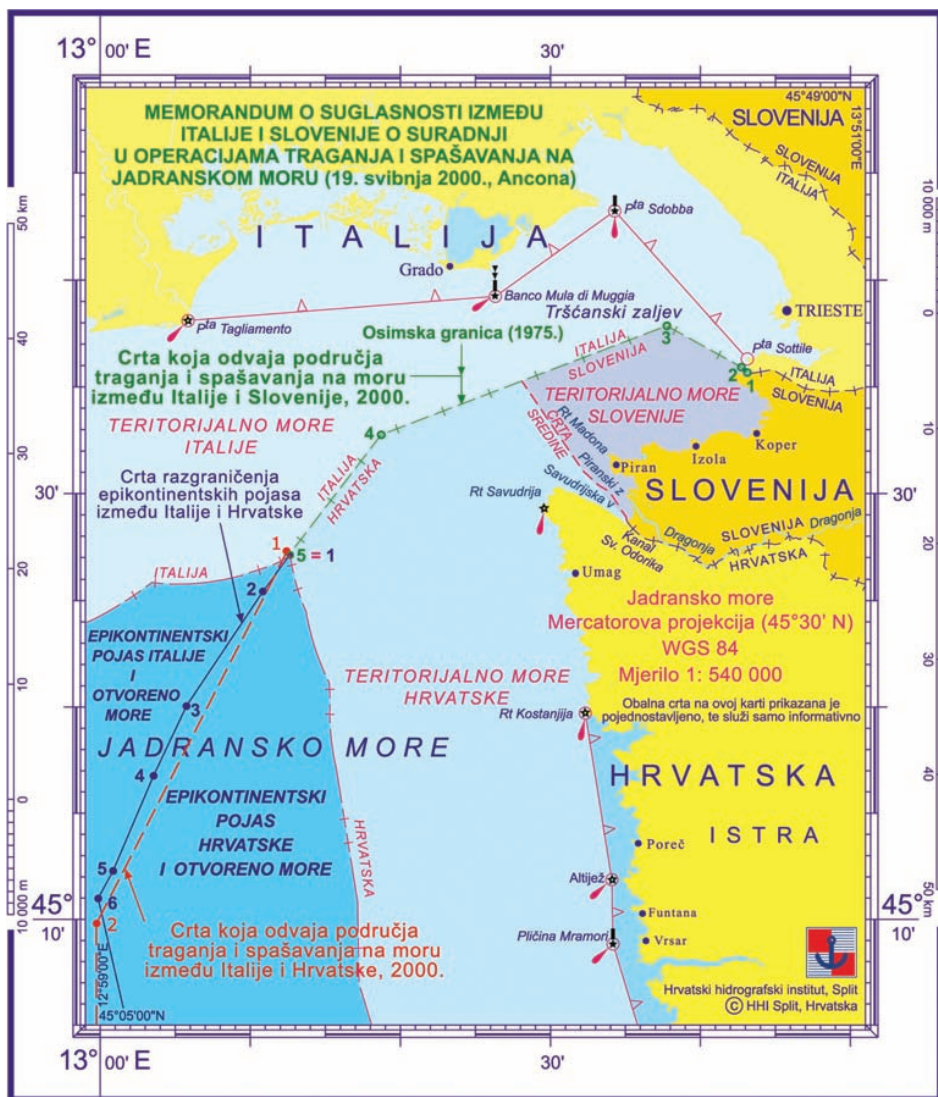


Karta 14. Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske i Talijanske Republike o suradnji u operacijama traganja i spašavanja na Jadranskom moru, 19. svibnja 2000., Ancona

Točka gdje počinje crta koja odvaja područja traganja i spašavanja na Jadranskom moru između Italije i Hrvatske je točka 1 koja je ujedno točka 5 Osimskih sporazuma (1975.) i točka 1 Sporazuma o razgraničenju epikontinentskih pojasa (1968.). Crta koja odvaja područja traganja i spašavanja na Jadranskom moru ne slijedi epikontinentsku granicu i pojednostavljena je u odnosu na nju.

Slovenija je s Italijom isti dan, 19. svibnja 2000. u Anconu također potpisala *Memorandum o suglasnosti o suradnji u operacijama traganja i spašavanja na Jadranskom moru*³⁰. Prema čl. 6. toga Memoranduma crta koja odvaja područja traganja i spašavanja na Jadranskom moru između Italije i Slovenije određena je Aneksom III Osimskog sporazuma, što znači da završava u točki 5 gdje počinje crta traganja i spašavanja između Italije i Hrvatske. Time je Slovenija još jednom prejudicirala osimsku granicu u cjelosti kao osnovu crte razgraničenja morskih prostora između Slovenije i Italije. Za to nema osnove jer je točka 5 udaljena 15,55 milja od *Rta Madona* (najisturenije točke kopna Slovenije). Crta koja odvaja područja traganja i spašavanja na Jadranskom moru između Slovenije i Italije ne može završiti u točki 5 Osimskog sporazuma već u točki koja je tromedna točka (C) između Hrvatske-Slovenije-Italije, a jednako je udaljena od *Rta Savudrija* (Hrvatska) i *Rta Madona* (Slovenija). Tromedna točka nalazi se na crti koja spaja točke 3 i 4 Osimskog sporazuma.

³⁰ http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D28020/44.pdf



Karta 15. Memorandum o suglasnosti između Talijanske Republike i Republike Slovenije o suradnji u operacijama traganja i spašavanja na Jadranskom moru, 19. svibnja 2000.

14. U ljeto 2001. hrvatski i slovenski predsjednici vlada izvjestili su javnost da je postignut sporazum između dvije države o zajedničkoj granici. Parafirali su nacrt ugovora poznat kao *Sporazum Račan-Drnovšek*. Parafiranje teksta znači da je nakon zajedničkog usklađivanja teksta utvrđeno i posvjedočeno da je ono što je na-

pisano vjerodostojno i da odgovara željama pregovarača (tzv. *autentifikacija teksta*). Međutim, ovjeravanjem teksta države ni u kojem slučaju ne daju svoj pristanak na to da budu vezane ugovorom. Parafrani tekst nacrtu ugovora ne proizvodi pravne učinke.³¹ U ovome je nacrtu napušteno načelo *ekvidistancije*. Sloveniji je prepušteno 113,3 km² mora i podmorja u Savudrijskoj vali (granica je povučena bliže hrvatskoj obali Savudrije) i izvan nje, do granice s Italijom (na izlazu iz Savudrijske vale granica se lomi i pada na hrvatsku stranu). Da je taj nacrt prihvaćen, u tzv. *koridoru* (u Sloveniji je nazvan *dimnikom*) između slovenskoga teritorijalnoga mora i otvorenog mora kroz naše teritorijalno more, Hrvatska bi se jednostrano odrekla neprijeporno hrvatskoga teritorija (teritorijalnog mora) površine 46, 4 km². Uz granicu s Italijom ostao bi *trokut* hrvatskoga teritorijalnog mora (7 km²) bez izravnog dodira s kopnom (takvih primjera u svijetu nema). Sveukupno, nacrtom sporazuma Hrvatska bi se lišila oko 166 km² mora i podmorja (radi usporedbe, površina Dugog otoka iznosi 144 km²). Nacrt ugovora izazvao je oštre prosvjede u javnosti i početkom rujna 2002. hrvatska je Vlada odbacila nacrt (nepotpisanog) ugovora o državnoj hrvatsko-slovenskoj granici.³²

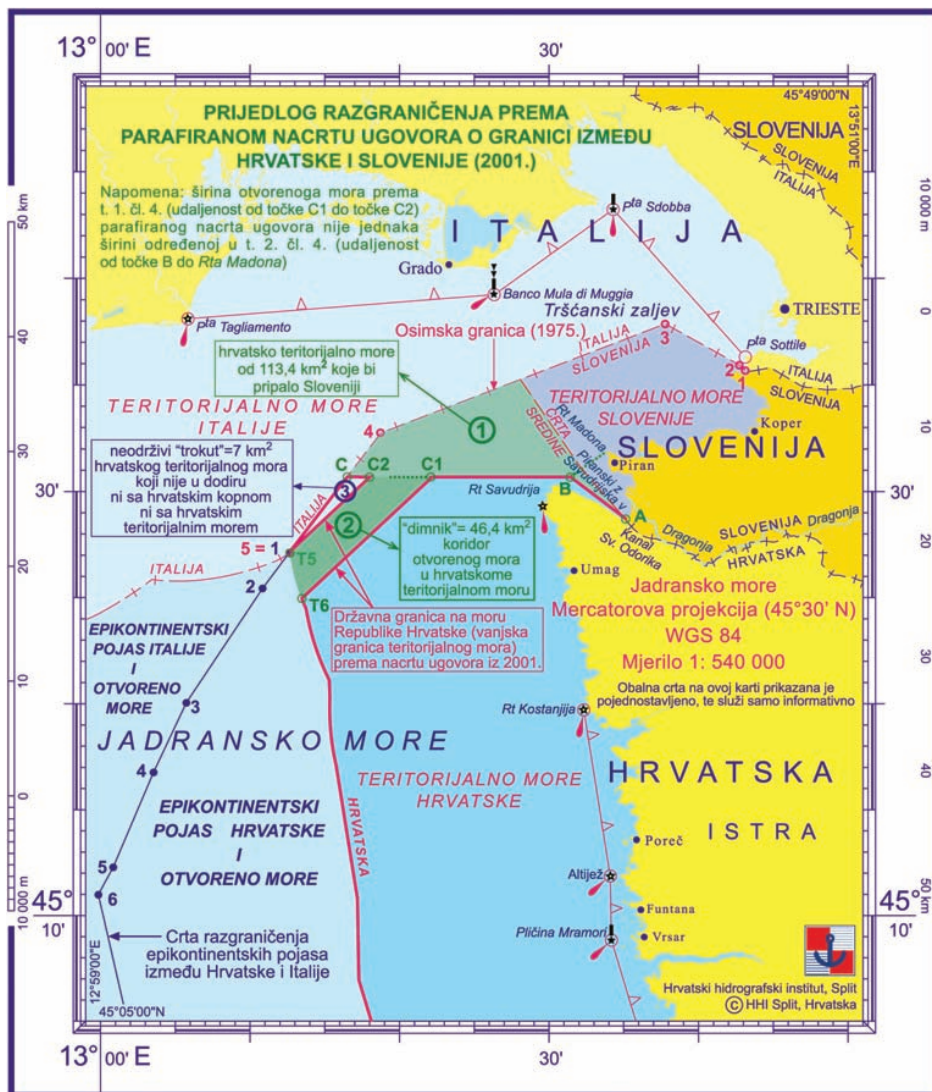
Svakako valja naglasiti da ovaj prijedlog razgraničenja, dijelom, i danas ostaje prihvaćen u slovenskim stajalištima jer se i dalje preuzima točka T6 iz nacrtu ugovora poznata kao južna točka koridora, tj. *dimnika* u geografskim koordinatama na WGS84 elipsoidu.

Pravokutne koordinate u 5. zoni Gauss-Krügerove projekcije			Datum WGS84		
Ime točke	Y (m)	X (m)	Ime točke	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)
A	5389794	5038097	A	45°28'42".1	13°35'08".1
B	5385011	5041869	B	45°30'41".5	13°31'24".8
C	5365527	5042258	C	45°30'41".5	13°16'27".1
C1	5372959	5042102	C1	45°30'41".5	13°22'09".5
C2	5367526	5042215	C2	45°30'41".5	13°17'58".6
T5	5360404	5035862	T5	45°27'11".0	13°12'38".0
T6	5361377	5031764	T6	45°24'58".8	13°13'26".6

Koordinate točaka iz parafriranog nacrtu ugovora između Republike Hrvatske i Republike Slovenije o zajedničkoj državnoj granici iz 2001. koje su date u pravokutnim koordinatama u 5. zoni Gauss-Krügerove projekcije, te transformirane u geografske koordinate na WGS84 elipsoid

³¹ V. Đ. Degan, *Međunarodno pravo*, Rijeka, 2000., str. 137.

³² Vidi tekst nacrtu ugovora i komentar: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *o.c.*, str. 261.-268.



Karta 16. Prijedlog razgraničenja prema parafiranom nacrtu ugovora o granici između Hrvatske i Slovenije poznat kao *Sporazum Račan-Drnovšek*, 2001.

15. Na temelju čl. 1042. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske,³³ a u svezi s čl. 55. Konvencije UN-a o pravu mora (1982.) Hrvatski sabor je 3. listopada 2003. donio *Odluku o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru*³⁴ kojom su proglašeni sadržaji gospodarskoga pojasa koji se odnose na suverena prava istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim prirodnim bogatstvima voda izvan vanjske granice teritorijalnog mora, te jurisdikciju glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša, čime je uspostavljen *zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske (ZERP)*.³⁵ Odluka je mijenjana tri puta, 2004., 2006. i 2008.

Prvom promjenom, *Odlukom o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru*³⁶ koju je Hrvatski sabor donio 3. lipnja 2004. odgođena je primjena pravnoga režima zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske za zemlje članice Europske unije do sklapanja Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između Europske zajednice i Republike Hrvatske.

Odlukom o izmjeni i dopunama Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru iz 2006.³⁷ opet dolazi do promjene. Za države članice Europske unije primjena pravnoga režima zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske započet će najkasnije s danom 1. siječnja 2008. od kada će se za ribarske i druge brodove Europske zajednice primjenjivati ribolovni i ekološki propisi Republike Hrvatske.

Posljednjom promjenom 2008., *Odlukom o izmjeni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru*,³⁸ zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske privremeno se neće primjenjivati na države članice Europske unije od dana 15. ožujka 2008. do iznalaženja zajedničkog dogovora u EU duhu.

³³ *Narodne novine*, br. 77/04.

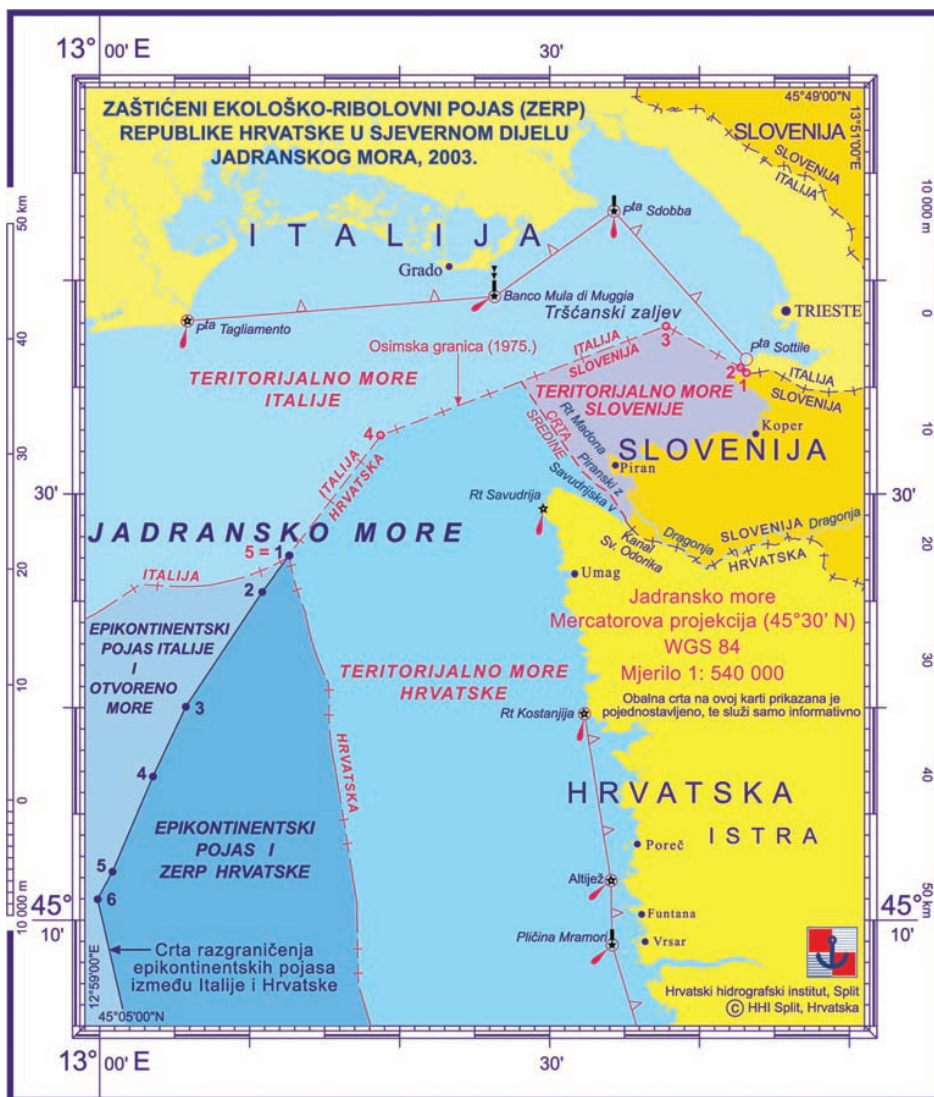
³⁴ *Narodne novine*, br. 157/03.

³⁵ Hrvatska je 2. rujna 2005. pohranila kod Glavnoga tajnika UN, u skladu s t. 2. čl. 75. *Konvencije UN o pravu mora (1982.)* popis geografskih koordinata točaka kojima je ustanovila vanjsku granicu svoga ZERP-a (*Law of the Sea Bulletin*, No. 59). Države su obaviještene o tom dokumentu putem *Maritime Zone Notifications Nos. 54 and 55*.

³⁶ *Narodne novine*, br. 77/04.

³⁷ *Narodne novine*, br. 130/06.

³⁸ *Narodne novine*, br. 31/08.



Karta 17. Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske u sjevernom dijelu Jadranskog mora, 3. listopada 2003.

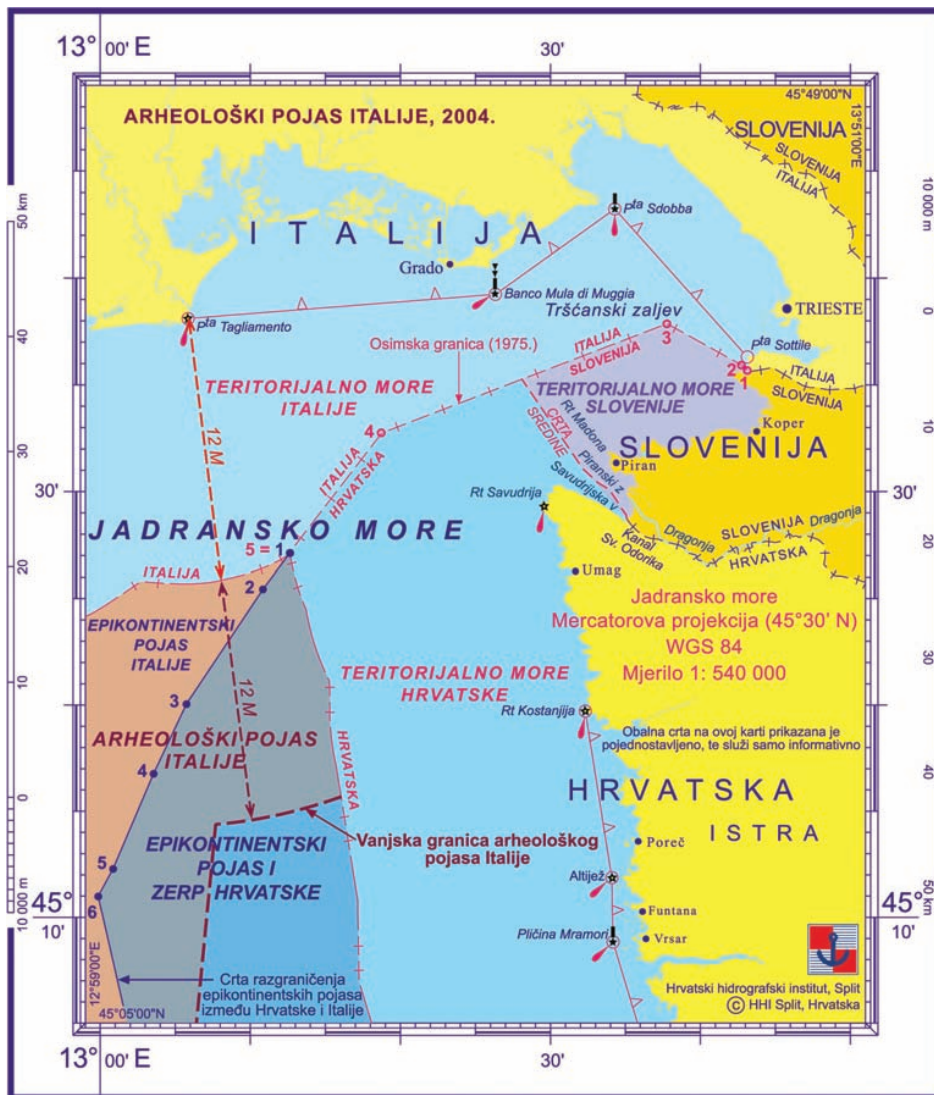
16. Italija je 22. siječnja 2004. zakonskim dekretom br. 42 proglasila arheološki pojas, varijantu vanjskog pojasa, do 24 milje računajući od polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnoga mora.³⁹ U tome su pojasu detaljnim nacionalnim propisima zaštićeni arheološki i povijesno vrijedni predmeti u podmorju (podrtine brodova, amfore, stara oružja, kipovi i sl.), zabrana nekontroliranog vađenja, stjecanja privatnog vlasništva i prodaje tih predmeta, vođenje katastra, čuvanje i dr. Sadržaj zaštite je dobrim dijelom preuzet iz Konvencije UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine od 2. studenog 2001.⁴⁰ Granice prema susjedima nisu određene. Pitanje je zalazi li talijanski arheološki pojas u područje hrvatskog ZERP-a i epikontinentskog pojasa, jer prema Konvenciji UN-a o pravu mora (1982.) arheološki i povijesno vrijedni predmeti u podmorju gospodarskog i epikontinentskog pojasa nisu zaštićeni.

Budući da se u podmorju izvan teritorijalnoga mora Republike Hrvatske, a uz njegovu granicu, nalaze brojni arheološki i povijesno vrijedni predmeti, valjalo bi u Hrvatskome saboru što prije usvojiti izmjene i dopune Pomorskog zakonika odredbama o vanjskom pojasu Republike Hrvatske sukladno čl. 33. i 303. Konvencije UN-a o pravu mora (1982.).⁴¹

³⁹ Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137, *Decreto Legislativo 22 gennaio 2004*, n.42.

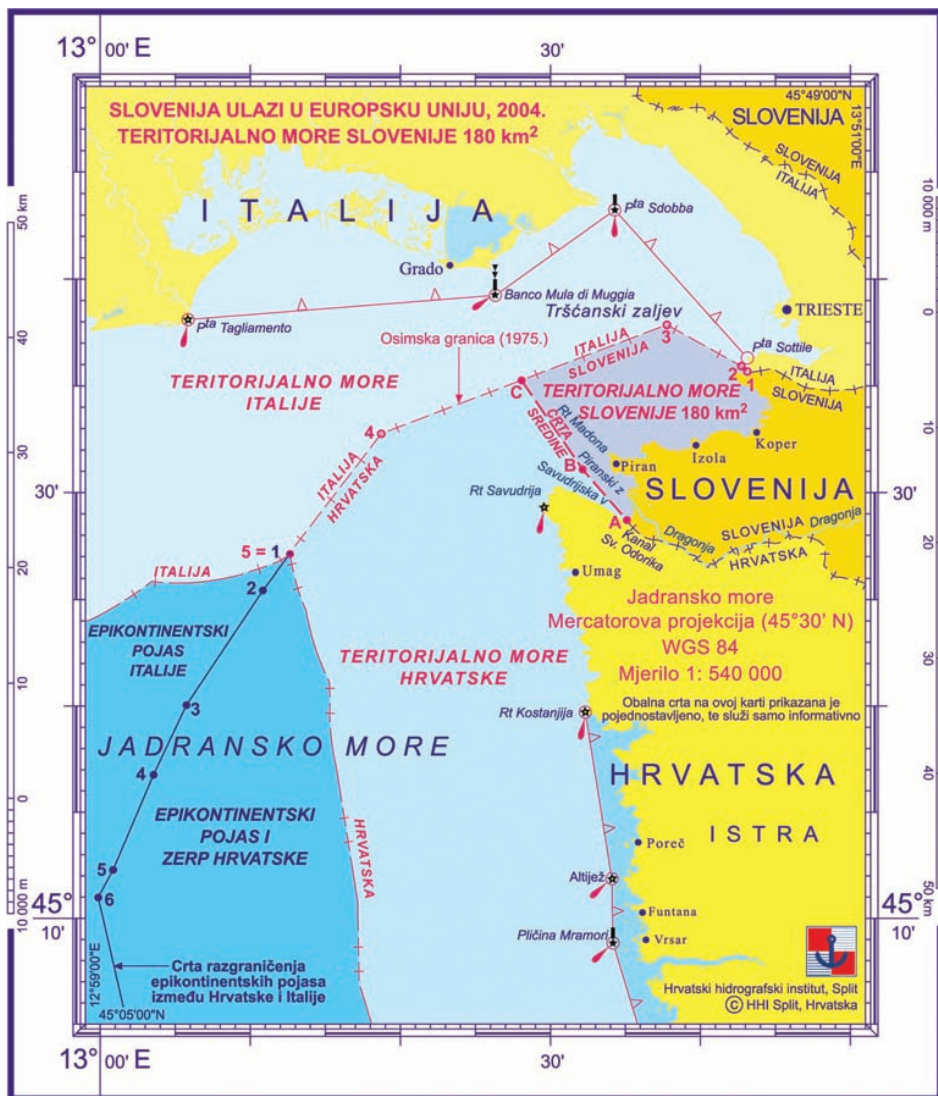
⁴⁰ *Narodne novine-Međunarodni ugovori*, br. 10/04.

⁴¹ V. Barić Punda, D. Rudolf ml., *o.c.*, str. 333.



Karta 18. Arheološki pojas Italije, 2004.

17. Slovenija je 1. svibnja 2004. postala punopravna članica EU iako nije imala jasno definiranu državnu granicu na moru s Hrvatskom. Valja podsjetiti da je Slovenija šest godina prije, 1998. u *Dokumentu o ribarstvu* definirala ribarstvo u svome teritorijalnom moru površine 180 km², a time i simplificiranu *crtu sredine* u *Piranskom zaljevu*, točkama A i B, i izvan njega u *Tršćanskom zaljevu*, točkama B i C (u skladu s međunarodnim pravom).



Karta 19. Stanje kada Slovenija ulazi u Europsku uniju, 1. svibnja 2004.

18. Na zajednički prijedlog jadranskih zemalja (među kojima i Slovenije) Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organisation, IMO*) prihvatila je 1. prosinca 2004. sustav usmjerene i odvojene plovidbe u sjevernom Jadranu.⁴²

Valja podsjetiti da su Hrvatska, Slovenija i Italija potpisale 19. svibnja 2000. u Anconi *Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana*.⁴³ Sustav plovidbenih pravaca i shema usmjerene i odijeljene plovidbe utvrđen je prema koordinatama točaka koji čini sastavni dio Memoranduma.

⁴² Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a na 78. sjednici (12.-21. svibnja 2004.) usvojio je, u skladu s odredbama rezolucije A.858(20), nove i izmijenjene sustave odvojene plovidbe te mjere za usmjeravanje plovidbe u Jadranskom moru (novi sustav). Novi i izmijenjeni sustav odvojene plovidbe stupio je na snagu u 00:00 sati UTC 1. prosinca 2004. i na snazi je do danas.

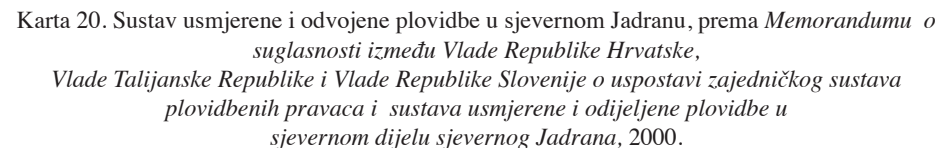
<http://www.hhi.hr/uploads/ntm/ozp200408k01.pdf>

<http://www.hhi.hr/uploads/ntm/ozp200411.pdf>

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D9812/54.pdf

⁴³ *Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 5/01.*

<http://narodne-novine.nn.hr/clanci/međunarodni/327980.html>

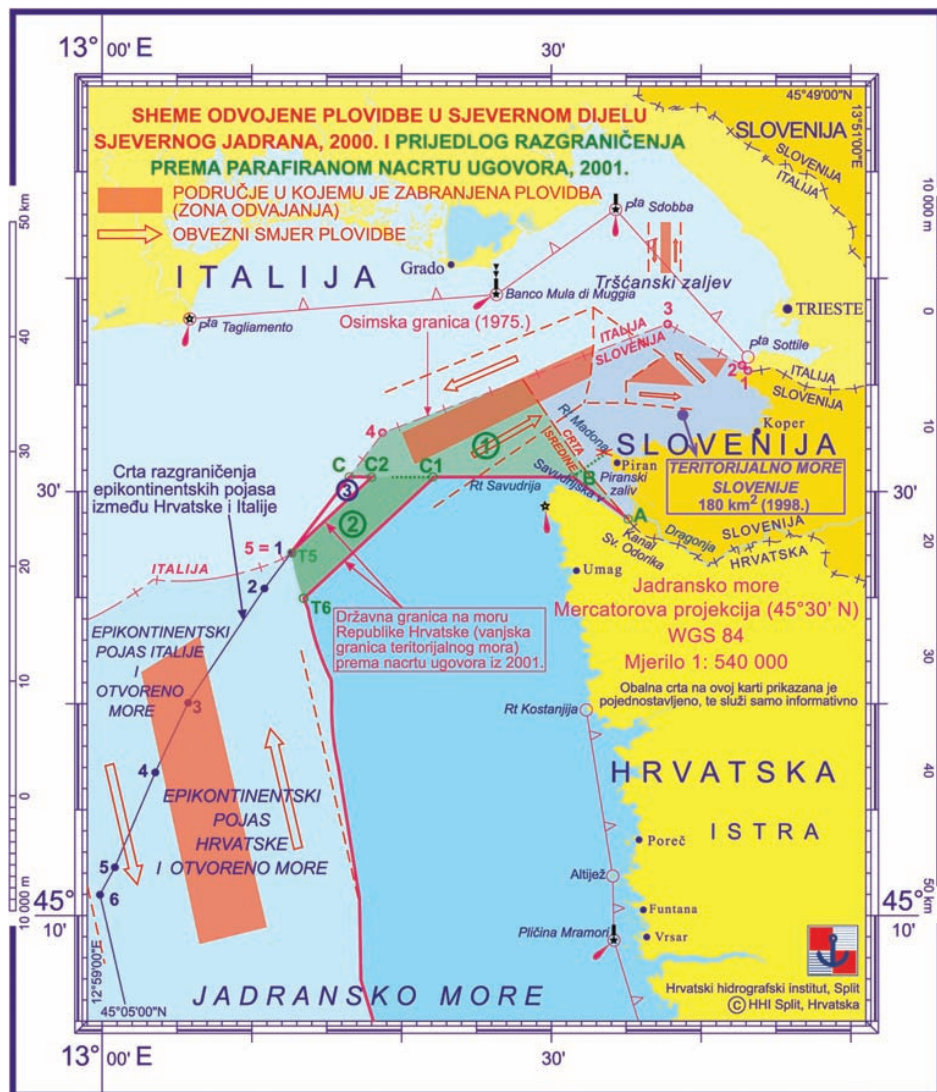


19. U svezi sa sigurnošću plovidbe na moru potrebno je analizirati odnos *Memoranduma o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana* iz 2000. i nacrtu ugovora Račan-Drnovšek iz 2001. Sasvim je jasno da Memorandum, koji prethodi nacrtu ugovora, ugovor čini zapravo tehnički neizvedivim jer plovidbena ruta isplavljenja iz luke Kopar nikako ne može ići preko hrvatskoga teritorijalnog mora. Dakle, u suprotnosti su političko rješenje sadržano u nacrtu ugovora i plovidbeno, pomorsko rješenje Memoranduma. To nas upućuje na zaključak da su postojala različita stajališta slovenskih eksperata, onih koji su sudjelovali u donošenju Memoranduma i onih koji su sudjelovali u kreiranju nacrtu ugovora.

Vrlo je važno uzeti u obzir da se desetogodišnjom primjenom sustava plovidbenih pravaca i shema usmjerene i odijeljene plovidbe koja je utvrđena prema koordinatama točaka *Dodatka I* koji čini sastavni dio *Memoranduma o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana* (2000.) pokazalo da je upravo taj sustav najbolje pomorsko rješenje za plovidbeni pravac na način da brodovi koji uplovljavaju u *Tršćanski i Koparski zaljev* prolaze *hrvatskim teritorijalnim morem*, a brodovi koji isplavljavaju iz *Koparskog*⁴⁴ i *Tršćanskog zaljeva talijanskim teritorijalnim morem*. Taj sustav je u primjeni sve do danas. Slovenija ima nesmetan izlaz na otvoreno more i slovenski brodovi (kao i svi drugi) imaju pravo neškodljivoga prolaska i *hrvatskim i talijanskim teritorijalnim morem*.

Međutim, slovensko se stajalište i dalje izražava u međunarodnopravno neu temeljenom zahtjevu za teritorijalnim izlazom (dodirom) na otvoreno more preko hrvatskoga teritorijalnog mora tj. pred samom hrvatskom obalom Istre.

⁴⁴ Od osamostaljenja Slovenije godišnji se promet međunarodne luke Kopar više nego udvostručio (od 5 milijuna tona 1990. na 13 milijuna tona 2009. www.luka-kp.si/eng/for-partners/news/2241; <http://www.luka-kp.si/eng/investors/annual-reports>



Karta 21. Odnos Memoranduma o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana, 2000. i nacrtu ugovora Račan-Drnovšek iz 2001.

20. U siječnju 2005. na razini hidrografskih instituta Hrvatske i Italije usklađene su koordinate točaka navedenih u *Sporazumu između bivše SFR Jugoslavije i Italije o razgraničenju epikontinentskog pojasa između dviju država iz 1968.* Republika Hrvatska i Talijanska Republika zaključile su razmjenom nota *Sporazum o usklađivanju popisa koordinata navedenih u Sporazumu između SFRJ i Italije o razgraničenju epikontinentskoga pojasa između dviju država (1968.)*, koji je stupio na snagu 2. kolovoza 2005.

**Minutes of the meeting between
Istituto Idrografico della Marina (IIM) and Hydrographic Institute of the
Republic of Croatia (HHI),
(Genoa, 25th January 2005)**

ATTENDEES

Capt Saverio FANELLI Head of Surveys and Production Department IIM
Cdr Paolo LUSIANI Head of External Relations IIM
Cdr Carlo DARDENGO Chief of Cartographic Division IIM
Dr Gian Piero FRANCALANCI- representing the Ministry of Foreign Affairs

Dr Zvonko GRZETIC, director of HHI
Mr Radovan SOLARIC, assistant director HHI
Mr Pejo BROČIĆ, Chief of Cartographic Division HHI
Mr Ante GLAVURDIĆ, Chief of Hydrographic Division HHI

PURPOSE OF THE MEETING

The aim of the meeting was to define a technical solution in order to fix a list of WGS84 coordinates for determining an agreed delimitation line of the continental shelf between the two Countries.

The work was conducted on the basis of directives and results made on previous discussions and meetings carried out until now.

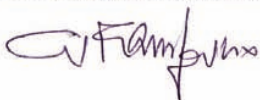
CONCLUSIONS

Common technical group from Istituto Idrografico della Marina (IIM) and Hydrographic Institute of the Republic of Croatia (HHI) have agreed as follows:

1. Both Institutes accepted the List of coordinates delivered by Croatia in 2000, with exclusion of points S-34, S-35 and S-36, for which the IIM has decided to carry out further controls on the basis of previous discussions and correspondence between IIM and HHI from 2000 to 2003.
2. After the IIM control, considering that the differences concerning points S-34, S-35 and S-36 between Croatian list and Italian check are not significant, both Institutes agree to recommend the adoption of the List of coordinates in Annex 1.

Therefore, both Institutes accept to consider the Annex 1. of the Minutes as the reference List.

Istituto Idrografico della Marina



Hydrographic Institute
of the Republic of Croatia



Annex 1.- List of coordinates agreed during the meeting of 25th January 2005

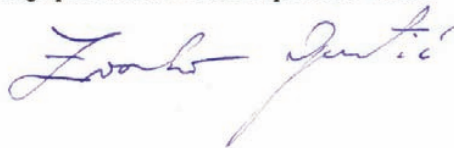
Annex 1 to Minutes of IIM – HHI meeting
Genova, 25th January 2005

Numero punto	N. LAT (φ)	E. LONG (λ)			
1	45° 27' 13"	13° 12' 40"	22	43° 35' 58"	14° 26' 16"
2	45° 25' 43"	13° 11' 07"	23	43° 31' 55"	14° 30' 07"
3	45° 20' 07"	13° 05' 55"	24	43° 29' 55"	14° 31' 49"
4	45° 16' 49"	13° 03' 40"	25	43° 25' 19"	14° 35' 07"
5	45° 12' 19"	13° 01' 01"	26	43° 12' 52"	14° 46' 01"
6	45° 11' 04"	13° 00' 10"	27	43° 10' 28"	14° 47' 52"
7	44° 58' 28"	13° 04' 22"	28	43° 03' 46"	14° 54' 40"
8	44° 46' 13"	13° 06' 07"	29	43° 00' 52"	14° 57' 49"
9	44° 44' 13"	13° 06' 34"	30	42° 59' 16"	15° 00' 37"
10	44° 30' 10"	13° 07' 46"	31	42° 47' 49"	15° 09' 28"
11	44° 28' 34"	13° 10' 43"	32	42° 36' 46"	15° 21' 46"
12	44° 28' 01"	13° 11' 34"	33	42° 29' 34"	15° 44' 46"
13	44° 17' 46"	13° 27' 55"	34	42° 26' 11"	15° 59' 32"
14	44° 12' 37"	13° 37' 52"	35	42° 11' 36"	16° 13' 38"
15	44° 10' 46"	13° 40' 01"	36	42° 16' 53"	16° 34' 30"
16	44° 00' 37"	14° 00' 55"	37	42° 15' 59"	16° 37' 04"
17	43° 57' 37"	14° 04' 49"	38	42° 07' 02"	16° 56' 37"
18	43° 54' 10"	14° 10' 07"	39	41° 59' 29"	17° 12' 54"
19	43° 43' 01"	14° 21' 16"	40	41° 54' 44"	17° 18' 42"
20	43° 40' 16"	14° 23' 31"	41	41° 50' 05"	17° 37' 03"
21	43° 38' 31"	14° 24' 34"	42	41° 38' 20"	17° 59' 51"
			43	41° 30' 02"	18° 12' 48"

Istituto Idrografico della Marina



Hydrographic Institute of the Republic of Croatia



21. Slovenski parlament je 4. listopada 2005. usvojio *Zakon o proglašenju zaštićene ekološke zone i epikontinentnog pojasa Republike Slovenije*.⁴⁵ Pojasevi su proglašeni u Jadranskom moru, izvan Tršćanskog zaljeva.

Slovenska ekološka zona i epikontinentni pojas počinju zapravo ispred hrvatske obale Istre i udaljeni su od slovenske obale, *Rta Madone*, 15,55 milje.⁴⁶

U slovenskom obrazloženju prijedloga zakona⁴⁷ navedeno je da je proglašenje osobito aktualno zbog proglašenja ekološko-ribolovne zone Republike Hrvatske i zbog namjere proglašenja ekološke zone Republike Italije. Proglašenje epikontinentnog pojasa obrazloženo je pravno neutemeljenom tvrdnjom da je *nakon raspada bivše SFR Jugoslavije Slovenija zadržala teritorijalni izlaz u otvoreno more* pa prema tome ima i svoj epikontinentni pojas, što nije točno jer u bivšoj državi nijedna republika nije imala poseban izlaz u otvoreno more, pa ni Slovenija. Osim toga epikontinentni pojas mora biti u dodiru s kopnom obalne države, on je nastavak njezinih kopnenih masa, a slovensko teritorijalno more je zatvoreno morima Hrvatske i Italije, i on se ne proglašava zakonom.⁴⁸

⁴⁵ Zakon o razglasitvi zaštitne ekološke cone in epikontinentalnem pasu republike Slovenije (ZRZ-CEP), *Uradni list Republike Slovenije*, br. 93/05. Prijevod na engleski jezik prenesen je u *Law of the Sea Bulletin*, br. 60, 2006., str. 56.-57. Vidi prijevod na hrvatski jezik: V. Barić Punda, D. Rudolf ml., o.c., str. 269.-271. Slovenija je notom 21. siječnja 2006. obavijestila Glavnog tajnika UN-a da je slovenski parlament usvojio *Zakon o zaštićenoj ekološkoj zoni i epikontinentnom pojasu Republike Slovenije* koji je stupio na snagu 22. listopada 2005. Obavijest Glavnog tajniku (publicira se izdanjima UN-a) nema nikakve međunarodnopravne učinke.-Vidi: *Law of the Sea Bulletin*, No. 60.

⁴⁶ Prema *Konvenciji UN o pravu mora (1982.)*, riječ je o pojasevima koja su *područje koje se nalazi izvan teritorijalnoga mora i uz njega* (čl.55.), pri čemu širina teritorijalnoga mora ne smije prelaziti 12 milja (čl.3.).

⁴⁷ *Prilog, Dokumenti Vlade Republike Slovenije*, Evidencijski podaci, Mateja Tamara Fajs, glavna tajnica, hitni postupak, 2005.

⁴⁸ O jednostranim aktima država u pravu mora, posebice s obzirom na spor Slovenije i Hrvatske, vidi iscrpno: V. Đ. Degan, V. Barić Punda, Jednostrani akti država u pravu mora napose s obzirom na spor Slovenije i Hrvatske na Sjevernom jadranskom moru, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 45., br. 4 (90), 2008., str. 841-861.

22. Ministar poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva Republike Hrvatske 28. studenoga 2005. donio je *Pravilnik o granicama u ribolovnom moru Republike Hrvatske* ⁴⁹ kojim se određuju granice između vanjskoga i unutarnjega ribolovnog mora, između ribolovnih zona te granice ribolovnog mora u rijekama koje utječu u more.



Karta 23. Granice u ribolovnom moru Republike Hrvatske u sjevernom dijelu Jadranskog mora, 2005.

⁴⁹ *Narodne novine*, br. 144/05.

23. Slovenska je Vlada 5. siječnja 2006. donijela *Uredbu o određivanju područja ribolovnog mora Republike Slovenije*.⁵⁰ Prema Uredbi ribolovno je more podijeljeno u tri jasno određene zone:

– Zonu A čine unutarnje morske vode Republike Slovenije koje obuhvaćaju područje od obale do crte koja povezuje *rt Madona* i *rt Savudrija* (čl.2.),⁵¹

– Zonu B čini teritorijalno more Slovenije pri čemu su određene sjeverna i južna granica ribolovne zone (čl.3.),⁵²

– Zona C obuhvaća područje zaštićene ekološke zone Republike Slovenije i područje otvorenog mora u Jadranskom moru.⁵³

⁵⁰ “Uredba o določitvi območja ribolovnega morja Republike Slovenije”, *Uradni list Republike Slovenije*, br. 2. od 6. siječnja 2006.

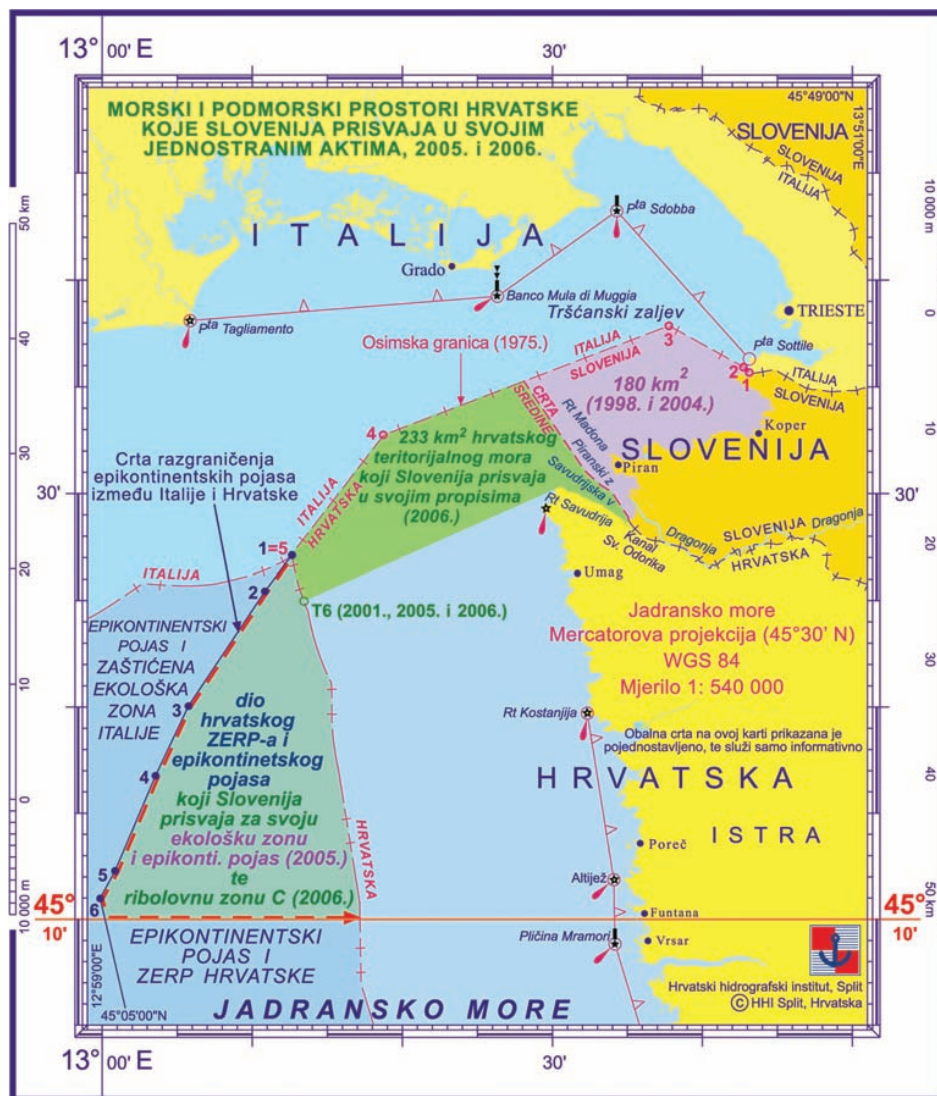
⁵¹ Ta crta zatvara ulaz u Savudrijsku valu, a kad bi Uredba bila pravno osnovana čitava Savudrijska vala bi bila pod vlašću Slovenije.

⁵² Koordinate točke T6 južne granice ribolovne zone B zašle su duboko u more pod vlašću Republike Hrvatske, jer se ta točka nalazi 15,85 M od slovenske obale, od rta Madona.

⁵³ Zaštićenu ekološku zonu Slovenija je jednostrano i pravno neutemeljeno proglasila upravo u području u kojemu Republika Hrvatska ostvaruje svoja suverena prava sukladno međunarodnom pravu.



Karta 24. Uredba o određivanju područja ribolovnog mora Republike Slovenije, 5. siječnja 2006.

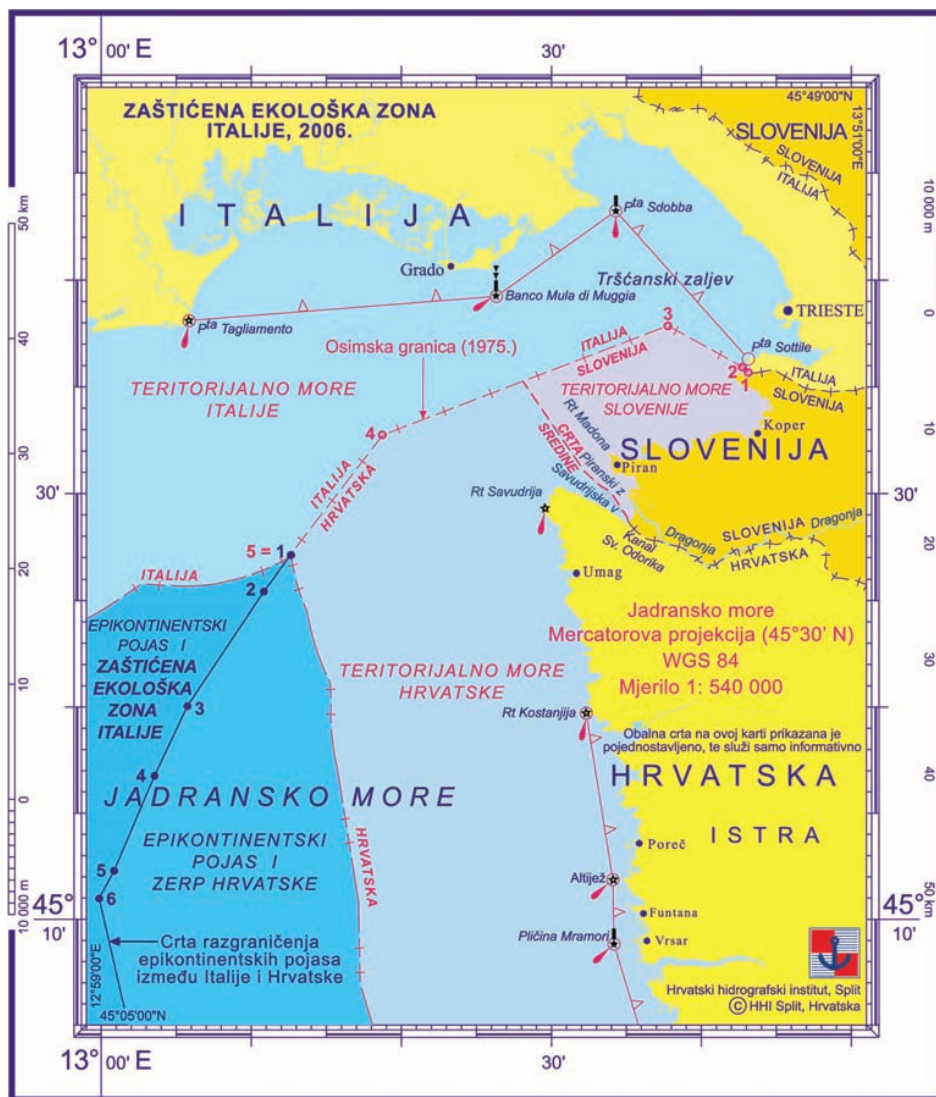


Karta 25. Morski i podmorski prostori Hrvatske koje Slovenija prisvaja u svojim jednostranim aktima

24. Italija je 8. veljače 2006. donijela *Zakon o zaštićenoj ekološkoj zoni Talijanske Republike* (izvan vanjskih granica teritorijalnog mora).⁵⁴

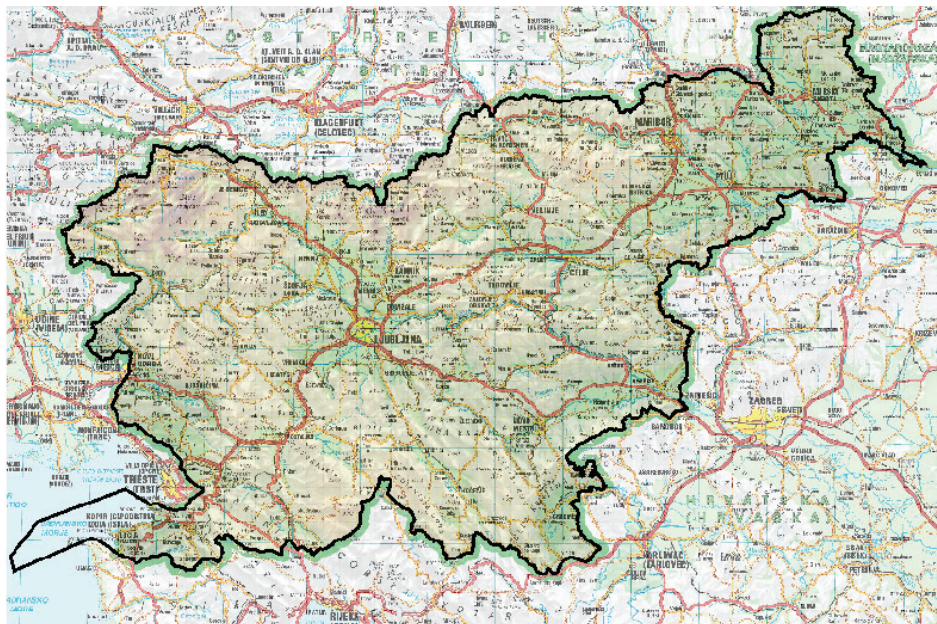
Privremena vanjska granica talijanske ekološke zone, do zaključenja sporazuma sa susjednim državama, je *crtu sredine* u Jadranskom moru. Međutim u odnosu na Hrvatsku ta crta se ne podudara s granicom koja dijeli epikontinentske pojase Hrvatske i Italije na temelju Sporazuma iz 1968., jer je Italija nakon njegova stupanja na snagu povukla ravne polazne crte duž nekih dijelova svoje istočne obale, a postoje i uzajamne kompenzacije prilikom razgraničenja epikontinentskih pojasa u području otoka Palagruže i Galijule. Osim toga Italija je u toj zoni proširila primjenu propisa o zaštiti kulturnih i povijesno vrijednih predmeta nađenih u podmorju, iako je prema Konvenciji UN-a o pravu mora (1982.) ta zaštita ograničena do 24. milje računajući od polazne crte od koje mjeri širina teritorijalnog mora, što znači do vanjske granice vanjskog pojasa.

⁵⁴ Vidi: V. Barić Punda, D. Rudolf ml, *o.c.*, str. 386-387.



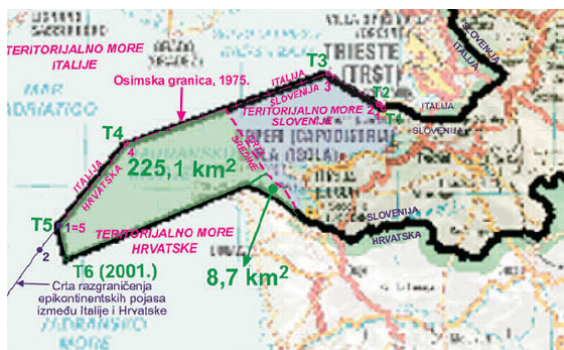
Karta 26. Zaštićena ekološka zona Talijanske Republike
(u sjevernom dijelu Jadrana), 8. veljače 2006.

25. Posebice valja spomenuti Službeni *e-Atlas okolja* (Atlas okoliša) Slovenije iz 2009.⁵⁵ (izdala ga je Agencija za zaštitu okoliša Republike Slovenije - tijelo Ministarstva za zaštitu okoliša i prostorno uređenje Republike Slovenije), koji je sada identičan neslužbenome Atlasu iz 2007. u kojemu je slovenska granica na moru (teritorijalno more) ucrtana duboko ispred obale Hrvatske.



Slika 1. Slovenske granice na kopnu i moru, 2009.

⁵⁵ http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso



Slika 2. Grafički prikaz hibridnog modela koji sadrži u podlozi raster segmenta službene karte Slovenije, tj. *e-Atlasa okolja Slovenije*, a prekriva ga svjetlozelena površina jugozapadno od crte *sredine/ekvidistancije* u teritorijalnomo moru Hrvatske *Savudrijskoj vali*/ *Piranskom zaljevu* od 8,7 km² i u *Tršćanskom zaljevu* i izvan njega od 225,1 km².

U slovenskim propisima iz 2005. i 2006. kao i na službenoj karti *e-Atlasa okolja*, Slovenija prisvaja ukupnu površinu teritorijalnoga mora Hrvatske od 233,8 km² što je čak 130% veća površina od površine slovenskoga teritorijalnog mora prikazane u slovenskim pretpristupnim dokumentima (*Dokument o ribarstvu*) Europskoj uniji u prosincu 1998. i 2004. kada je postala punopravna članica EU u kojima je, u skladu s međunarodnim pravom, navedena površina slovenskoga teritorijalnog mora od 180 km².

Svih 5 točaka osimske granice iz 1975., Slovenija je u *Bijeloj knjizi o meji*⁵⁶ (*White paper*) označila na engleskom jeziku kao T1, T2, T3, T4 i T5, što je sasvim pogrešno jer su u originalnom tekstu Osimskog sporazuma navedene i označene samo brojevima 1, 2, 3, 4 i 5. Sada je, novom oznakom, velikim slovom T ispred broja točke to učinjeno kako bi se dobio (pogrešan) vizualni dojam da je točka T6 (koja je preuzeta iz nacrtu ugovora Račan-Drnovšek iz 2001.) zapravo nastavak na pet točaka osimske granice.

⁵⁶ WHITE paper on the border between the Republic of Slovenia and the Republic of Croatia, Ljubljana, Tiskarna Delo, 2006.

Summary:

***BOUNDARIES IN THE NORTHERN ADRIATIC 1948-2009
WITH PARTICULAR EMPHASIS ON CHRONOLOGICAL
CARTOGRAPHICAL ANALYSIS***

Maritime boundaries can be boundaries of certain maritime areas of states, or delimitation lines of marine and submarine areas among states where the coasts of states continue on from one another or lie opposite each other.

In this paper, all the boundaries in the North Adriatic are analysed, that is, the boundaries of certain marine and submarine areas of coastal states, as are the boundaries of maritime areas among states and, in particular, disputable questions of delimitation between Croatia and Slovenia whose negotiations commenced immediately after independence, but which have not culminated into a final solution.

Research commenced with 1948 when the first Yugoslav regulation, the Coastal Sea of the Federal National Republic of Yugoslavia Act was enacted by which straight starting lines were drawn for the first time through the Croatian part of the Adriatic Sea (Art.3) and a width of 6 miles of territorial waters for the former state was determined (Art. 5), and ended in 2009 with the implementation of the official Slovenian e-atlas okolja (environmental e-atlas) in which the Slovenian maritime boundary (external boundary of territorial sea waters) was drawn in front of the Croatian coast. A cartographical analysis of all boundaries of certain maritime areas of coastal states in the North Adriatic was chronologically given, the boundaries of the marine and submarine areas among those states were determined (drawn), as were the standpoints of Croatia and Slovenia in the disputable delimitation, and the maps of their unilateral acts.

Key words: *maritime boundaries, Northern Adriatic, coastal states, maritime law, maps.*

VANJSKI POJAS REPUBLIKE HRVATSKE

Dr.sc. MARINA VOKIĆ ŽUŽUL*
VALERIJA FILIPOVIĆ, dipl.ing.**

UDK 341.221.27 (497.5)
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 14.7.2010.
Prihvaćeno za tisak: 13.10.2010.

U radu se analizira međunarodnopravno uređenje vanjskog pojasa i njegova primjena u praksi država, kroz prizmu interesa Republike Hrvatske koja taj pojas još nije proglasila. Do 2010. godine vanjski pojas uspostavilo je osamdeset i pet država u svijetu, među kojima i četrnaest država članica Europske unije. U skladu s člancima 33. i 303. Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982., Hrvatska bi u granicama svoga budućeg vanjskog pojasa, koji bi mogao obuhvaćati 14 272 četvorna kilometra u nastavku njezinoga teritorijalnog mora, mogla obavljati nadzor potreban radi sprječavanja i kažnjavanja kršenja njezinih carinskih, fiskalnih i zdravstvenih propisa kao i propisa o useljavanju, počinjenih na njezinome kopnenom području te u njezinim unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnome moru. Hrvatska bi u tom prostoru stekla i prava vezana uz zaštitu predmeta arheološke i povijesne naravi koji su nađeni u moru, uključujući i kažnjavanje počinitelja njihovoga neovlaštenog vađenja s dna njezinih unutarnjih morskih voda, teritorijalnoga mora i vanjskoga pojasa. U prilog proglašenja vanjskog pojasa ispred hrvatskih obala ističu se i odredbe Konvencije UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine iz 2001., kojom se naša država obvezala među prvima u svijetu. U skladu s člankom 8. te konvencije, države stranke mogu regulirati i odobriti aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu unutar svoga vanjskog pojasa. Zbog zaštite vrijednih arheoloških lokaliteta koji se nalaze u podmorju izvan našega teritorijalnog mora, kao i bolje zaštite hrvatskih interesa iz sva četiri područja predviđena

* Dr.sc. Marina Vokić Žužul, viša asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb; e-mail: mvz@hazu.hr.

** Valerija Filipović, dipl.ing. geodezije, glavna urednica pomorskih karata, Kartografski odjel Hrvatskog hidrografskog instituta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 161, 21000 Split; e-mail: valerija.filipovic@hhi.hr.

člankom 33(1). Konvencije iz 1982., predlaže se što skorije proglašenje vanjskog pojasa Republike Hrvatske.

Ključne riječi: vanjski pojas, obalna država, nadzor, carinski, fiskalni, useljenički i zdravstveni propisi, arheološki i povijesni predmeti nađeni u moru, podvodna kulturna baština.

I. UVOD

Republika Hrvatska do danas nije iskoristila mogućnost uspostavljanja svoga vanjskog pojasa u Jadranu. Taj pojas nadzora u nastavku teritorijalnog mora koji se može protezati do 24. milje od polaznih crta, prema općemu međunarodnom pravu koje je kodificirano Konvencijom UN-a o pravu mora iz 1982.¹, mogu imati sve obalne države kojima geografski položaj njihove obale to dopušta. Dakle, osim epikontinentnog i gospodarskog pojasa Hrvatska bi mogla imati i taj treći pravni režim uz svoje teritorijalno more, a njegove granice mogla bi velikim dijelom protegnuti do maksimalne širine određene međunarodnim pravom.

Ipak, u našem Pomorskom zakoniku iz 1994.² kao ni u novome iz 2004. godine,³ vanjski pojas niti jednom riječju se ne spominje. Posebno valja istaknuti da je Pomorski zakonik iz 2004. usvojen nakon donošenja odluke o odgodi primjene hrvatskoga zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa (ZERP-a) u odnosu na države članice Europske unije,⁴ te nakon što je Italija u siječnju te godine proširila svoja prava u okviru jedne vrste vanjskog pojasa – tzv. arheološke zone. Ipak, ni tada

¹ Službeni prijevod Konvencije UN-a o pravu mora na hrvatski jezik objavljen je u: *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/00. Konvencija je stupila na snagu 16. studenoga 1994., a Hrvatsku obvezuje od 5. travnja 1995. godine. Do danas je 160 država postalo njezinom strankom, http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.

² *Narodne novine*, br. 17/94, 74/94, 43/96.

³ *Narodne novine* br. 181/04, 76/07, 146/08.

⁴ Hrvatska je 2003. Odlukom o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru nakon više godina oklijevanja proglasila iznad svoga epikontinentnog pojasa zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP) - *Narodne novine* br. 157/03. Hrvatski parlament je već pri proglašenju ZERP-a njegovu primjenu odgodio na godinu dana, a na sjednici održanoj 3. lipnja 2004. donio je novu odluku prema kojoj će za zemlje članice Europske unije primjena toga pravnog režima započeti "nakon sklapanja Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između Europske zajednice i Republike Hrvatske". (Odluka o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine* br. 77/04).

nije iskorištena prilika za proglašenje hrvatskoga pojasa nadzora na moru.⁵ Otada je prošlo šest godina, u međuvremenu su uslijedile još dvije odgode primjene ZERP-a (2006. i 2008. godine),⁶ ustrojena je i Obalna straža,⁷ ali se pravni režim vanjskog pojasa kod nas i nadalje ignorira.

Što Hrvatska zbog toga propušta u zaštiti svojih interesa na moru? Odgovor na to pitanje u ovome radu nastoji se dati prvenstveno kroz analizu odredbi koje se odnose na vanjski pojas u Konvenciji UN-a o pravu mora iz 1982. i Konvenciji UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine iz 2001. godine.⁸ S istim ciljem razmatra se primjena tih odredbi u nacionalnim propisima i praksi država. Precizira se i područje moguće buduće primjene toga pravnog režima ispred hrvatskih obala te upozorava na važnost osiguravanja nadzora morskih prostora uz dugu granicu naše države na moru, posebice u svjetlu njezinoga skorog pristupanja Europskoj uniji.

Pravo na proglašenje vanjskoga pojasa do danas je iskoristilo 85 država u svijetu,⁹ među njima i 14 država članica Europske unije - Belgija, Bugarska, Cipar, Danska, Finska, Francuska, Irska, Litva, Malta, Nizozemska, Norveška, Portugal, Rumunjska i Španjolska. Sve države EU koje su proglasile vanjski pojas, uz njega imaju uspostavljen i gospodarski pojas, odnosno ribolovnu ili ekološku zonu.¹⁰

⁵ Unatoč nastojanjima naših znanstvenika. Naime, tada nije prihvaćen prijedlog odredbi o vanjskom pojasu Republike Hrvatske, pripremljen u okviru Katedre za međunarodno pravo Pravnog fakulteta u Splitu. Poblježe vidi: V. BARIĆ PUNDA, D. RUDOLF ml., *Prijedlog dopuna i izmjena javnopravnih odredbi nacrtu Pomorskog zakonika Republike Hrvatske*, *Adrias*, 2004., sv. 11, str. 210-212.

⁶ Hrvatski sabor je u prosincu 2006. donio odluku da primjena ZERP-a za države članice Europske unije započinje 1. siječnja 2008. (Odluka o izmjeni i dopunama Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine* br. 138/06). U ožujku 2008. ponovo je donesena odluka da se ZERP "neće primjenjivati na države članice Europske unije od dana 15. ožujka 2008. godine do iznalaženja zajedničkog dogovora u EU duhu". (Odluka o izmjeni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine* br. 31/08).

⁷ Zakon o Obalnoj straži Hrvatski sabor je usvojio 3. listopada 2007. (*Narodne novine* br. 109/07). Na temelju toga zakona formirana je Obalna straža Republike Hrvatske kao sastavni dio Hrvatske ratne mornarice, a među njezinim temeljnim zadaćama je zaštita suverenih prava i provedba jurisdikcije Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu, epikontinentalnom pojasu i na otvorenom moru (čl. 1. st. 2.).

⁸ Zakon o potvrđivanju Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine, *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, 10/04. Konvencija je usvojena u Parizu 2. studenoga 2001., a stupila je na snagu 2. siječnja 2009. Do danas je 31 država postala njezinom strankom, prema podacima dostupnim na web stranicama UNESCO-a: <http://www.unesco.org>.

⁹ Samo šest od njih uz vanjski pojas nisu proglasile i gospodarski pojas, odnosno ribolovnu, ekološku ili drugu sličnu zonu. Prema: Table of claims to maritime jurisdiction, prepared by the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf.

¹⁰ Detaljan pregled primjene Konvencije iz 1982. u praksi država članica EU vidi: L. PINESCHI,

Hrvatska do danas nažalost nije ostvarila primjenu gospodarskog pojasa u punom sadržaju prava koja ima prema Konvenciji iz 1982.¹¹ Njezin zaštićeni ekološko-ribolovni pojas do daljnjega je bez primjene prema državama članicama Europske unije,¹² a o vanjskome pojasu kod nas se i ne govori. Ne samo da u našem Pomorskom zakoniku o tome međunarodnopravnom režimu nema nikakvih propisa, nego se čak i ne predviđa mogućnost njegova proglašenja,¹³ a hrvatski političari taj pojas nikada i ne spominju.

U međunarodnopravnoj doktrini pod nazivom vanjski morski pojas (eng. *contiguous zone*, franc. *zone contiguë*, tal. *zona contigua*) podrazumijeva se morski prostor koji je dio otvorenog mora ili gospodarskog pojasa uz vanjsku granicu teritorijalnog mora u kojem obalne države imaju pravo nadzora radi sprječavanja i kažnjavanja kršenja njihovih propisa, izričito navedenih u konvencijama o pravu mora. To su carinski, fiskalni i zdravstveni propisi te propisi o useljavanju, a njihove povrede moraju biti počinjene na području obalne države ili u njezinome teritorijalnom moru.

Ta prava obalnim državama priznaju i Konvencija o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu¹⁴ kao i Konvencija UN-a o pravu mora, što znači da se radi o pravilima općega međunarodnog prava.¹⁵ Njihovu primjenu Konvencija iz 1982. izričito je protegnula i na morsko dno vanjskog pojasa u pogledu zaštite predmeta arheološke i povijesne naravi te sprječavanja njihovog vađenja bez odobrenja obalne države.

Posebno valja istaknuti da obalna država vanjski pojas ne stječe svojim nastankom poput teritorijalnog mora ili epikontinentskog pojasa, o čemu su se države

T. TREVES, (ur.), *The Law of the Sea, The European Union and its Member States*, The Hague, 1997., 616 str.

¹¹ O punom sadržaju tih prava vidi: M. VOKIĆ ŽUŽUL, *Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas*, Zagreb, 2003., 307 str., posebice str. 115-134. Stajališta hrvatskih znanstvenika o potrebi uspostavljanja gospodarskog pojasa u Jadranu vidi: V. IBLER, *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb, 2001., str. 191-204.

¹² O sadržaju pravnog režima ZERP-a i problemima vezanim uz njegovu primjenu vidi: B. VUKAS, *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i međunarodno pravo mora, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 58, br. 1-2, 2008., str. 195-202. Vidi također: D. VIDAS, *The UN Convention on the Law of the Sea, the European Union and the Rule of Law: What Is Going on in the Adriatic Sea?*, Lysaker, 2008., str. 9-19.

¹³ Za razliku od vanjskoga pojasa, mogućnost proglašenja gospodarskog pojasa predviđena je Pomorskim zakonikom i 1994. (u čl. 1042.) i 2004. godine (u čl. 1018.).

¹⁴ Konvencija o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu usvojena je 1958., a stupila je na snagu 1964. godine. Danas obvezuje 51 državu, među kojima je i Hrvatska. Tekst Konvencije vidi: V. IBLER, *o.c.*, Zagreb, 2001., str. 502-509.

¹⁵ U obje konvencije (u čl. 24. Konvencije iz 1958. i u čl. 33(1). Konvencije iz 1982.) sadržane su iste formulacije o "području" obalne države na kojem je počinjeno kršenje navedenih propisa. Pod "područjem" valja podrazumijevati njezino kopeno područje i unutarnje morske vode.

sporazumjele već 1958. godine na Prvoj konferenciji UN-a o pravu mora u Ženevi. Taj pojas obalna država treba, poput gospodarskog pojasa ili arhipelaških voda, izričito ustanoviti jednostranim aktom – najčešće zakonom. Dakle, gdje nema proglašenja vanjskog pojasa, nema ni dijelova mora pod tim pravnim režimom. Ako se neka obalna država ne posluži pravom ustanovljenja vanjskog pojasa, i ukoliko ne proglasi i gospodarski pojas, taj morski prostor u nastavku njezinoga teritorijalnog mora i nadalje ostaje dijelom otvorenog mora, izvan nacionalne jurisdikcije bilo koje države. Svoju vlast nad tim dijelom mora obalna država može proširiti kada god to želi, i nitko drugi osim nje to ne smije učiniti.¹⁶

U doktrini se često ističe da vanjski pojas nije nikakav pojas suverenosti nego prijelazni pojas nadzora.¹⁷ Taj pojas nije posebna pravna cjelina jer se u njemu osim spomenutih prava nadzora i kažnjavanja, u svemu ostalome primjenjuje režim morskog prostora koji se nadovezuje na teritorijalno more.¹⁸ To je do Treće

¹⁶ O temeljnim značajkama toga međunarodnog instituta vidi: F. WOOLDRIDGE, *Contiguous Zone*, u: R. Bernhardt (ur.), *Encyclopedia of Public International Law*, Amsterdam - London - New York - Tokyo, 1992., Vol. One, str. 779-783.; V. L. GUTIÉRREZ - CASTILLO, *La zone contiguë dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982*, *Annuaire de Droit de la Mer Annuaire de Droit de la Mer* vol. 7, 2002., str. 149-164.; V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Rijeka, 2002., str. 55-57, 284-287.; D. RUDOLF, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985., str. 189-196.; J. ANDRASSY, B. BAKOTIĆ, B. VUKAS, *Međunarodno pravo*, sv. 1, Zagreb, 1995., str. 189-190.; V. IBLER, *o.c.*, str. 60-61.; E. D. BROWN, *The International Law of the Sea*, Volume I, Aldershot/Brookfield/Singapore/Sydney, 1994., str. 128-139.; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *The Law of the Sea*, Second Edition, Manchester, 1988., str. 112-119.; L. B. SOHN, J. E. NOYES, *Cases and Materials on the Law of the Sea*, Ardsley, 2004., str. 439-452.; U. LEANZA, *Nuovi saggi di diritto del Mare*, Torino 1998., str. 43-47.; I. P. BLISHCHENKO (ur.), *The International Law of the Sea*, Moscow, 1988., str. 40-43.; R.-J. DUPUY, D. VIGNES, *A Handbook on the New Law of the Sea*, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1991., str. 268-269.; I. BROWNLIE, *Principles of Public International Law*, Sixth Edition, Oxford, 2003., str. 192-197.; W. R. SLOMANSON, *Fundamental Perspectives on International Law*, 4. th. Ed. Belmont, 2003., str. 72, 272-273.; M. N. SHAW, *International Law*, Fourth Edition, Cambridge, 1997., str. 410-411.; A. L. MORGAN, *The New Law of the Sea: Rethinking the Implications for Sovereign Jurisdiction and Freedom of Action*, *Ocean Development and International Law*, Vol. 29, 1996., str. 9-10.; S. M. CARBONE, R. LUZZATTO, A. S. MARIA (ur.), *Istituzioni di diritto internazionale*, Seconda edizione, Torino, 2003., str. 382-386.; M. D. EVANS, *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*, Oxford, 2003., str. 632.; L. T. MCDORMAN, A. J. BOLLA, D. M. JOHNSTON, J. DUFF, *International Ocean Law*, Durham, 2005., str. 43-44.; M. DIXON, *International Law*, Sixth Edition, Oxford, 2007., str. 213-214.

¹⁷ Za označavanje prijelaznog karaktera toga pojasa između prostora suverenosti obalne države i prostora sloboda otvorenog mora u starijoj literaturi iz prava mora na engleskom jeziku najčešće se koristi izraz *buffer zone*, a na talijanskom jeziku *zona intermedia*.

¹⁸ Winston C. Extavour vanjski pojas smatra “kompromisom između sukobljenih jurisdikcija obalne države i drugih članova međunarodne zajednice”, da bi se ublažila “kruta podjela između teritorijalnog i otvorenog mora”. Opširnije vidi: W. C. EXTAVOUR, *The Exclusive Economic Zone, A Study of the Evolution and Progressive Development of the International Law of the Sea*, Geneva, 1979., str. 29-31.

konferencije UN-a o pravu mora bilo otvoreno more, a nakon što su obalne države dobile mogućnost uspostavljanja gospodarskog pojasa, kod mnogih država vanjski pojas se nalazi u granicama gospodarskog pojasa.

U slučaju da obalna država odredi uži gospodarski pojas od vanjskog pojasa, on se samo djelomično preklapa s gospodarskim pojasom, a njegov vanjski dio nalazi se u otvorenom moru. Ako obalna država uz vanjski pojas proglasi i gospodarski pojas, režim njezinoga vanjskog pojasa preklapa se s režimom gospodarskog u prostoru od 12. do 24. milje, gdje je modificiran dodatnim pravima koja obalna država ima u tom pojasu nadzora.¹⁹ Dakle, ustanovljenjem vanjskog pojasa Hrvatska bi u morskom prostoru koji leži između vanjske granice njezinoga teritorijalnog mora i crte vanjske granice vanjskog pojasa, uz prava koja ima temeljem svoga zaštićenoga ekološko-ribolovnog pojasa, stekla i dodatna prava koja Konvencija iz 1982. priznaje obalnim državama u tom pojasu nadzora.

II. NASTANAK MEĐUNARODNOPRAVNOG INSTITUTA VANJSKOG POJASA

Iako se o vanjskom pojasu prvi put službeno raspravljalo 1930. godine na kodifikacijskoj konferenciji u Haagu, korijeni nastanka toga međunarodnog instituta vezani su uz jednostrane akte obalnih država kojima su još tijekom 18. stoljeća proširivale svoja prava u područjima izvan teritorijalnog mora. To su najčešće bila ona prava koja nisu narušavala interese drugih država, poput sprječavanja krijumčarenja i širenja zaraznih bolesti. Kada se državna uprava donekle usavršila, razvila su se i prva pravila o ostvarivanju sigurnosnih, carinskih, zdravstvenih, plovidbenih i trgovačkih funkcija obalnih država na različitim udaljenostima od obale.

Velika Britanija je još od 1718. donosila zakone poznate pod skupnim nazivom *Hovering Acts*, kojima je postupno proširivala svoja carinska ovlaštenja preko granica svoga tada tri milje širokoga teritorijalnog mora. Ta su se ovlaštenja u početku primjenjivala u pojasu od četiri *marine leagues* odnosno do dvanaeste nautičke milje, a od 1802. godine do udaljenosti od 24 milje od obale. Britanski su carinici strani brod mogli zaustaviti i pregledati te eventualno uzaptiti zajedno s teretom.²⁰ Takvim zalaženjem svojim pravima i ovlaštenjima u otvoreno more neke su obalne države početkom 19. stoljeća željele onemogućiti kršenje svojih propisa,

¹⁹ Cf. P. SIOUSSOURAS, *The Contiguous Zone as a Mechanism for Protecting the Underwater Cultural Heritage*, u: A. Strati, M. Gavouneli, N. Skourtos, (ur.), *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and After*, Leiden, 2006., str. 70.; E. D. BROWN, *o.c.*, str. 129-130.

²⁰ Detaljnije o sadržaju tih pravila vidi: V. IBLER, *Vanjski morski pojas*, *Zbornik za pomorsko pravo*, knj. 3, 1955., str. 36-37.; F. WOOLDRIDGE, *o.c.*, str. 780.; T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, Terza edizione, Milano, 2002., str. 45.

prvenstveno u svome teritorijalnome moru i na kopnu. Jednostrane akte o zaštiti određenih svojih interesa u područjima izvan svojih državnih granica na moru donijele su tada Francuska, Belgija, Grčka, Finska, Portugal, Sjedinjene Američke Države, Italija, Argentina, Meksiko i Kuba. Naime, već tada se jasno pokazalo da države ne mogu valjano ostvarivati svoju vlast, ukoliko nisu ovlaštene poduzimati mjere i u morskim prostorima koji se naslanjaju na njihovo teritorijalno more.²¹

Nakon Prvoga svjetskog rata Sjedinjene Američke Države internim su propisima uredile nadzor nad stranim brodovima u području širokom 12 milja od svojih obala. Zbog velikih razmjera krijumčarenja alkohola u vrijeme prohibicije, detaljno su normirale pravo pretrage i zapljene brodova koji su neovlašteno prevozili alkohol, prisvajajući time pravo da u području znatno širem od svoga teritorijalnog mora sprječavaju krijumčarenje, ali i kršenje nekih drugih svojih propisa.²² Na kodifikacijskoj konferenciji u Haagu 1930. godine vanjski pojas pojavio se stoga kao gotovo već formirani institut međunarodnoga običajnog prava. Ipak, usprkos praksi država, o vanjskom pojasu tada nije postignuta suglasnost. Zbog znatnih razlika u stajalištima država te zbog načela jednoglasnosti u donošenju odluka, o tome novom pravnom institutu na Haaškoj konferenciji nije donijeta nikakva odluka.²³ Neki autori smatraju da koncepcija vanjskog pojasa tada nije usvojena jer je bila previše vezana uz teritorijalno more, odnosno njegovo moguće proširenje upravo putem uvođenja toga novog pojasa.²⁴

Iako vanjski morski pojas nije bio službeno prihvaćen, a suprotstavljali su mu se i pojedini pisci, broj jednostranih akata kojima su obalne države proširivale ostvarivanje nekih svojih prava (prvenstveno carinskih i zdravstvenih) izvan granica teritorijalnog mora, tijekom sljedećih desetljeća stalno je rastao. Do konferencije u Ženevi 1958. godine bio je u tolikoj mjeri umnožen, da su tada pravila o vanjskom pojasu bez ikakvih poteškoća kodificirana u Konvenciji o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu. Na takav zaključak upućuje rezultat glasovanja o odredbama koje

²¹ J. SYMONIDES, *Origin and Legal Essence of the Contiguous Zone*, *Ocean Development and International Law*, Vol. 20, 1989., str. 203-204.; M. ZORIČIĆ, *Teritorijalno more s osvrtom na otvoreno more i unutarnje more, vanjski pojas i pitanja kontinentalne ravnine*, Zagreb, 1953., str. 45-47.

²² *Tariff Act of 1922*. Vidi više: R. P. ANAND, *Origin and Development of the Law of the Sea*, The Hague/Boston/London, 1983., str. 142.

²³ Uvođenje vanjskog pojasa tada je podržalo 14 država, 18 ih je bilo neodređeno, a neobalne države nisu se uopće izjasnile. Samo tri države izjasnile su se izričito protiv uvođenja vanjskog pojasa - Velika Britanija, Australija i Japan. Detaljnije vidi: V. IBLER, *o.c.*, str. 55.; T. SCOVAZZI, *The Evolution of International Law of the Sea, New issues, New Challenges*, *Recueil des cours de l'Academie de Droit international*, The Hague/Boston/London, vol. 286, 2001., str. 88.

²⁴ Prema Natku Katičiću važnost vanjskog pojasa ogleda se u tome što je "poslužio u borbi većine država protiv stajališta velikih pomorskih sila, koje su zbog svojih ekonomskih i političkih zahtjeva suzbijale svaki pokušaj proširenja teritorijalnog mora preko minimalne granice od tri milje" Vidi: N. KATIČIĆ, *More i vlast obalne države*, Zagreb, 1953. str. 309.

se u članku 24. te konvencije odnose na vanjski pojas. Nijedno izaslanstvo nije glasalo protiv tih odredbi, za je glasalo 60 država, a 13 ih se suzdržalo. Uz širinu novog pojasa, koja zajedno s teritorijalnim morem nije smjela prelaziti 12 milja, države su se na toj konferenciji složile i da se vanjski pojas ne stječe *ab initio* i *ipso facto*, nego da ga svaka država mora izričito proglasiti.²⁵

Iako je na Trećoj konferenciji UN-a o pravu mora postignuta suglasnost o 12 milja širokome teritorijalnom moru, a priznato je i pravo obalnih država na gospodarski pojas, ipak je većina država smatrala da je vanjski pojas koristan pravni institut i u novome pravnom poretku na moru. U Konvenciju iz 1982. unijeta je još jedna nadležnost obalne države u tom pojasu, a određene su i njegove nove, šire granice.

²⁵ Opširnije o tome vidi: U. LEANZA, *Le attività degli stati nell'ambito degli spazi liberi*, Napoli, 2000., str. 64-65.

III. ŠIRINA VANJSKOG POJASA I MOGUĆE GRANICE NJEGOVA PROSTIRANJA ISPRED OBALA REPUBLIKE HRVATSKE

Svaka obalna država kojoj geografski položaj njezine obale to dopušta jednostranim aktom može proglasiti vanjski pojas i time zakonito steći nova prava u morskom prostoru u nastavku svoga teritorijalnog mora.²⁶ Najveća dopuštena širina toga pojasa određena je člankom 33(2). Konvencije UN-a o pravu mora:

“Vanjski pojas ne može se prostirati preko 24 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.”

Iz tog pravila jasno proizlazi da granice protezanja vanjskog pojasa obalne države osim o položaju njezine obale,²⁷ ovise i o širini njezinoga teritorijalnog mora. Stoga obalne države koje su poput Hrvatske imale mogućnost proglasiti punu širinu svoga teritorijalnog mora od 12 milja, u njegovome nastavku u smjeru pučine mogu uspostaviti i vanjski pojas u širini od najviše 12 milja. Ako je širina teritorijalnog mora obalne države uža od 12 milja, vanjski pojas može biti širi od njezinoga teritorijalnog mora ali se ne smije protezati preko najveće ukupne udaljenosti od 24 milje od polaznih crta. S obzirom na to da se najuže teritorijalno more danas u svijetu proteže do granice od tri morske milje (Jordan i Palau),²⁸ vanjski pojas može biti širok najviše 21 milju. Obalne države koje su poput Grčke i Turske u Egejskome moru odredile širinu teritorijalnog mora od 6 milja, mogle bi imati vanjski pojas širok 18 milja.²⁹

²⁶ O jednostranom stjecanju nekih prava obalne države temeljem pravila međunarodnoga prava mora detaljnu analizu vidi: V. Đ. DEGAN, V. BARIĆ PUNDA, Jednostrani akti država u pravu mora napose s obzirom na spor Slovenije i Hrvatske na Sjevernom Jadranu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 2008., br. 4, str. 855-860.

²⁷ Valja uzeti u obzir ukupnu širinu mora pred obalama dotične države (položaj na nekom uskom tjesnacu ili zaljevu i sl.).

²⁸ Table of claims to maritime jurisdiction, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/tablesummary_of_claims.pdf (Valja napomenuti da Jordan, kao država u nepovoljnom geografskom položaju, nema morskog prostora u kojem bi takav pojas mogla proglasiti.).

²⁹ Te dvije države vanjski pojas nisu proglasile zbog složenih problema razgraničenja u Egejskome moru. Teritorijalno more Grčke i danas se proteže “šest morskih milja od obale”, u skladu s propisima usvojenim još prije više od sedam desetljeća (Zakonom br. 230 od 17. rujna 1936. - *National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and Contiguous Zone*, United Nations, New York, 1995., str. 142). Predsjedničkim dekretom iz 1931. godine određena je širina teritorijalnog mora Grčke za svrhe civilnog zračnog prometa do granice od “deset morskih milja od obale” (Decree of 6/18 September 1931 to define the extent of the territorial waters for the purposes of aviation and the control thereof, *ibid.*) O važnosti proširenja te jurisdikcije za Grčku, prvenstveno zbog zaštite podvodnih arheoloških nalazišta vidi: P. SIOUSSOURAS, *o.c.*, str. 65.

Turska ispred svojih obala u Crnome moru i jugoistočnom dijelu Sredozemlja (istočno od meridijana 029°05'E) danas ima teritorijalno more široko 12 milja. Jedino u Egejskome moru granica njezine

Budući da se prema članku 24(2). Konvencije iz 1958., vanjski pojas nije mogao protezati “*preko dvanaest milja od polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora*”, valja upozoriti na bitnu razliku među odredbama dviju konvencija u pogledu prostornog definiranja toga pravnog instituta. Prema Ženevskoj konvenciji one države koje su odredile punu širinu teritorijalnog mora od 12 milja, uopće nisu mogle imati vanjski pojas. Zbog toga su neke države poput Italije 1974. i bivše Jugoslavije 1979. godine, donošenjem propisa o proširenju svojih teritorijalnih mora na 12 milja, izgubile svoje dotadašnje vanjske pojaseve.³⁰

Vanjski pojas koji se proteže do maksimalne širine od 24 milje od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, danas u svijetu ima velika većina od 85 država koje u taj pojas proglasile, čak njih 77. Četiri države imaju vanjski pojas koji se proteže do 18. milje od polaznih crta - Bangladeš, Gambija, Saudijska Arabija i Sudan, a vanjski pojas Venezuele proteže se do 15. milje od polaznih crta, u nastavku njezinoga 12 milja širokoga teritorijalnog mora. Najuži je vanjski pojas Finske koji se proteže do 14. milje od polaznih crta, dakle, u širini od samo dvije milje od vanjske granice njezinoga teritorijalnog mora.³¹

Šire granice vanjskog pojasa koje su neke države u prošlosti proklamirale izazivale su brojne prosvjede, pa su ti ekstremni zahtjevi povučeni. Tako je Namibija 1990. godine usvojila propise o ostvarivanju prava nadzora u pojasu širokom čak 200 milja. Ipak, nakon prosvjeda Sjedinjenih Američkih Država i Njemačke, godinu dana kasnije donijela je nove propise o 24 milje širokome vanjskom pojasu.³² Ta-

suverenosti ne prelazi udaljenost od 6 milja, u skladu s načelom reciprociteta, koje je utvrđeno još zakonom od 15. svibnja 1964. godine. Novi zakon br. 2674 od 20. svibnja 1982., koji je i danas na snazi, jasno je potvrdio turski zahtjev za 12 milja širokim teritorijalnim morem isključujući Egej (*National Legislation on the Territorial Sea...*, str. 385.).

³⁰ Italija je Zakonom br. 1424 još 1940. godine ustanovila vanjski pojas u širini od 6 milja, uz isto toliko široko teritorijalno more. Kada je zakonom br. 359 od 14. veljače 1974. svoje teritorijalno more proširila do granice od 12 milja, ostala je bez vanjskog pojasa (*National Legislation on the Territorial Sea...*, str. 173.) Detaljnije o tome vidi: U. LEANZA, *Il nuovo diritto del Mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*, Torino, 1993., str. 242-243.

Bivša Jugoslavija je u skladu sa Zakonom o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu iz 1965. godine u nastavku teritorijalnog mora od 10 milja imala vanjski pojas od dodatne dvije milje radi sprječavanja i kažnjavanja povreda svojih carinskih, fiskalnih i sanitarnih propisa, te propisa o prelasku granice. Izmjenom tog zakona 1979. godine njezino teritorijalno more je prošireno sa 10 na 12 milja, ali je Jugoslavija time izgubila vanjski pojas i do svoga raspada više ga nije uspostavila, unatoč mogućnosti da ga u skladu s Konvencijom iz 1982. proglasi do 24. milje od polaznih crta. Tekstove spomenutih propisa vidi: V. BARIĆ PUNDA, D. RUDOLF ml., *Pravo mora - dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Split, 2007., str. 328.

³¹ Vidi bilj. 28.

³² Detaljnije vidi: A. G. O. ELFERINK, (ur.), *Stability And Change in the Law of the Sea: The Role of the Los Convention*, Leiden, 2005., str. 124.

kođer je i Sirija, ali tek nakon četiri desetljeća, odredbama zakona iz 2003. godine protezanje svoga vanjskog pojasa napokon uskladila s dopuštenim međunarodno-pravnim limitom.³³ Vanjski pojas ta je država prvi put uspostavila zakonom iz 1963. godine u širini od 18 milja. Prema propisima iz 1981., sirijski pojas nadzora širok 6 milja nastavljao se na teritorijalno more koje se tada protezalo do udaljenosti od čak 35 milja. Time je, dakle, bila obuhvaćena ukupna širina od 41 milje, umjesto najveće dopuštene - do 24. milje od polaznih crta.³⁴

Osim DNR Koreje koja je proglasom svoga Vojnog zapovjedništva 1. kolovoza 1977. uspostavila 50 milja široku vojnu zonu,³⁵ sve države koje danas imaju vanjski pojas, njegove vanjske granice odredile su u skladu s člankom 33(2). Konvencije UN-a o pravu mora – do udaljenosti od 24 milje od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.³⁶

U kojem bi se prostoru uz hrvatsku državnu granicu na moru taj pravni režim mogao primjenjivati, jasno se vidi na priloženoj karti potencijalnoga vanjskog pojasa Republike Hrvatske. Od vanjske granice hrvatskoga teritorijalnog mora u smjeru pučine, taj pojas bi se mogao prostirati u jednakoj širini od 12 milja kao i njezino teritorijalno more, odnosno do 24. milje od polaznih crta, a ukupno bi mogao obuhvaćati 14 272 četvorna kilometra.

³³ Vidi članak 19. Zakona br. 28 iz 2003., Definition of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic, *Law of the Sea Bulletin*, 2004., No. 55, str. 14.

³⁴ O tim ranijim sirijskim propisima o vanjskom pojasu vidi: A. A. EL-HAKIM, *The Middle Eastern States and the Law of the Sea*, Manchester, 1979., str. 21.; A. DRYSDALE, G. H. BLAKE, *The Middle East and North Africa, A Political Geography*, Oxford/New York/Toronto, 1985., str. 121.

³⁵ Opširan prikaz vidi: C. PARK, The 50-Mile Military Boundary Zone of North Korea, *The American Journal of International Law*, Vol. 72, br. 4, 1978., str. 866-875.

³⁶ Među njima je i 7 država koje nisu stranke Konvencije iz 1982. – Iran, Istočni Timor, Kambodža, Sirija, Sjedinjene Američke Države, Ujedinjeni Arapski Emirati i Tajvan. Prema: Chronological lists of ratifications of accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 01 March 2010, http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.

POTENCIJALNI VANJSKI POJAS REPUBLIKE HRVATSKE



Nakon uspostavljanja svoga pojasa nadzora Republika Hrvatska bi se o njegovim granicama trebala sporazumjeti sa susjednim državama – Italijom³⁷ i Crnom Gorom,³⁸ iako ni jedna od njih još nije formalno proglasila svoj vanjski pojas.

Međutim, Italija je 2004. godine usvojila Zakonik o kulturnim dobrima i kraj-obrazu, sadržan u Zakonskom dekretu br. 42.³⁹ kojim je proširila svoju jurisdikciju na zaštitu arheoloških i povijesno vrijednih predmeta u morskom pojasu “koji se proteže dvanaest morskih milja računajući od vanjske granice teritorijalnog mora.”⁴⁰ Iako je taj pojas u talijanskoj pravnoj literaturi nazvan *arheološkom zonom* (tal. *zona archaeologica*) zbog jurisdikcije koja je ograničena samo na zaštitu kulturnih dobara u skladu s Konvencijom UNESCO-a iz 2001., riječ je zapravo o pravima koja su i tom konvencijom kao i Konvencijom iz 1982. obalnim državama zajamčena jedino u vanjskom pojasu. Stoga se može se smatrati da je Italija 2004. godine uspostavila svojevrsan reducirani oblik vanjskog pojasa. Valja napomenuti da se pojam *arheološka zona* ne spominje ni u jednoj od konvencija o pravu mora, kao ni u Konvenciji o zaštiti podvodne kulturne baštine iz 2001. Naziv *vanjski pojas* (tal. *zona contigua*) već se ranije navodio u talijanskim zakonskim tekstovima, ne samo prije 1974. godine (kada je Italija zbog proširenja teritorijalnog mora na 12 milja ostala bez vanjskog pojasa)⁴¹ nego i 2002. godine - u članku 11. tzv. Zakona Bossi-Fini.⁴²

Budući da se arheološka zona Italije naslanja na njezino teritorijalno more široko također 12 milja, u uskim jadranskim područjima dijelom zalazi u prostor našega epikontinentnog i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa, preklapajući se s prostorom u kojem bi se trebao prostirati budući vanjski pojas Republike Hrvatske.

³⁷ S Talijanskom Republikom granica između teritorijalnih mora utvrđena je Ugovorom između SFR Jugoslavije i Republike Italije. Ugovor je potpisan u Osimu 1975., a stupio na snagu 3. travnja 1977. godine. Tekst vidi: *Službeni list SFRJ - Međunarodni ugovori*, br. 1/1977.

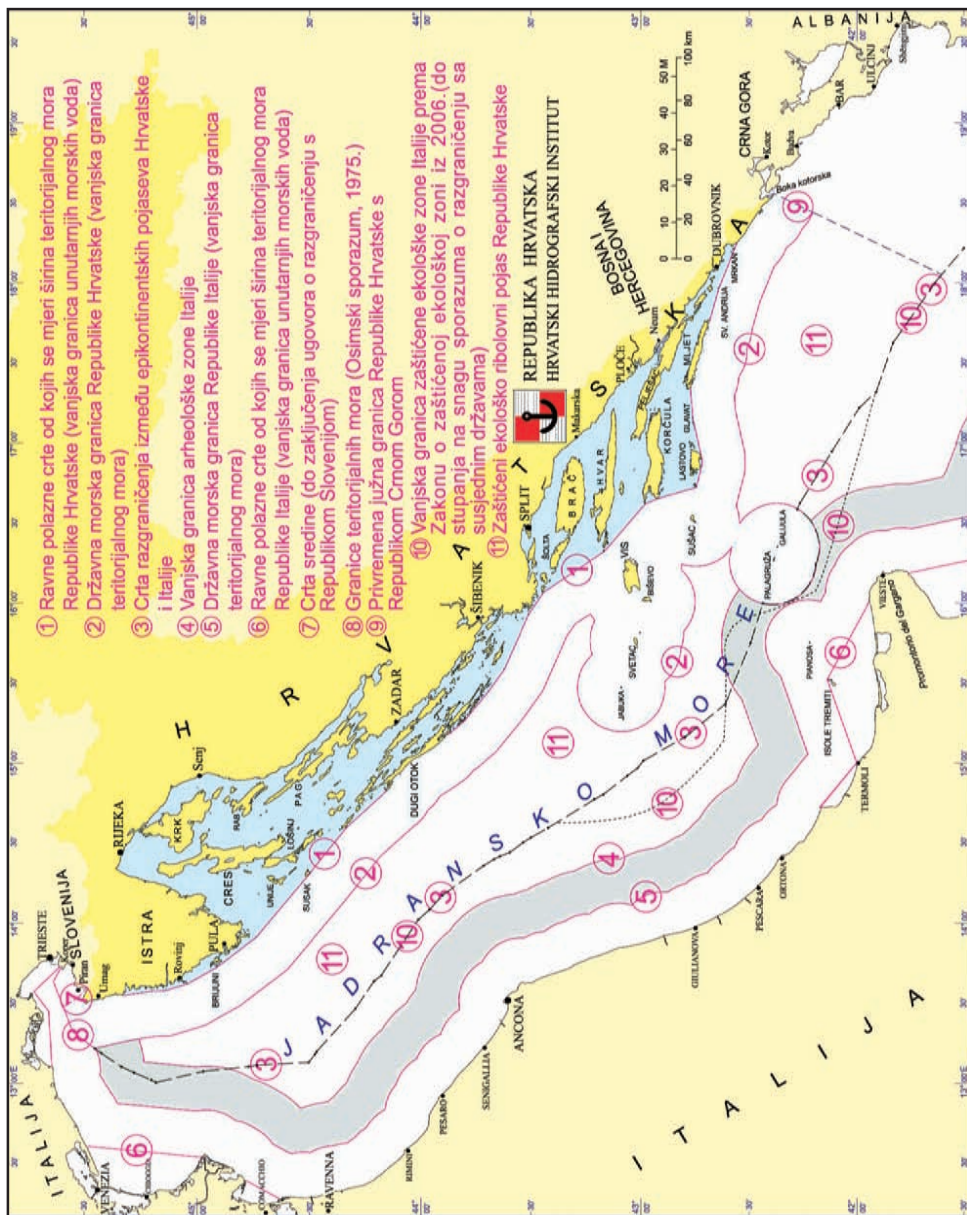
³⁸ Privremeno razgraničenje s Crnom Gorom uređeno je *Protokolom između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Savezne Republike Jugoslavije o privremenom režimu uz južnu granicu između dviju država* koji je potpisan 10. prosinca 2002. godine, a stupio je na snagu činom potpisivanja. Privremena granična crta povučena je u Bokotorskom zaljevu i bočna granica teritorijalnog mora izvan tog zaljeva u smjeru pučine.

³⁹ Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 Legge 6 luglio 2002, n. 137”, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* 45, 2004. – Supplemento Ordinario n. 28.

⁴⁰ Članak 94. talijanskog zakonika.

⁴¹ Vidi bilj. 30.

⁴² Propisima tog zakona izmijenjeni su dotadašnji talijanski propisi o imigraciji i azilu. Spomenuta odredba (stavak 9. članka 11.) u talijanskome izvorniku glasi: “La nave italiana in servizio di polizia, che incontri nel mare territoriale o nella **zona contigua**, una nave, di cui si ha fondato motivo di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti, può’ fermarla, sottoporla ad ispezione e, se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, sequestrarla conducendo la stessa in un porto dello Stato.” Legge 30 luglio 2002, n. 189 (Legge Bossi-Fini), <http://www.interno.it/mininterno/export/sites/default/it/sezioni/ministero/>.

ARHEOLOŠKA ZONA REPUBLIKE ITALIJE⁴³

⁴³ Prikaz prostiranja te zone (između crta označenih brojevima 4 i 5) na priloženoj karti, izrađen je s obzirom na njezinu proglašenu širinu od 12 milja u nastavku talijanskoga teritorijalnog mora (prema članku 94. Zakonika o kulturnim dobrima i krajobrazu iz 2004. godine).

Uzimajući u obzir taj postupak Italije, smatramo da je Hrvatska već trebala proklamirati barem ista prava kao i Italija, odnosno već uspostaviti svoj vanjski pojas sa svim njegovim sadržajima. Valja međutim istaknuti da i prije takvog proširenja hrvatske jurisdikcije, Italija ne može svoju jurisdikciju u pogledu arheoloških i povijesnih predmeta proširiti svugdje uzduž Jadrana do dvanaeste milje od vanjske granice svoga teritorijalnog mora.⁴⁴

Budući da Konvencija iz 1982. pitanju razgraničenja vanjskih pojaseva između susjednih država nije posvetila niti jednu odredbu, treba podsjetiti na način rješavanja toga pitanja prema Konvenciji o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu:

“Kad obale dviju država leže sučelice ili međusobno graniče, nijedna od tih država nije ovlaštena, ako među njima nema suprotnog sporazuma, proširiti svoj vanjski pojas preko crte sredine, kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih točaka polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.”

Razvidno je, dakle, da je to pravilo iz članka 24(3). Konvencije iz 1958. vrlo slično onome o razgraničenju teritorijalnih mora. Ipak, kao razlog za odstupanje od crte sredine predviđen je jedino suprotan sporazum obalnih država u pitanju, ali ne i historijski naslov ili neke druge posebne okolnosti. S obzirom da u Konvenciji o pravu mora to pravilo nije ponovljeno, niti je u tu svrhu usvojeno bilo kakvo drugo pravilo,⁴⁵ može se zaključiti da je Treća konferencija o pravu mora u potpunosti zanemarila problem razgraničenja tih morskih prostora.⁴⁶ Delimitacijsko pravilo u Konvenciji iz 1982. nedostaje posebice stoga što su u njezinome članku 303. predviđena i nova prava obalne države vezana uz sprječavanje vađenja arheoloških i

⁴⁴ Cf. B. VUKAS, *Maritime Delimitation in a Semi-enclosed Sea: The Case of the Adriatic Sea*, u: Lagoni i Vignes, (ur.), *Maritime Delimitation*, Leiden/Boston, 2006., str. 207.

⁴⁵ Izostavljanje propisa o razgraničenju vanjskih pojaseva u Konvenciji iz 1982., prema profesoru V. Đ. Deganu, može se razumno protumačiti “jedino kao namjera sastavljača teksta Konvencije iz 1982., da se njezin propis iz članka 74. o razgraničenju gospodarskog pojasa, ujedno primjenjuje i na razgraničenje vanjskog, ali i epikontinentnog pojasa jedinstvenom crtom.” O prednostima takvog razgraničenja za sigurnost plovidbe, ribolova i drugih dopuštenih upotreba mora, kada se spomenuti morski prostori preklapaju, vidi: V. Đ. DEGAN, *O granicama na prostorima mora, morskog dna i podzemlja*, *Uporedno pomorsko pravo*, 1991., br. 131-132, str. 193.

⁴⁶ Bivša SFR Jugoslavija je prilikom ratifikacije Konvencije UN-a o pravu mora (27. studenoga 1985.) priložila sljedeću izjavu: “Iz činjenice da među odredbama Konvencije, koje se odnose na vanjski pojas (čl. 33), nema pravila o razgraničenju vanjskog pojasa država koje leže sučelice ili se graniče, Vlada SFR Jugoslavije zaključuje da će se na razgraničenje vanjskog pojasa i među strankama Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora primjenjivati načela običajnog međunarodnog prava koja su kodificirana u stavku 3. članka 24. Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu, potpisane u Ženevi 29. travnja 1958.” Kritički prikaz te izjave vidi: V. Đ. DEGAN, *Režim dijelova unutrašnjih voda naknadno zahvaćenih ravnim polaznim crtama*, *Jugoslavenska revija za međunarodno pravo*, br. 3, 1988., str. 406-409.

povijesnih predmeta s dna njezinoga vanjskog pojasa te kažnjavanje nedopuštene trgovine tim predmetima, koja su nedvojbeno isključive naravi. Do kraja Treće konferencije UN-a o pravu mora nedostatak takvog pravila ostao je bez ikakvog obrazloženja, unatoč prigovorima niza država.⁴⁷ Valja stoga podsjetiti na članak 311(1). Konvencije u kojem je navedeno: "*Između država stranaka, ova Konvencija ima prevagu nad Ženevskim konvencijama o pravu mora, od 29. travnja 1958.*" Dakle, taj članak Konvencije iz 1982. ne isključuje primjenu Ženevske konvencije između država stranaka, nego samo svojim odredbama daje prioritet. Stoga se za pitanje koje nije riješeno Konvencijom UN-a o pravu mora, i između država stranaka te konvencije može primijeniti pravilo sadržano u Konvenciji iz 1958.⁴⁸ Valja ipak napomenuti, da su i Hrvatska i obje susjedne države s kojima će se trebati sporazumjeti o granicama svoga budućeg pojasa nadzora, stranke Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu.⁴⁹

U pogledu pitanja razgraničenja vanjskih pojaseva u doktrini se često ističe uska povezanost režima vanjskog pojasa i teritorijalnog mora, pa se i primjena istih temeljnih principa crte sredine na razgraničenje oba ta pravna režima ocjenjuje logičnom.⁵⁰ Na ovome mjestu valja spomenuti i jedan talijanski nacrt zakona koji je prethodio usvajanju spomenutoga Zakonskog dekreta iz 2004. godine, a predviđao je razgraničenje upravo crtom sredine ukoliko se arheološka zona Italije preklapa sa sličnom zonom ili teritorijalnim morem susjedne države.⁵¹

Uzimajući u obzir sve naprijed navedeno, može se zaključiti da bi Hrvatska nakon proglašenja vanjskog pojasa, do postizanja sporazuma o razgraničenju s talijanskim arheološkom zonom, svoja prava i jurisdikcijska ovlaštenja mogla ostvarivati u tom pojasu do crte sredine kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih točaka vanjskih granica teritorijalnog mora Hrvatske i teritorijalnog mora Italije. I do postizanja konačnog sporazuma o razgraničenju s Crnom Gorom, Hrvatska bi mogla ostvarivati prava i jurisdikcijska ovlaštenja u svome vanjskom pojasu do crte koja

⁴⁷ O tim raspravama na Konferenciji opširnije vidi: B. VUKAS, *The Law of the Sea, Selected Writings*, Leiden/Boston, 2004., str. 89 i d.; A. STRATI, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea*, The Hague, 1995., str. 183.

⁴⁸ Cf. B. VUKAS, *o.c.*, str. 93.; A. STRATI, *o.c.*, str. 184.

⁴⁹ Uz Ženevsku konvenciju o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine, Hrvatska je vezana od 8. listopada 1991., Italija od 17. prosinca 1964., a Crna Gora od 3. lipnja 2006.

⁵⁰ Vidi: B. VUKAS, *o.c.*, (bilj. 45), str. 208.; A. STRATI, *ibid.* O primjeni crte sredine na razgraničenje vanjskih pojaseva vidi također: I. PAPANICOLOPULUA, *A Note on Maritime Delimitation in a Multizonal Context: The Case of the Mediterranean, Ocean Development and International Law*, Vol. 38, 2007., str. 386-387.; E. D. BROWN, *o.c.*, str. 135.

⁵¹ R. GARABELLO, *La convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo*, Milano, 2004., str. 164.

se nastavlja na granicu između teritorijalnih mora Hrvatske i Crne Gore u smjeru pučine, prema Protokolu o privremenom režimu uz južnu granicu iz 2002. godine.⁵²

IV. PRAVA OBALNE DRŽAVE U VANJSKOME POJASU I INTERESI HRVATSKE

Proglašenjem vanjskog pojasa obalna država u novom prostoru svoje jurisdikcije u nastavku teritorijalnog mora, može steći niz prava i ovlaštenja čiji je djelokrug određen člancima 33. i 303. Konvencije UN-a o pravu mora te člankom 8. Konvencije UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine. Taj dodatni prostor njezine jurisdikcije proteže se, kao što je već izloženo, od vanjske granice njezina teritorijalnog mora do 24. milje od polaznih crta. Prema članku 33(1). Konvencije iz 1982:

“ U pojasu mora koji se nalazi uz njezino teritorijalno more, nazvanom vanjski pojas, obalna država može vršiti nadzor potreban da bi:

- (a) spriječila kršenje svojih carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih zakona i drugih propisa na svom području ili u svom teritorijalnom moru;*
- (b) kaznila kršenje tih zakona i drugih propisa počinjeno na svom području ili u svom teritorijalnom moru.”*

Iz citiranih odredbi Konvencije razvidna je temeljna svrha ovlaštenja obalne države u vanjskom pojasu - osigurati djelotvorno ostvarivanje carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih propisa u područjima pod suverennošću obalne države. Obalnoj državi u pogledu tih propisa ne daje se dakle pravo normiranja, nego samo tzv. provedbena jurisdikcija – tj. pravo ostvarivanja postojećih propisa. Ona je ovlaštena kaznjavati već počinjena kršenja svojih propisa iz svake od navedene četiri skupine i spriječiti da ona budu počinjena na njezinu državnom području.⁵³

Nadzor u vanjskom pojasu ostvaruje se nad stranim brodovima čija su odredišta – luka, pristanište ili sidrište obalne države, ali se također može pregledati i brod koji samo prolazi tim pojasom, ako se osnovano sumnja da namjerava prekršiti carinske, fiskalne, useljeničke ili zdravstvene propise obalne države.⁵⁴ Ako se prilikom pregle-

⁵² Na takva rješenja upućuju i prijelazne odredbe Prijedloga dopuna i izmjena javnopravnih odredbi Pomorskog zakonika iz 2004. Vidi: V. BARIĆ PUNDA, O morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske u Pomorskom zakoniku iz 2004., *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 161, 2007., str. 69.

⁵³ Cf. R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, str. 116-117.

⁵⁴ Obalna država može naložiti npr. da se brod koji prijeti prenijeti neku zaraznu bolest (putem tereta ili osoba na brodu) u vanjskom pojasu podvrgne posebnim mjerama zaštite poput karantene. Vidi pobjlike: D. RUDOLF, *o.c.*, str. 191.

da ustanovi da je brod te propise prekršio unutar njezinih državnih granica, naložit će mu se da uplovi u najbližu luku radi provođenja sudskog ili prekršajnog postupka te eventualnog kažnjavanja. U prostoru pod režimom vanjskog pojasa brod je podložen zaustavljanju, pregledu i pretrazi te upućivanju u luku obalne države odnosno zadržavanju, u skladu sa zakonima obalne države koji se primjenjuju ako su prekršeni propisi iz spomenuta četiri područja.⁵⁵ Prema članku 111. Konvencije iz 1982., u vanjskom pojasu može se poduzeti i progon stranoga broda,⁵⁶ ako je u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru ili na kopnu obalne države prekršio propise koje ona štiti u vanjskom pojasu.⁵⁷

Države ne moraju, naravno, u svojim zakonodavstvima predvidjeti zaštitu propisa iz sve četiri skupine koje su izričito navedene u Konvenciji iz 1982., nego mogu preuzeti nadzor nad poštivanjem samo nekih od njih. U svoje zakone mogu unijeti primjerice odredbe o sprječavanju i kažnjavanju kršenja samo svojih carinskih propisa, ili samo svojih zdravstvenih propisa, ali ne bi smjele dodavati propise iz područja koja nisu navedena u Konvenciji. Usprkos tome što je riječ o pravilima općega međunarodnog prava, jer su identični okviri nadzora u vanjskom pojasu obalnoj državi priznati i člankom 24(1). Konvencije iz 1958., neke države su ipak u svojim nacionalnim propisima koji se odnose na taj pojas, obuhvatile i dodatna područja zaštite.⁵⁸

⁵⁵ O mjerama nadzora i kažnjavanja u vanjskom pojasu vidi više: A. A. KOVALEV, W. E. BUTLER, *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, Utrecht 2004., str. 38-39. Kao primjer primjene tih mjera u praksi vidi članak 12. zakona Kanade iz 1996. (An Act respecting the oceans of Canada), http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CAN_1996_Act.pdf.

⁵⁶ U članku 111(1). Konvencije, navedeno je da "...progon mora započeti dok se strani brod ili jedna od njegovih brodica nalazi u unutarnjim vodama, u arhipelaškim vodama, u teritorijalnom moru ili vanjskom pojasu države koja progoni, i može se nastaviti izvan teritorijalnog mora ili vanjskog pojasa samo pod uvjetom da nije bio prekinut. Nije potrebno da brod koji daje nalog za zaustavljanje također bude u teritorijalnom moru ili vanjskom pojasu u času kad strani brod, koji plovi u teritorijalnom moru ili vanjskom pojasu, primi nalog za zaustavljanje. Ako se strani brod nalazi u vanjskom pojasu, definiranom u članku 33., progon se može poduzeti samo zbog kršenja prava za čiju je zaštitu taj pojas ustanovljen."

⁵⁷ Opširnije vidi: E. D. BROWN, *o.c.*, str. 135-136. Općenito o pravu progona stranih trgovačkih brodova vidi: D. RUDOLF, *o.c.*, str. 226-230.

⁵⁸ Valja napomenuti da su se još na Konferenciji UN-a o pravu mora u Ženevi neke države zalagale za šire okvire zaštite u vanjskom pojasu, koji bi obuhvaćali i prava obalne države u pogledu sigurnosti te ribolova. Poljska je predlagala da se režimom vanjskog pojasa obuhvate i mjere radi sprječavanja i kažnjavanja "kršenja njezine sigurnosti". U obrazloženju toga prijedloga poljski predstavnik je istaknuo je da je njegova prvenstvena svrha obuhvatiti takva kršenja "počinjena i u samome vanjskom pojasu". Komisija za međunarodno pravo nije priznala ta prava u vanjskom pojasu zbog "vrlo nejasnog termina *sigurnost*" koji bi mogao otvoriti vrata zloupotrebama, a na Konferenciji prijedlog nije dobio potrebnu dvotrećinsku većinu. Uz posebna prava u pogledu sigurnosti, Jugoslavija se na toj

Od ukupno 85 država koje su do danas uspostavile vanjski pojas, čak njih 19 je u svoja zakonodavstva unijelo i propise o sigurnosti – Bangladeš, DNR Koreja, Egipat, Haiti, Indija, Iran, Jemen, Kambodža, Kina, Mianmar, Nikaragva, Pakistan, Saudijska Arabija, Šri Lanka, Sudan, Sirija, Ujedinjeni Arapski Emirati, Venezuela i Vijetnam.⁵⁹

Osim zbog ugrožavanja nacionalne sigurnosti, Sirija je u članku 20. Zakona br. 28 iz 2003. godine odredila da u vanjskom pojasu može intervenirati i zbog kršenja svojih carinskih, fiskalnih, useljeničkih i zdravstvenih propisa, ali i propisa koje je usvojila u svrhu zaštite okoliša.⁶⁰ U članku 3. zakona Gambije iz 1969. godine, koji se i danas primjenjuje, navedeno je da ta država u svome vanjskom pojasu koji se proteže do 18. milje od polaznih crta - “ostvaruje nadzor potreban da bi spriječila i kaznila kršenje bilo kojeg zakona ili prava Gambije”.⁶¹ Uz carinske, fiskalne, useljeničke i zdravstvene propise, Malta u prostoru svoga vanjskog pojasa koji se proteže do dvadeset i četvrte milje od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, suzbija i kažnjava također i povrede svojih propisa o zaštiti od onečišćenja,⁶² jednako kao i Samoa.⁶³ Valja napomenuti da je među državama koje su proglasile vanjski pojas i nekoliko onih koje u svojim zakonodavstvima uopće nisu precizirale propise zbog kojih u njemu mogu intervenirati.⁶⁴

Ipak, većina zemalja koje su taj pojas uspostavile, u svojim su zakonima slijedile odredbe Konvencije UN-a o pravu mora kojima su određeni okviri njihove preventivne, kontrolne i represivne nadležnosti u tome morskom prostoru. Sva četiri

konferenciji zalagala i za rezerviranje isključivoga pravo ribolova obalne države u vanjskom pojasu. Poblježi vidi: D. RUDOLF, *o.c.*, str. 193.; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, str. 116-117.; J. SYMONIDES, *o.c.*, str. 207-208.

⁵⁹ Maritime Claims Reference Manual DoD (2008), <http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/htm>.

⁶⁰ Vidi bilj. 34.

⁶¹ Territorial Sea and Contiguous Zone Act, 1968, as amended by the Territorial Sea and Contiguous Zone (Amendment) Act, 1969., http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GMB_1969_Act.pdf.

⁶² To proširenje svojih ovlasti Malta je navela u članku 4. svoga zakona - Territorial Waters and Contiguous Zone Act, No. XXXII, as amended by Acts XLVI of 1975, XXIV of 1978, XXVIII of 1981 and I of 2002, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf. Valja napomenuti da je već 1978. godine Malta proglasila 24 milje širok vanjski pojas. Poblježi vidi: G. H. BLAKE, Coastal state sovereignty in the Mediterranean sea: the case of Malta, *GeoJournal*, 1997., Vol. 41, no. 2, str. 176.

⁶³ Članak 18(2). zakona Samoe iz 1999., Maritime Zones Act No. 1825, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/WSM_1999_MaritimeZ.pdf.

⁶⁴ Vidi primjerice zakon Bahreina (Decree-Law No. 8 of 20 April 1993), http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BHR_1993_Decree.pdf.

područja navedena u članku 33. Konvencije obuhvatile su u svojim propisima (i to gotovo istim formulacijama kao i u konvencijskim odredbama) brojne države - primjerice Argentina,⁶⁵ Angola,⁶⁶ Bugarska,⁶⁷ Kanada,⁶⁸ Kapverdski Otoci,⁶⁹ Rumunjska⁷⁰ i Ruska Federacija.⁷¹

Osim nadzora carinskih, fiskalnih, useljeničkih i zdravstvenih propisa, kompetencije obalne države u vanjskom pojasu prema Konvenciji iz 1982., obuhvaćaju i nadzor nad arheološkim i povijesnim predmetima nađenima u moru. Uz to što država nalaže zaštitu tih predmeta, kao što su primjerice različite građevine, potonuli brodovi, njihova oprema i teret (poput amfora, starih oružja i kipova),⁷² Konvencija daje obalnoj državi i pravo sprječavanja njihovoga vađenja s dna njezinoga vanjskog pojasa.

Obalna država je ovlaštena pravno urediti njihovu zaštitu, prvenstveno radi nadziranja prometa tim predmetima odnosno suzbijanja ilegalnih prodaja, na što upućuje članak 303(2). Konvencije:

“Radi nadziranja prometa takvim predmetima, primjenjujući članak 33. obalna država može pretpostaviti da bi njihovo vađenje s morskog dna u pojasu spomenutome u tom članku, bez njezinog odobrenja, prouzročilo kršenje na njezinom području ili u njezinom teritorijalnom moru zakona i drugih propisa navedenih u tome članku.”

U doktrini se iznose različita tumačenja dosega ovlaštenja koje obalne države imaju temeljem te odredbe. Za neke autore riječ je samo o posebnom slučaju primjene članka 33. Konvencije, a za druge članak 303(2). daje obalnoj državi nova, dodatna jurisdikcijska ovlaštenja, potpuno neovisna o onima iz članka 33.⁷³ Unatoč

⁶⁵ Članak 4. zakona Argentine iz 1991., (Act No. 23.968)

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARG_1991_23968.pdf.

⁶⁶ Članak 6. zakona Angole iz 1992., (Law No. 21),

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/AGO_1992_Law21.pdf.

⁶⁷ Članak 38. Zakona o morskim prostorima, unutarnjim vodama i lukama Bugarske iz 2000. godine, *Law of the Sea Bulletin*, 2002., No. 49, str. 28.

⁶⁸ Članak 11. kanadskog zakona iz 1996., (vidi bilj. 56).

⁶⁹ Članak 11. zakona Kapverdskih Otoka iz 1992., (Law No. 60/IV),

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CPV_1992_Law.pdf.

⁷⁰ Članak 7. Zakona o pravnom režimu unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i vanjskog pojasa Rumunjske iz 1990. godine, *Law of the Sea Bulletin*, 1991., No. 19, str. 9.

⁷¹ Federal Act on the internal maritime waters, territorial sea and contiguous zone of the Russian Federation, *Law of the Sea Bulletin*, 2001., No. 46, str. 16 (članak 23).

⁷² U tu svrhu države se upućuju i na međusobnu suradnju (članak 303(1). Konvencije).

⁷³ Vidi: P. SIOUSSOURAS, *o.c.*, str. 69-70.; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, str. 117.; F. WOLDRIDGE, *o.c.*, str. 783.; T. SCOVAZZI, *o.c.*, (bilj. 20), str. 145-146.

složenim i dijelom nejasnim formulacijama u toj odredbi,⁷⁴ iz njezinoga sadržaja nedvojbeno proizlazi da se protupravne djelatnosti vezane uz arheološke i povijesne predmete nađene u moru nadziru i kažnjavaju i u granicama samoga vanjskog pojasa.

Već je istaknuto da carinski, fiskalni, useljenički i zdravstveni propisi moraju biti prekršeni unutar državnih granica obalne države. Tako se brod u vanjskom pojasu može uzapiti zbog nedopuštene prodaje narkotika u teritorijalnome moru ili na kopnu obalne države, ali ne i zbog takvih aktivnosti u samome vanjskom pojasu.⁷⁵ Propisi o zaštiti arheoloških i povijesno vrijednih predmeta u tom pogledu su iznimka, jer se jedino njihovo kršenje kažnjava i u samome vanjskom pojasu, primjerice neovlašteno vađenja amfora s dna toga pojasa.

I Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine, koja je usvojena 2001. godine,⁷⁶ priznaje obalnoj državi važna prava u pogledu kulturnih dobara koja se nalaze na dnu njezinoga vanjskog pojasa. Tim međunarodnim ugovorom, koji je stupio na snagu 2009. godine, sustavno se uređuje očuvanje podvodne kulturne baštine u različitim pojasevima mora, uz uvođenje novih, strožih mjera. U prostoru pod režimom vanjskog pojasa Konvencija izričito daje obalnoj državi legislativna ovlaštenja u svrhu zaštite kulturnog naslijeđa koje se nalazi pod vodom, povremeno ili stalno, barem 100 godina.⁷⁷

S obzirom da je u njezinom članku 8. navedeno da “*države stranke mogu regulirati i odobriti aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu unutar svoga vanjskog pojasa*”, moglo bi se zaključiti da Konvencija UNESCO-a iz 2001. daje obalnoj državi u vanjskom pojasu gotovo jednaku jurisdikciju u pogledu zaštite te baštine kao i u unutarnjim morskim vodama, arhipelaškim vodama i teritorijalnome moru (u skladu s člankom 7).⁷⁸ Međutim, za razliku od morskih pojaseva pod nje-

⁷⁴ Takve formulacije u doktrini se tumače kao posljedica usvajanja kompromisnog rješenja između država koje su se na Trećoj konferenciji UN-a o pravu mora zalagale za proširenje jurisdikcije obalnih država u vanjskom pojasu na zaštitu arheoloških odnosno povijesnih predmeta i velikih pomorskih sila koje je su se tome suprotstavljale. Detaljnije vidi: A. STRATI, *o.c.*, (bilj. 48), str. 162-166.; R.-J. DUPUY, D. VIGNES, *o.c.*, str. 569-570.

⁷⁵ Više vidi: E. D. BROWN, *o.c.*, str. 134.

⁷⁶ Vidi bilj. 8.

⁷⁷ U članku 1(1). Konvencije iz 2001. *podvodna kulturna baština* definirana je kao “svaki trag ljudskog postojanja kulturnog, povijesnog ili arheološkog karaktera koji su se nalazili, djelomično ili potpuno pod vodom, povremeno ili stalno, barem 100 godina, poput (i) lokacija, građevina, zgrada, predmeta i ljudskih ostataka zajedno s njihovim arheološkim i prirodnim okruženjem, (ii) plovila, zrakoplova, drugih prijevoznih sredstava ili njihovih dijelova, njihovog tereta ili drugog sadržaja zajedno s njihovim arheološkim i prirodnim okruženjem; i (iii) predmeta pretpovijesnog razdoblja.”

⁷⁸ Članak 7(1). Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine glasi: “Države stranke, u ostvarivanju svoje suverenosti, imaju isključivo pravo regulirati i odobravati aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu u svojim unutarnjim morskim vodama, arhipelaškim vodama i teritorijalnome moru.”

zinom suverenošću, u vanjskom pojasu ta svoja ovlaštenja obalna država ostvaruje uz ograničenja navedena u uvodnom dijelu članka 8. – “*ne dovodeći u pitanje, a nastavno na članke 9. i 10. te u skladu sa člankom 303. stavkom 2. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora.*”

S obzirom da članci 9. i 10. Konvencije UNESCO-a uređuju zaštitu podvodne kulturne baštine u gospodarskom i epikontinentskom pojasu, njima uređen režim zaštite valja dakle uzeti u obzir i pri donošenju i provođenju zaštitnih mjera u pogledu te baštine u vanjskom pojasu.⁷⁹ Unatoč tome, kao i upućivanju na članak 303(2). Konvencije iz 1982.,⁸⁰ može se ipak zaključiti da su člankom 8. Konvencije UNESCO-a iz 2001. obalne države u prostoru svoga vanjskog pojasa (od vanjske granice teritorijalnog mora do 24. milje od polaznih crta) izričito dobile snažan instrument zaštite – pravo da vlastitim propisima uređuju zaštitu i očuvanje podvodnog kulturnog nasljeđa koje se u njemu nalazi.

Interes država za zaštitu kulturnih dobara na dnu vanjskog pojasa može se pratiti još od osamdesetih godina prošlog stoljeća, kada su u svoja zakonodavstva započele unositi odredbe o ovlaštenjima koja im u tome morskom prostoru daje članak 303. Konvencije UN-a o pravu mora. Svoju jurisdikciju na podvodnu kulturnu baštinu izvan teritorijalnog mora među prvim je proširio Tunis zakonom iz 1986. godine,⁸¹ a tri godine kasnije slične propise u svoje akte uvrstile su Kina⁸² i Francuska.⁸³ To

⁷⁹ Članci 9. i 10. Konvencije UNESCO-a iz 2001. sadrže detaljne odredbe kojima je uređen vrlo složen sustav suradnje (izvješćivanja, konzultacija i koordiniranja aktivnosti) između zainteresiranih država u svrhu učinkovite zaštite kulturnih dobara koja se nalaze u prostorima pod režimom gospodarskog i epikontinentskog pojasa. Prema članku 9(1). “sve države stranke odgovorne su za zaštitu podvodne kulturne baštine u gospodarskom pojasu i u epikontinentskom pojasu...”. Sukladno tome države stranke su dužne zahtijevati od svojih državljana i zapovjednika brodova, koji viju njihovu zastavu, da prijave otkrića kulturne baštine kao i namjeru poduzimanja aktivnosti usmjerenih na tu baštinu koja se nalazi u gospodarskom i epikontinentskom pojasu. Sam postupak izvješćivanja razlikuje se ovisno o tome nalazi li se lokalitet u gospodarskom odnosno epikontinentskom pojasu dotične obalne države ili u pojasevima pod jurisdikcijom neke strane države, ali je cilj jedinstven – osigurati slanje informacija o otkriću kulturnih dobara svim zainteresiranim državama strankama (obalnoj državi u čijem se gospodarskom odnosno epikontinentskom pojasu taj lokalitet nalazi, ali i svim ostalim državama koje mogu dokazati svoju vezu s tom baštinom).

⁸⁰ U članku 3. Konvencije UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine navedeno je da ta konvencija “ne dovodi u pitanje prava, nadležnost i obveze država sukladno međunarodnom pravu, uključujući Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora” te da se ta konvencija “tumači i primjenjuje u kontekstu i sukladno međunarodnom pravu, uključujući Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora.”

⁸¹ Law No. 86-35, *Journal officiel de la Republique tunisienne*, No.31.

⁸² Law on the Territorial Sea and Contiguous Zone of 25 February 1992,
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf.

⁸³ Act No. 89-874 of 1 December 1989 concerning Maritime Cultural Assets and amending the Act of 27 September 1941 Regulating Archaeological Excavations, *Law of the Sea Bulletin*, 1990., No. 16, str. 12. Treba napomenuti da je Francuska već 1987. godine u Zakonu br. 1157, čiji se propisi

pravo iskoristila je i Južnoafrička Republika, obuhvaćajući u svom zakonu iz 1994. godine,⁸⁴ uz “predmete iz područja kulture” i sve ostale sadržaje čiju zaštitu Konvencija UN-a o pravu mora omogućava obalnim državama u vanjskom pojasu. Propise o nadzoru nad arheološkim i povijesno vrijednim predmetima u svoje zakonodavstvo je unijela i Danska,⁸⁵ a tijekom 2004. godine svoju jurisdikciju nad podvodnom kulturnom baštinom do 24. milje od polaznih crta proširili su Italija,⁸⁶ Cipar⁸⁷ i Alžir.⁸⁸

Takav interes Republika Hrvatska do danas nije iskazala, unatoč tome što se u podmorju izvan našega teritorijalnog mora, posebice uz njegovu vanjsku granicu, nalaze brojni vrijedni arheološki lokaliteti. Budući da prema konvencijama o pravu mora arheološki, kulturni i povijesno vrijedni predmeti u području našega epikontinetskog i ekološko-ribolovnog pojasa nisu zaštićeni, neka od tih nalazišta već su godinama izložena bezobzirnoj devastaciji.⁸⁹ Budući da nije proglasila svoj vanjski

odnose na borbu protiv opojnih sredstava, unijela odredbu o uspostavljanju 24 milje širokog pojasa carinskog nadzora općenitoga karaktera. (Act of 31 December 1987 concerning the campaign against drug trafficking and amending certain provisions of the Penal Code (čl. 44.), *Law of the Sea Bulletin*, 1988., No. 12, str. 13.). U tome morskom prostoru od 1. prosinca 1989. godine, u skladu s propisima Zakona br. 89-874, Francuska ostvaruje i prava vezana uz zaštitu predmeta arheološke i povijesne naravi. Tim zakonom je zabranjena bilo kakva komercijalna djelatnost radi stjecanja ili prodaje tih predmeta kao i njihovo neovlašteno vađenje s morskog dna unutar državnog područja i vanjskog pojasa, a propisane su i stroge kazne za kršenje tih zabrana. (U članku 16. toga zakona predviđena je i kazna zatvora od jednog mjeseca do dvije godine).

⁸⁴ Maritime Zones Act, No. 15,

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ZAF_1994_Act.pdf.

⁸⁵ Act No. 9 of 3 January 1992 on the Protection of Nature, samo je jedan od nekoliko zakonskih tekstova Danske koji uređuju pitanja vezana uz jurisdikciju nad arheološkim i kulturnim blagom. Poblježe vidi: A. STRATI, o.c., (bilj. 48), str. 185, 210-211.

⁸⁶ U članku 94. Zakonika o kulturnim dobrima i krajobrazu Italije iz 2004. godine (vidi bilj. 40) navedeno je da se arheološki i povijesni predmeti nađeni na dnu njezinoga pojasa koji se proteže dvanaest milja računajući od vanjske granice teritorijalnog mora “štite u smislu ‘pravila koja se odnose na aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu’, koja su dodana Konvenciji UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine, usvojenoj u Parizu 2. studenoga 2001.”

⁸⁷ Law to provide for the Proclamation of the Contiguous Zone by the Republic of Cyprus, *Law of the Sea Bulletin*, 2004., No. 55, str. 21. U članku 4. toga zakona navedeno je da će Cipar u vanjskom pojasu štititi svoje carinske, fiskalne, useljeničke ili zdravstvene propise, te da će provoditi nadzor nad prometom arheološkim i povijesnim predmetima nađenima u moru.

⁸⁸ U članku 2. predsjedničkog dekreta br. 04-344 kojim je Alžir 6. studenoga 2004. ustanovio svoj vanjski pojas, navedeno je da će se nadzor u tom pojasu obavljati “u skladu s člancima 33. i 303. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora”. Vidi: Presidential Decree Establishing a Zone Contiguous to the Territorial Sea, *Law of the Sea Bulletin*, 2005., No. 57, str. 116.

⁸⁹ Prema podacima Ministarstva kulture Republike Hrvatske u našem podmorju nalazi se oko četiri stotine arheoloških lokaliteta koji datiraju od antike do Drugoga svjetskog rata. Neki od njih već su godinama, zbog nemogućnosti zaštite, izloženi bezobzirnoj devastaciji. Vidi informativni tekst dr. sc.

pojas, Hrvatska ne može izvan svoga teritorijalnog mora, u prostoru do 24. milje od polaznih crta, ostvarivati spomenuta prava u skladu s člankom 303. Konvencije iz 1982., kao ni zakonodavna ovlaštenja koja Konvencija UNESCO-a iz 2001. u tom pojasu daje obalnim državama u pogledu zaštite kulturnih dobara.⁹⁰

U tome morskom prostoru, koji se na 14 272 četvorna kilometra proteže prema pučini, naša država propušta ostvarivati i nadzor poštivanja svojih carinskih, poreznih i zdravstvenih propisa kao i propisa o kretanju i boravku stranaca, u skladu s člankom 33. Konvencije o pravu mora. Ako se razmotre ta četiri izričito zaštićena interesa na koje se odnosi vanjski pojas u svjetlu čestih vijesti o krijumčarenju narkotika i cigareta Jadranom, kao i pokušaja nesretnih ljudi iz Azije i Afrike da tim putem ilegalno uđu u bogatiji dio Europe,⁹¹ teško je shvatiti potpunu nezainteresiranost za taj pravni režim u Hrvatskoj. U pogledu sigurnosnih ugroza prvenstveno valja izdvojiti južni dio Jadrana, gdje su najčešći ilegalni prelasci granica, krijumčarenje i drugi oblici kriminala.⁹²

S obzirom na skoro pristupanje Hrvatske Europskoj uniji, valja imati na umu i činjenicu da je vanjska granica njezinoga teritorijalnog mora - buduća vanjska granica EU na Jadranu. Zbog svoje razvedenosti i duljine od 948 kilometara, ta granica je prema ocjenama stručnjaka vrlo zahtjevnja za nadziranje. Uz sprječavanje njezinih ilegalnih prelazaka, krijumčarenja ljudi, opojnih droga, kao i terorizma, što su važna sigurnosna pitanja i za Europsku uniju⁹³, naša državna tijela uzduž te granice moraju osigurati i neometan promet ljudi, roba i usluga značajnih svakoj turističkoj zemlji.⁹⁴ Stoga i mogućnosti ostvarivanja svih spomenutih prava koja Konvencija UN-a o pravu mora daje obalnim državama u svrhu nadzora morskih prostora uz njihovu državnu granicu na moru, danas za Hrvatsku imaju još veću vrijednost.

Smiljana Gluščevića, voditeljica odjela za podmorsku arheologiju Arheološkog muzeja u Zadru pod naslovom "Podmorska arheološka nalazišta moramo zaštititi i u pojasu ZERP-a"; <http://www.ezadar.hr>.

90 Unatoč tome što je Konvenciju UNESCO-a ratificirala još 2004. godine kao treća država.

91 Posljednjih godina bilježi se sve veći pritisak ilegalnih imigranata te krijumčara ljudi i robe na hrvatskim morskim granicama. Za više podataka vidi: <http://www.mup.hr/12604.aspx>.

Vidi i članak A. Raić - Knežević "Preko hrvatskih luka putuju droga, cigarete, oružje i ilegalci", *Novi list*, 26. listopada 2009.

92 O tome vidi članak G. Čorkala "Ilegalci izbjegavaju istok i pokušavaju na jugu zemlje", *Vjesnik*, 17. kolovoza 2007.

93 70 posto današnjih granica Europske unije su morske granice.

94 *Glas Istre*, 26. ožujka 2010.

V. ZAKLJUČAK

Analiza konvencijskih odredbi koje se odnose na vanjski pojas kao i njihove primjene u praksi država, jasno upućuje na zaključak o korisnosti uspostavljanja toga pravnog režima ispred obala Republike Hrvatske. Provođenje spomenutih mjera nadzora u području koje bi obuhvaćalo oko 14 tisuća četvornih kilometra od hrvatske državne granice na moru prema pučini, nedvojbeno bi osnažilo sigurnost naše države, posebice s obzirom na sve rasprostranjenije aktivnosti ilegalne trgovine i organiziranog kriminala na moru posljednjih godina.

U tom prostoru Hrvatska bi mogla kažnjavati već počinjena kršenja svojih carinskih, poreznih i zdravstvenih propisa, kao i propisa o kretanju i boravku stranaca, te spriječiti da ona budu počinjena na njezinu kopnu, u njezinim unutarnjim morskim vodama (posebice u lukama) i u njezinu teritorijalnome moru. Iako bi i zaštita samo tih propisa nesumnjivo bila dovoljan razlog za ustanovljenje njezinog pojasa nadzora, pogotovo s obzirom na skoro pristupanje Europskoj uniji, ipak se i ovlaštenja koja bi stekla u svrhu zaštite arheoloških lokaliteta izvan teritorijalnog mora, danas mogu ocijeniti iznimno važnim interesima naše države u tom pojasu. S obzirom da je četvrta zemlja u Europi po broju podmorskih nalazišta,⁹⁵ od kojih se mnoga nalaze izvan granica njezinoga teritorijalnog mora, ostvarivanje prava u svrhu njihove djelotvorne zaštite, koju joj omogućavaju članak 303. Konvencije iz 1982., kao i članak 8. Konvencije UNESCO-a iz 2001., Hrvatska više ne bi trebala odlagati.

Važno je, međutim, još jednom istaknuti da je temeljni preduvjet ostvarivanja svih spomenutih prava iz obje konvencije – prethodno ustanovljenje vanjskog pojasa. Stoga bi se tek nakon njegova proglašenja, naša država mogla koristiti zakonodavnim i drugim ovlaštenjima u pogledu zaštite kulturnih dobara koja se u njemu nalaze. Uz propisivanje mjera njihove zaštite odnosno vađenja, konzerviranja, valoriziranja i čuvanja, u tome pojasu mogla bi također zabraniti i komercijalne djelatnosti radi njihovoga stjecanja, prodaje ili razmjene. Podrazumijeva se da bi Hrvatska u granicama svoga budućeg pojasa nadzora mogla kažnjavati i počinitelje neovlaštenog vađenja tih predmeta i s dna njezinih unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora kao i samoga vanjskog pojasa.

Ta prava Italija ostvaruje još od 2004. godine u prostoru svoje arheološke zone, koja se prema njezinome Zakoniku o kulturnim dobrima i krajobrazu proteže u širini od 12 milja od vanjske granice talijanskoga teritorijalnog mora. S obzirom na tu njezinu proglašenu širinu, arheološka zona Italije u uskim jadranskim područjima (uz hrvatske otoke Palagružu i Galijulu te na izlazu iz Tršćanskog zaljeva) dodiruje

⁹⁵ *Vjesnik*, 15. travnja 2009.

naše teritorijalno more. Stoga je i protezanje te zone također jedan od razloga za uspostavljanje hrvatskoga vanjskog pojasa i potom njegovo razgraničenje s Italijom. Budući da su pravo vađenja arheoloških predmeta s dna vanjskog pojasa kao i pravo kažnjavanja nedopuštene trgovine tim predmetima nesumnjivo isključiva prava obalne države, dvije susjedne države ne mogu u tome istom, nerazgraničenom prostoru, svaka za sebe sprječavati i kažnjavati kršenje svojih propisa.⁹⁶

Uspostavljanjem vanjskog pojasa Republika Hrvatska bi mogla, dakle, bolje zaštititi niz svojih važnih interesa na moru. Smatramo stoga da taj pravni režim treba što prije proglasiti (izmjenama Pomorskog zakonika, novim zakonom ili drugim aktom), obuhvaćajući u njemu sva prava koja joj prema Konvenciji o pravu mora i Konvenciji UNESCO-a iz 2001. kao obalnoj državi pripadaju.

⁹⁶ Cf. V. Đ. DEGAN, *o.c.*, (bilj. 16), str. 287.

Summary:

THE CONTIGUOUS ZONE OF THE REPUBLIC OF CROATIA

This paper analyses the international legal regulation of contiguous zone and its implementation in practice of the states through the prism of the interests of the Republic of Croatia, which has not yet proclaimed this zone. By 2010 contiguous zones have been established by eighty five states, among which are fourteen member states of the European Union. In accordance with articles 33 and 303 of the 1982 Convention, in its future contiguous zone Croatia may exercise the control necessary to prevent and punish infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary regulations committed within its land territory, internal waters and territorial sea. In the boundaries of this zone, which could encompass the area of 14 272 square km, Croatia would also gain the rights concerning protection of archaeological and historical objects found at sea, including punishment for their unauthorized removal from the sea-bed within its internal waters, territorial sea and contiguous zone. In favour of the establishment of Croatian contiguous zone there are also emphasized the provisions of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, which Croatia ratified among the first in the world. In accordance with article 8 of this convention, states parties may regulate and authorize activities directed at underwater cultural heritage within their contiguous zone. Due to protection of valuable underwater archaeological sites located beyond the limit of territorial sea, as well as better protection of Croatian interests in all four areas provided by, article 33(1) of 1982 Convention, it is proposed that Croatian contiguous zone be proclaimed as soon as possible.

Key words: *contiguous zone, coastal state, control, customs, fiscal, immigration and sanitary regulations, archaeological and historical objects found at sea, underwater cultural heritage.*

KONVENCIJA UNESCO-a O ZAŠTITI PODVODNE KULTURNE BAŠTINE I JURISDIKCIJA DRŽAVA U JADRANSKOME MORU

Mr. sc. TRPIMIR M. ŠOŠIĆ*

UDK 351.797 : 341.225.1] (262.3)

504.4 : 902/904] (094)

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 24.5.2010.

Prihvaćeno za tisak: 16.6.2010.

Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine iz 2001. predstavlja prvi mnogostrani međunarodni ugovor koji se sustavno i sveobuhvatno bavi zaštitom podvodnih kulturnih dobara. Republika Hrvatska je Konvenciju ratificirala kao treća država, potvrđujući time značaj koji Hrvatska pridaje zaštiti podvodne kulturne baštine.

Osnovna je svrha ovog rada upoznavanje s rješenjima koja Konvencija UNESCO-a iz 2001. nudi u pogledu ovlasti država za zaštitu kulturne baštine u pojedinim morskim pojasevima. Zatim se na temelju takve analize daje osvrt na odgovarajuća pravna pravila unutrašnjeg zakonodavstva nekih obalnih država na Jadranu. Pritom se ponajprije obrađuju relevantni pravni propisi Hrvatske, a komparativno se uzima u obzir i dostupna legislacija Slovenije i Italije.

Ključne riječi: *podvodna kulturna baština, jurisdikcija država, Jadransko more, Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine, Konvencija UN-a o pravu mora.*

I. UVOD

U okviru UNESCO-a usvojena je početkom studenog 2001. Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine.¹ Na kraju dugotrajnih pripremnih radova i prego-

* Mr.sc. Trpimir M. Šošić, asistent Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb, e-mail: trpimir.sosic@pravo.hr.

¹ Hrvatski službeni prijevod Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine objavljen je u: *Narodne novine – Međunarodni ugovori* (dalje: *NN-MU*), br. 10/2004. Nažalost je taj službeni prijevod vrlo

vora Opća konferencija UNESCO-a je morala glasati o usvajanju konačnog teksta Konvencije,² budući da se nije mogao postići željeni konsenzus. Pritom je zasigurno najspornije bilo pitanje proširenja jurisdikcije obalnih država u odnosu na Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.,³ što su onda i mnoge velike pomorske države istakle kao osnovni razlog svoga neprihvatanja Konvencije o podvodnoj baštini.⁴ Nedostatak konsenzusa oko usvajanja Konvencije utjecao je vjerojatno i na proces prikupljanja ratifikacija, koji je, u usporedbi s nekim drugim, manje spornim konvencijama UNESCO-a, tekao sporo. No, 2. siječnja 2009. Konvencija je konačno stupila na snagu, nakon što se njome obvezalo potrebnih dvadeset država.⁵

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.,⁶ iako predstavlja cjelovitu i opsežnu kodifikaciju pozitivnog međunarodnog prava mora te se smatra “ustavom za oceane”,⁷ posvetila je “arheološkim i povijesnim predmetima”, kako

manjkav. Na konkretne manjkavosti u pojedinim odredbama upozorit ćemo na odgovarajućim mjestima u ovome radu. No, kao generalnu zamjerku treba istaknuti da prijevod Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine nedovoljno uvažava i slijedi ranije objavljeni prijevod Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora (v. *infra*, bilj. 6). Engleski izvornik Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine objavljen je u: *International Legal Materials*, sv. 41, 2002, str. 40-56; također dostupan u bazi podataka *Conventions & Recommendations (Legal Instruments Adopted by UNESCO's Member States)* na web stranicama UNESCO-a: <<http://www.unesco.org>> (10.5.2010.).

² Za Konvenciju je glasalo 87 država, četiri države su bile protiv (Norveška, Ruska Federacija, Turska i Venezuela), a petnaest ih se suzdržalo (među njima Francuska, Njemačka i Ujedinjena Kraljevina).

³ Zanimljivo je primijetiti da se nigdje u Konvenciji o podvodnoj kulturnoj baštini ne rabi pojam “obalna država” (engl. *coastal State*), vjerojatno da bi se umanjio strah od proširenja jurisdikcije prisutan kod nekih država. No, očito ni to nije pomoglo. Usp. Scovazzi, T., “A Contradictory and Counterproductive Regime”, u: Garabello, R., Scovazzi, T. (ur.), *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and After the 2001 UNESCO Convention*, Leiden, 2003, str. 13, bilj. 34.

⁴ V. primjerice izjave Francuske, Rusije, SAD-a i Ujedinjene Kraljevine prilikom glasanja u Komisiji br. IV za kulturu Opće konferencije UNESCO-a 29. listopada 2001., otisnute u: Garabello, Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 245. *et seq.* Iako SAD u to vrijeme nisu bile članica UNESCO-a i stoga nisu imale pravo glasa, u pregovorima za izradu Konvencije sudjelovale su u statusu promatrača. Treba, međutim, također pripomenuti da su mnoge značajne pomorske države glasale za Konvenciju, uvažavajući postignuti kompromis, među njima Australija, Italija, Japan, Kanada i Kina.

⁵ Do danas se 31 država obvezala Konvencijom, v. bazu podataka *Conventions & Recommendations (Legal Instruments Adopted by UNESCO's Member States)* na web stranicama UNESCO-a: <<http://www.unesco.org>> (10.5.2010.).

⁶ Hrvatski službeni prijevod Konvencije o pravu mora objavljen je u: *NN-MU*, br. 9/2000. Konvencija je jedan od najšire prihvaćenih multilateralnih međunarodnih ugovora, te danas ima 160 država stranaka. Hrvatska je stranka na temelju notifikacije o sukcesiji. V. bazu podataka *Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General*, poglavlje XXI.6., koja je dostupna na: <<http://treaties.un.org>> (11.5.2010.).

⁷ Sintagmu *constitution for the oceans* rabio je predsjednik Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora Tommy T.B. Koh u govorima tijekom završnog zasjedanja u Montego Bayu, v. United

se podvodna kulturna baština naziva u terminologiji Konvencije, tek dva, prilično sumarna i nejasna članka.⁸ Na temelju tih odredbi Konvencije nije bilo moguće osigurati cjelovitu i djelotvornu zaštitu podvodne kulturne baštine. Osobito je to postalo jasno kada su zbog razvoja tehnologije postale dostupne sve veće morske dubine, a time su i arheološki vrlo značajne brodske olupine na dnu dubokih oceana, koje su dotad bile zaštićene samom činjenicom svoje nedostupnosti, postale izložene mogućnosti pljačke i devastacije od raznih lovaca na blago kojima nije na umu zaštita i očuvanje kulturne baštine za buduće generacije.⁹ Stoga je potreba za nadogradnjom i dopunom fragmentarnih odredbi Konvencije o pravu mora jednim sveobuhvatnim međunarodnopravnim režimom zaštite podvodnih kulturnih dobara bivala sve očitiom.

Tako je na regionalnoj razini u okviru Vijeća Europe još 1985. dovršen Nacrt Europske konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine, ali je taj projekt najzad završio neuspjehom jer nije bilo moguće postići suglasnost o prostornom domaćaju predložene konvencije.¹⁰ No, značajniji poticaj razvoju međunarodnopravnog režima zaštite podvodne kulturne baštine dala je *International Law Association* (ILA), usvojivši na svojoj 66. općoj konferenciji u Buenos Airesu 1994. razrađeni Nacrt Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine, poznat kao Nacrt iz Buenos Airesa ili Nacrt ILA-e.¹¹ Nacrt ILA-e upućen je UNESCO-u na razmatranje, te je na početku pregovaračkog procesa u okviru UNESCO-a u velikoj mjeri poslužio kao podloga za izradu prvog nacrtu buduće Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine.¹²

Nations, *The Law of the Sea: United Nations Convention on the Law of the Sea*, New York, 1983, str. xxxiii. *et seq.*

⁸ Radi se o čl. 149., koji se tiče arheoloških i povijesnih predmeta u Zoni, i čl. 303., koji se nalazi u dijelu XVI. "Opće odredbe", v. *infra*, II.1., II.3. i II.5.

⁹ Detaljnije v. O'Keefe, P.J., *Shipwrecked Heritage: A Commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage*, Leicester, 2002, str. 2. *et seq.*

¹⁰ Leanza, U., "The Territorial Scope of the Draft European Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage", u: Council of Europe, *International Legal Protection of Cultural Property: Proceedings of the Thirteenth Colloquy on European Law, Delphi, 20-22 September 1983*, Strasbourg, 1984, str. 127; v. također Rau, M., "The UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage and the International Law of the Sea", *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, sv. 6, 2002, str. 388. *et seq.*

¹¹ Detaljnije vidi: O'Keefe, P.J., "The Buenos Aires Draft Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage Prepared by the International Law Association: Its Relevance Seven Years on", u: Camarda, G., Scovazzi, T. (ur.), *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Legal Aspects*, Milano, 2002, str. 93-104; *idem*, *op. cit.* (bilj. 9), str. 21. *et seq.*

¹² Za detaljan prikaz povijesti nastanka Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini, v. Garabello, R., "The Negotiating History of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage", u: Garabello, Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 89-192.

Hrvatska je Konvenciju UNESCO-a iz 2001. ratificirala još 2004. kao treća država, pokazujući i na taj način da zaštita podvodne kulturne baštine predstavlja važan nacionalni interes.¹³ To i nije iznenađujuće, s obzirom da podmorje ispred hrvatske obale obiluje važnim arheološkim lokalitetima iz različitih epoha povijesti.¹⁴ Takvo stanje stvari je očekivano utjecalo i na podvodnu arheologiju kao struku koja je u Hrvatskoj vrlo dobro razvijena,¹⁵ što je honorirao i UNESCO. Naime, na temelju dvostranog ugovora između Hrvatske i UNESCO-a osnovan je u Zadru Međunarodni centar za podvodnu arheologiju, koji djeluje u okviru Hrvatskog restauratorskog zavoda,¹⁶ a kao prva ustanova takve vrste dobio je status regionalnog centra pod pokroviteljstvom UNESCO-a.¹⁷

U ovome radu želimo ponajprije analizirati odredbe Konvencije UNESCO-a iz 2001. koje se tiču jurisdikcije država glede zaštite podvodne kulturne baštine u pojedinim morskim pojasevima. Na temelju te analize ćemo se zatim osvrnuti na relevantna pravna pravila sadržana u nama dostupnom zakonodavstvu nekih jadranskih obalnih država, a pritom ćemo nužno posebnu pažnju posvetiti zakonodavnim rješenjima u Hrvatskoj.

¹³ V. kronološki popis država stranaka u bazi podataka *Conventions & Recommendations (Legal Instruments Adopted by UNESCO's Member States)* na web stranicama UNESCO-a:

<<http://www.unesco.org>> (17.5.2010.). Konvenciju su prije Hrvatske ratificirale Panama i Bugarska.

¹⁴ Iz Ministarstva kulture dobili smo tako podatak da je na dan 9.3.2010. u Registar kulturnih dobara upisano 105 trajno zaštićenih lokaliteta i 30 preventivno zaštićenih lokaliteta. Ukupno je, dakle, 135 registriranih podvodnih kulturnih dobara. No, broj poznatih podvodnih arheoloških nalazišta je, čini se, mnogo veći. Mladen Pešić u svom informativnom tekstu o podvodnoj arheologiji spominje brojku od preko 400 evidentiranih nalazišta, v. web stranice Međunarodnog centra za podvodnu arheologiju u Zadru na: <<http://www.icua.hr/hr/podvodnaarheologija>> (17.5.2010.).

¹⁵ *Ibid.* V. također: Bekić, L., Miholjek, I. (ur.), *Istraživanje podvodne kulturne baštine u Hrvatskoj. Priručnik*, Zadar, 2009, dostupno na: <<http://www.icua.hr/images/stories/publikacije/Istraživanje-PodvodneBaštineUHrvatskoj.pdf>>; zatim priloge o arheološkim istraživanjima u hrvatskom dijelu Jadrana u zborniku radova posebne sjednice posvećene povodnoj arheologiji na 13. godišnjem sastanku Europskog udruženja arheologa, koji je održan u Zadru 2007.: Radić Rossi, I., Gaspari, A., Pydyn, A. (ur.), *Proceedings of the 13th Annual Meeting of the European Association of Archaeologists (Zadar, Croatia, 18-23 September 2007). Session: Underwater Archaeology*, Zagreb, 2008.

¹⁶ Za tekst Ugovora između UNESCO-a i Vlade Republike Hrvatske o uspostavljanju Regionalnog centra za podvodnu arheologiju u Zadru, Hrvatska, kao centra kategorije 2 pod pokroviteljstvom UNESCO-a, v. *NN-MU*, br. 1/2009.

¹⁷ Vidi: <<http://www.unesco.org/en/underwater-cultural-heritage/operational-activities/centres-under-unesco-auspices/>>; <<http://www.icua.hr/>> (17.5.2010.).

II. JURISDIKCIJA DRŽAVA ZA ZAŠTITU PODVODNE KULTURNE BAŠTINE PREMA KONVENCIJI UNESCO-a IZ 2001.

Odredbe o jurisdikciji država stranaka za zaštitu podvodne kulturne baštine u pojedinim morskim pojasevima nalazimo u središnjem dijelu Konvencije UNESCO-a iz 2001. (čl. 7.-12.). U Nacrt ILA-e iz 1994. bio je uvršten prijedlog o uspostavi zasebnih zaštitnih pojaseva za kulturnu baštinu. Međutim, velike pomorske države nisu htjele pristati ni na najmanje proširenje jurisdikcije obalnih država koje bi odstupalo od postojećih pravila Konvencije o pravu mora, pa je progresivni prijedlog iz Nacrta ILA-e u konačnici napušten. Stoga se Konvencija UNESCO-a iz 2001., razrađujući pravni režim zaštite podmorskih kulturnih dobara, drži morskih pojaseva kako su predviđeni u Konvenciji o pravu mora.

No, prije prikaza režima zaštite u pojedinim morskim pojasevima, kratko ćemo pojasniti konvencijsku definiciju podvodne kulturne baštine i izložiti neke važnije odredbe općenitije naravi.

1. Definicija podvodne kulturne baštine i neke važnije odredbe Konvencije

U čl. 1. st. 1. t. a. Konvencije UNESCO-a iz 2001. podvodna kulturna baština definirana je kao “[svi tragovi]¹⁸ ljudskog postojanja kulturnog, povijesnog ili arheološkog karaktera koji su se nalazili, djelomično ili potpuno pod vodom, povremeno ili stalno, barem 100 godina”. Ta je široka formulacija dopunjena popisom primjerice navedenih predmeta koji svakako ulaze u domašaj definicije i time u polje primjene Konvencije. Radi se o: (a) lokalitetima,¹⁹ građevinama, zgradama, predmetima i ljudskim ostacima zajedno s njihovim arheološkim i prirodnim okruženjem; (b) plovilima, zrakoplovima, drugim prijevoznim sredstvima ili njihovim dijelovima, njihovom tereću ili drugom sadržaju zajedno s njihovim arheološkim i prirodnim okruženjem; i (c) predmetima pretpovijesnog razdoblja (čl. 1. st. 1. t. a.i.-iii.).

¹⁸ U hrvatskom službenom prijevodu Konvencije UNESCO-a iz 2001. nalazimo “svaki trag ljudskog postojanja” ali je, očitim previdom lektora, glagol u zavisnoj, atributnoj rečenici ostao u množini. Međutim, ne vidimo razloga zašto izraz *all traces of human existence* u engleskom izvorniku, odnosno *toutes les traces d’existence humaine* u francuskom izvorniku ne bismo preveli sa “svi tragovi ljudskog postojanja”.

¹⁹ U hrvatskom je službenom prijevodu Konvencije engleska riječ *site* nedovoljno precizno prevedena riječju “lokacija”. Naime, upotrebom riječi *site* željelo se naglasiti da se ne štite samo pojedini predmeti nego također i ukupnost odnosno cjelina nekog nalazišta ili lokaliteta. Usp. Pallas, N.C., *Maritimer Kulturgüterschutz*, Berlin, 2004, str. 402.

Vremensko ograničenje od 100 godina uneseno je već u Nacrt Europske konvencije iz 1985., a također i u Nacrt ILA-e iz 1994. Iako za korištenje egzaktnog vremenskog kriterija nema dubljeg znanstvenog razloga, njegova prednost leži u objektivnosti i jednostavnoj primjenjivosti, ali će na taj način mnoge potencijalno vrijedne olupine mlađeg datuma potonuća ostati izvan konvencijske zaštite, pogotovo se to odnosi na nalazišta brodskih i zrakoplovnih olupina iz dvaju svjetskih ratova 20. stoljeća.²⁰ No, nema razloga zašto države u svojim zakonodavstvima ne bi mogle propisati i stroži vremenski kriterij. U najmanju ruku su to slobodne učiniti u morskim pojasevima pod njihovom suverenosti.²¹

Upotreba izraza “[svi tragovi] ljudskog postojanja” isključuje prirodne pojave same po sebi. One mogu biti dio kulturne baštine jedino ako su toliko srasle s potonulim predmetom da čine njegov kontekst. Na jednak način izvan definicije ostaju i paleontološki ostaci.²² S druge strane pak, taj izraz u definiciju uključuje ljudske ostatke, pa se na taj način vodi računa o tome da su mnoge brodske olupine ujedno i podvodna grobišta. Dapače, čl. 2. st. 9. Konvencije izričito nalaže državama da osiguraju odgovarajuće poštovanje u postupanju prema ljudskim ostacima koji se nalaze u moru.

Određenje da se treba raditi o ljudskom tragu “kulturnog, povijesnog ili arheološkog karaktera” ušlo je u definiciju kao kompromis, jer su poglavito SAD i Ujedinjena Kraljevina tražile uvrštenje kriterija značajnosti kulturnog dobra, ali su se druge države tome protivile, s obrazloženjem da se ne može utvrditi značaj nekog dobra bez prethodnog arheološkog snimanja i istraživanja nalazišta, a ono bi trebalo biti provedeno prema mjerilima Konvencije.²³ U svakom slučaju usvojeni kompromis zapravo ne unosi ništa novo u definiciju, kada je prilično jasno da svaki predmet koji se nalazio pod vodom barem 100 godina nužno ima “kulturni, povijesni ili arheološki karakter”, i stoga to određenje ne može imati neko svoje posebno, dodatno značenje.²⁴

²⁰ Usp. Momtaz, D., “La Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique”, u: Ndiaye, T.M., Wolfrum, R. (ur.), *Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes: Liber Amicorum Judge Thomas Mensah*, Leiden, 2007, str. 447; O’Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 41. *et seq.*

²¹ *Ibid.* Tako primjerice južnoafrički *National Heritage Resources Act* iz 1999. zaštitu proteže i na olupine, bilo brodske ili zrakoplovne, koje su starije od 60 godina, v. Forrest, C., “South Africa”, u: Dromgoole, S. (ur.), *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: National Perspectives in Light of the UNESCO Convention 2001*, Leiden, 2006, str. 257. *et seq.* V. također *infra*, III.1. i III.2.

²² Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 402-403; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 402.

²³ Strati, A., “Protection of the Underwater Cultural Heritage: From the Shortcomings of the UN Convention on the Law of the Sea to the Compromises of the UNESCO Convention”, u: Strati, A., Gavouneli, M., Skourtos, N. (ur.), *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and After*, Leiden, 2006, str. 41.

²⁴ *Ibid.*; v. također: Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 403; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 403; Dromgoole, S., “2001

Iz konvencijske su zaštite izričito isključeni cjevovodi i kablovi koji su postavljeni na morsko dno (čl. 1. st. 1. t. b.), a druge instalacije na morskom dnu ne smatraju se podvodnom kulturnom baštinom sve dok se nalaze u uporabi (čl. 1. st. 1. t. c.).

Ciljevi i načela međunarodnogpravnog režima zaštite podvodne kulturne baštine izraženi su prije svega u članku 2. Konvencije UNESCO-a iz 2001., koji čak i nosi naslov “Ciljevi i opća načela”, ali ćemo ih naći također u preambuli Konvencije. Dakako, ti ciljevi i načela konkretizirani su i razrađeni kroz mnoge druge odredbe Konvencije. Za potrebe ovoga rada istaknut ćemo značajnije ciljeve i načela te skrenuti pažnju na neke važnije odredbe općenitije naravi.

Čl. 2. st. 2. obvezuje države stranke Konvencije da surađuju u zaštiti podvodne kulturne baštine. Radi se o obvezi koja je postojala i ranije na temelju čl. 303. st. 1. Konvencije o pravu mora iz 1982. Doista, ovo je jedno od ključnih načela režima zaštite podvodne kulturne baštine u međunarodnom pravu te je Konvencija o podvodnoj kulturnoj baštini njime doslovce prožeta. Pritom je načelo suradnje osobito naglašeno u režimu zaštite kulturne baštine koja se nalazi u isključivom gospodarskom i epikontinentalnom pojasu, te u Zoni međunarodnog podmorja.²⁵ Da je suradnja između država u zaštiti podvodne kulturne baštine nužnost ilustrira također čl. 6. Konvencije koji potiče države da sklapaju dvostrane, regionalne i druge mnogostrane sporazume u cilju što djelotvornije zaštite kulturnih dobara.²⁶ Takvi sporazumi moraju biti u skladu s Konvencijom o zaštiti podvodne kulturne baštine i ne smiju umanjivati “njen univerzalni karakter” (čl. 6. st. 1.).²⁷ U tom bi smislu regionalna suradnja mogla biti osobito značajna za zaštitu kulturnih dobara u zatvorenim i poluzatvorenim morima, gdje među obalnim državama u pravilu postoji bliskost kultura

UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, sv. 18, 2003, str. 64. Carducci pak ističe da bi jedino ekstremno poimanje definicije moglo dovesti do zaključka da se štiti baš svaki trag ljudskog postojanja koji je ležao na morskom dnu dulje od 100 godina, v. Carducci, G., “New Developments in the Law of the Sea: The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage”, *American Journal of International Law*, sv. 96, 2002, str. 422. *et seq.*

²⁵ V. *infra*, II.4.-5.

²⁶ Pojam *multilateral agreements* iz engleskog izvornika preveden je u hrvatskom službenom prijevodu, barem u naslovu čl. 6., pojmom “višestrani sporazumi”, što može biti zbunjujuće s obzirom da je profesor Juraj Andrassy u hrvatsku međunarodnopravnu terminologiju uveo razlikovanje višestranih od mnogostranih međunarodnih ugovora. Po Andrassyju su višestrani međunarodni ugovori oni “u kojima sudjeluju više od dvije stranke, ali su stranke određene i njihov se krug ne može proširiti preko njima određene granice”, dok bi mnogostrani bili oni međunarodni ugovori “u kojima sudjeluje ili im kasnije može pristupiti velik broj država ili čak sve države svijeta”, v. Andrassy, J., *Međunarodno pravo*, Zagreb, 1976, str. 320.

²⁷ Usp. Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 68.

i iskustvo zajedničke povijesti.²⁸ Takav bi regionalni međunarodni ugovor stoga bio zamisliv i za Jadransko more, pogotovo ako se uzme u obzir da su sve jadranske države članice Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine.²⁹ Međutim, nije nam poznato da postoje inicijative u tom pravcu.³⁰

Jedno od vrlo značajnih načela jest i dužnost država članica da podvodnu kulturnu baštinu očuvaju na dobrobit čovječanstva, a u skladu s odredbama Konvencije (čl. 2. st. 3.).³¹ Kada se na taj način izražena obveza poveže s 1. alinejom preambule koja priznaje “važnost podvodne kulturne baštine kao sastavni dio kulturne baštine čovječanstva i osobito značajnog faktora u povijesti ljudi, naroda i njihovih međusobnih odnosa glede njihove zajedničke baštine”,³² ona jasno odražava načelo zajedničke baštine čovječanstva. Međutim, valja svakako uočiti da se dužnost očuvanja podvodne kulturne baštine na dobrobit čovječanstva u Konvenciji UNESCO-a iz 2001. proteže na sve morske pojaseve, a ne isključivo na Zonu, kako bi proizlazilo iz čl. 149. Konvencije o pravu mora.³³ S načelom zajedničke baštine čovječanstva

²⁸ Usp. O’Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 69.

²⁹ V. *infra*, III.

³⁰ Na međunarodnoj znanstveno-stručnoj konferenciji *Means for the Protection and Touristic Promotion of the Marine Cultural Heritage in the Mediterranean* održanoj u ožujku 2001. u Siracusi na Siciliji usvojena je Deklaracija o podmorskoj kulturnoj baštini Sredozemnog mora, kojom su okupljeni znanstvenici i stručnjaci između ostalog pozvali mediteranske države da razmotre mogućnost usvajanja regionalne konvencije koja bi pospješila suradnju na zaštiti uvelike ugrožene podmorske baštine Mediterana. Za tekst Deklaracije na engleskom, francuskom i talijanskom jeziku, vidi: Camarda, Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 11), str. 448-453; Scovazzi, T. (ur.), *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mare Mediterraneo*, Milano, 2004, str. 353-358. Na podlozi Deklaracije je Italija pokrenula inicijativu za izradu mediteranske regionalne konvencije, što zasad ipak nije urodilo plodom, vidi: Scovazzi, T., “Un futuro accordo sulla protezione del patrimonio culturale sottomarino del Mediterraneo”, u: *ibid.*, str. 157-169; Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 61.

³¹ U hrvatskom su službenom prijevodu engleske riječi *shall preserve* pogrešno prevedene kao da države “rade na očuvanju podvodne kulturne baštine u korist čovječanstva” (istaknuo autor), što izražava slabiji stupanj obvezatnosti od vrlo jasne obveze koja je sadržana u engleskom izvorniku Konvencije: “States Parties shall preserve underwater cultural heritage for the benefit of humanity in conformity with the provisions of this Convention.” Naime, engleski pomoćni glagol *shall*, bar što se tiče jezika prava, uvijek označava obvezu!

³² U engleskom izvorniku ova alineja glasi: “Acknowledging the importance of underwater cultural heritage as an integral part of the cultural heritage of humanity and a particularly important element in the history of peoples, nations, and their relations with each other concerning their common heritage, [...]” Riječ *peoples* je, dakle, ispravno trebalo prevesti s “narodi”, a *nations* su, bar na ovom mjestu, trebale biti “nacije”. Izostavljamo pritom ostale moguće primjedbe na prijevod ove alineje.

³³ V. *infra*, II.5. Detaljnije o primjeni načela zajedničke baštine čovječanstva na podvodnu kulturnu baštinu, v. Šošić, T.M., “The Common Heritage of Mankind and the Protection of the Underwater Cultural Heritage”, u: Vukas, B., Šošić, T.M. (ur.), *International Law: New Actors, New Concepts – Continuing Dilemmas. Liber Amicorum Božidar Bakotić*, Leiden, 2010, str. 319-350.

je povezana i opća zabrana komercijalnog iskorištavanja podvodne kulturne baštine, koja je unesena u čl. 2. st. 7. Konvencije UNESCO-a iz 2001.

U skladu sa suvremenim arheološkim standardima, čl. 2. st. 5. Konvencije zahtijeva očuvanje podvodne kulturne baštine *in situ* kada je god to moguće i u najboljem interesu zaštite kulturnog dobra.

Jedno od izrazito spornih pitanja tijekom pregovora u okviru UNESCO-a bio je, dakako, i odnos Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine prema Konvenciji o pravu mora. Velike pomorske države zastupale su stajalište da je Konvencija o pravu mora pomno uravnotežen normativni tekst, a to osobito vrijedi za pitanje jurisdikcije država u pojedinim morskim pojasevima. Stoga su se protivile svakom, pa i najmanjem narušenju jurisdikcijske ravnoteže koju je uspostavila Konvencija o pravu mora. Mnoge su druge države pak smatrale da bi usvajanje Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini bilo besmisleno, ako ne bi sadržavala rješenja koja nadilaze instrumentarij raspoloživ u Konvenciji o pravu moru. Pitanje odnosa Konvencije UNESCO-a iz 2001. i Konvencije o pravu mora u konačnici je razriješeno člankom 3., koji određuje da “Konvencija ne dovodi u pitanje prava, nadležnost i obveze država sukladno međunarodnom pravu, uključujući Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora” te da “se Konvencija tumači i primjenjuje u kontekstu i sukladno međunarodnom pravu, uključujući Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora.”³⁴ Ovoj odredbi unatoč, kritičari Konvencije UNESCO-a iz 2001. ostaju pri tome da su se mnoga konvencijska pravila značajno udaljila od rješenja sadržanih u Konvenciji o pravu mora. Ako se odabere restriktivan pristup tumačenju ovih međunarodnih ugovora, to bi doista do neke mjere moglo biti i točno. Međutim, drukčije se nije dao izraditi sustav koji bi mogao biti djelotvoran u zaštiti podvodne kulturne baštine. Uostalom, ni Sporazum o transgraničnim ribljim naseljima i vrlo migratornim ribljim vrstama iz 1995. godine,³⁵ iako smatran provedbenim u odnosu na Konvenciju o pravu moru, a sadržava odredbu analognu čl. 3. Konvencije UNESCO-a iz 2001.,

³⁴ Čl. 3. u engleskom izvorniku glasi: “Nothing in this Convention shall prejudice the rights, jurisdiction and duties of States under international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea. This Convention shall be interpreted and applied in the context of and in a manner consistent with international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea.”

³⁵ Puni naziv ovog međunarodnog ugovora na engleskom jeziku glasi: *Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks*. Sporazum je stupio na snagu 11.12.2001., a njime je vezano 77 država. Hrvatska nije stranka Sporazuma. V. bazu podataka *Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General*, poglavlje XXI.7., koja je dostupna na: <<http://treaties.un.org>> (18.5.2010.). Za prikaz Sporazuma na hrvatskom jeziku, v. Turkalj, K., “Sporazum Ujedinjenih naroda o pograničnim ribljim naseljima i vrlo migratornim vrstama iz 1995.”, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* (dalje: *Zbornik*), sv. 54, 2004, str. 1159-1190.

nije tek proveo odgovarajuće odredbe Konvencije o pravu mora nego u velikoj mjeri donosi i nova rješenja za koja se, strogo uzevši, ne može reći da su u potpunosti usklađena s Konvencijom o pravu mora.³⁶

Jedno od najznačajnijih postignuća Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini, pretočeno u njezin čl. 4., je načelno isključenje primjene pravila o spašavanju i pravila o nalazu blaga (engl. *law of finds*)³⁷ na podvodnu kulturnu baštinu.³⁸ Naime, poglavito su u državama angloameričkoga pravnog kruga sudovi protezali primjenu tih pomorskopравnih instituta i na brodske olupine koje su imale značaj arheološkog dobra, a to je često dovodilo do narušenja kulturne baštine, a nerijetko i do njezina uništenja.³⁹ Međutim, čl. 4. Konvencije UNESCO-a predstavlja kompromisno rješenje, koje uzima u obzir da se neke države zbog svoga unutrašnjeg prava nisu mogle obvezati na potpuno isključenje primjene pravila o spašavanju. Stoga će primjena pravila o spašavanju na podvodnu kulturnu baštinu iznimno ipak biti moguća, ali se pritom moraju ispuniti sva tri uvjeta koja su propisana u čl. 4. Konvencije, tj. (a) da je operaciju spašavanja dopustilo nadležno tijelo; (b) da je ona potpuno u skladu s Konvencijom; i (c) da osigurava maksimalnu zaštitu izvađene kulturne baštine.⁴⁰

³⁶ Carducci, *op. cit.* (bilj. 24), str. 421. *et seq.*; Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), p. 75; Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 15. *et seq.* Detaljnije o odnosu između Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini i Konvencije o pravu mora, vidi: Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 398. *et seq.*; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 421. *et seq.*

³⁷ Iako je *law of finds* prije svega institut pomorskog prava u državama angloameričkog pravnog kruga, držimo da je ispravnije slijediti terminologiju Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima i taj pojam prevesti izrazom “pravila o nalazu blaga” umjesto “propisi o pronalascima”, za što se odlučio hrvatski službeni prijevod Konvencije UNESCO-a iz 2001. Uporište za naše stajalište nalazimo i u francuskom izvorniku Konvencije, koji govori o *droit des trésors*.

³⁸ Usp. Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 404; Carducci, G., “The Crucial Compromise on Salvage Law and the Law of Finds”, u: Garabello, Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 193.

³⁹ Detaljnije v. Scovazzi, T., “The Application of ‘Salvage Law and Other Rules of Admiralty’ to the Underwater Cultural Heritage: Some Relevant Cases”, u: Garabello, Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 19-80.

⁴⁰ Vidi: Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 404. *et seq.*; Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 10. *et seq.*; Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 55. *et seq.* Dromgoole smatra da bi izravno isključenje pravila o spašavanju dovelo do mogućeg sukoba s Međunarodnom konvencijom o spašavanju iz 1989., osobito za države koje bi bile stranke obiju konvencija, a nisu iskoristile mogućnost stavljanja rezerve glede podvodne kulturne baštine koju predviđa Konvencija o spašavanju u čl. 30. st. 1. t. d., v. Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 70. *et seq.* Carducci pak ističe da, čak i kada bi se primijenila Konvencija o spašavanju na podvodnu kulturnu baštinu, treba najprije pokazati da su ti predmeti doista “u opasnosti” u smislu pravila o spašavanju, v. Carducci, *op. cit.* (bilj. 38), str. 201. *et seq.* Pallas navodi da države koje nisu stavile odgovarajuću rezervu prilikom ratifikacije Konvencije o spašavanju, a zabrinute su zbog eventualnog sukoba s Konvencijom UNESCO-a iz 2001., imaju mogućnost otkazati Konvenciju o spašavanju da bi prilikom ponovne ratifikacije ili pristupa takvu rezervu mogle izjaviti, v. Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 414. Međunarodna konvencija o spašavanju stupila je na snagu 14.7.1996., a njome

Tijekom pregovora u okviru UNESCO-a pokazalo se da je, pored proširenja jurisdikcije država, vrlo sporno i pitanje pravnog položaja potonulih ratnih i drugih državnih netrgovačkih brodova i zrakoplova.⁴¹ Naime, mnoge države, a poglavito velike pomorske sile, ustrajale su na tome da takva plovila i zrakoplovi, i nakon svoga potonuća na morsko dno, zadržavaju imunitet koji uživaju prema međunarodnom pravu.⁴² Stoga su te države zahtijevale da se ratni i drugi državni netrgovački brodovi i zrakoplovi ili potpuno isključe iz polja primjene Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini ili da se za tu vrstu plovila i zrakoplova predvidi posebni režim.⁴³ Naposljetku su olupine državnih brodova i zrakoplova, uz neka ograničenja, ipak uključene u konvencijsko polje primjene, pa i to predstavlja uspjeh Konvencije UNESCO-a iz 2001., s obzirom da su olupine ratnih brodova redovito i iznimno vrijedna podvodna arheološka nalazišta.⁴⁴ U tom pogledu čl. 2. st. 8. Konvencije sadrži opće pravilo da

je vezano 58 država, uključujući Hrvatsku. Hrvatska je prilikom pristupanja stavila rezervu kojom isključuje primjenu Konvencije na podvodnu kulturnu baštinu. V. *Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of Which the International Maritime Organization or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions, as at 30 April 2010*, str. 416. *et seq.*, dostupno na web stranicama Međunarodne pomorske organizacije: <<http://www.imo.org/>> (19.5.2010.). Za tekst Konvencije na hrvatskom jeziku, v. *NN-MU*, br. 9/1998. Zanimljivo je da Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, koja je usvojena 2007. u Nairobiju, a njezino polje primjene *ratione territorii* obuhvaća isključivi gospodarski pojas države stranke, uopće ne spominje podvodnu kulturnu baštinu. Konvencija još nije na snazi, a zasada je njome vezana jedino Nigerija, v. *Status of Multilateral Conventions...*, *op. cit.*, str. 457. *et seq.* Za neslužbeni prijevod Konvencije na hrvatski jezik kojeg su priredili suradnici Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, v. *Poredbeno pomorsko pravo* (dalje: *PPP*), sv. 47, 2008, str. 152-185. Za prvu analizu i prikaz konvencijskih rješenja, v. Skorupan Wolff, V., Petrinović, R., "Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina", *PPP*, sv. 47, 2008, str. 109-134.

⁴¹ Državna plovila i zrakoplovi definirani su u engleskom izvorniku Konvencije UNESCO-a iz 2001. kao "warships, and other vessels or aircraft that were owned or operated by a State and used, at the time of sinking, only for government non-commercial purposes, that are identified as such and that meet the definition of underwater cultural heritage" (čl. 1. st. 8.).

⁴² Vidi: Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 73; Forrest, C., "An International Perspective on Sunken State Vessels as Underwater Cultural Heritage", *Ocean Development and International Law*, sv. 34, 2003, str. 48. Što se tiče odredaba Konvencije o pravu mora iz 1982., čl. 32., u dijelu II. ("Teritorijalno more i vanjski pojas"), određuje, da, uz predviđena manja ograničenja u teritorijalnom moru stranih država, "ništa u ovoj Konvenciji ne dira u imunitete ratnih brodova i drugih državnih brodova koji služe za netrgovačke svrhe." U dijelu VII. Konvencije o pravu mora koji se tiče otvorenog mora, čl. 95. odnosi se na imunitete ratnih brodova, a čl. 96. na imunitete brodova koji su namijenjeni samo za vladinu netrgovačku službu. Obje te odredbe na jednak način određuju da ti brodovi "uživaju na otvorenom moru potpuni imunitet od jurisdikcije svake druge države osim države zastave." Dakako, treba razlikovati pitanje imuniteta ratnih i drugih državnih brodova od pitanja vlasništva nad tim brodovima, što ispravno naglašava Forrest, v. *ibid.*, str. 42. *et seq.*

⁴³ Detaljnije v. *ibid.*, str. 49. *et seq.*

⁴⁴ Usp. *ibid.*, str. 51; Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 72.

se Konvencija, “u skladu s praksom držav[a]⁴⁵ i međunarodnim pravom, uključujući Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora, [...] ne može tumačiti kao izmjena pravila međunarodnog prava i državne prakse koja se odnosi na suvereni imunitet, kao ni prava niti jedne države vezano za plovila i zrakoplove te države.”⁴⁶ Izgleda stoga da se ovom odredbom uzimaju u obzir dvojbe koje su iznijele velike pomorske države glede olupina ratnih brodova. Prema čl. 2. st. 8., Konvencija o podvodnoj kulturnoj baštini, dakle, ne dira u pitanje imuniteta olupina državnih plovila i zrakoplova, već ga ostavlja po strani, zadržavajući u tom pogledu postojeći, nejasni *status quo*.⁴⁷ Vidjet ćemo, međutim, kako je ovo općenito pravilo provedeno u režimima pojedinih morskih pojaseva.⁴⁸

Pitanje vlasništva nad potonulim kulturnim dobrima u Konvenciji UNESCO-a iz 2001. nije uopće dotaknuto. Naime, smatralo se da su po tom pitanju prevelike razlike između pojedinih unutrašnjih pravnih poredaka, pa se ta složena materija ne bi mogla na prikladan način urediti u međunarodnom ugovoru koji se prije svega tiče ovlasti država *iure imperii*. Stoga će se vlasništvo nad podvodnom kulturnom baštinom utvrđivati u skladu s unutrašnjim pravnim pravilima država stranaka.⁴⁹

2. Morski pojasevi pod suverenosti obalne države

Zaštita podvodne kulturne baštine koja se nalazi u unutrašnjim vodama, arhipelaškim vodama ili teritorijalnom moru, tj. u morskim prostorima pod suverenosti obalne države, po Konvenciji UNESCO-a iz 2001. razumljivo je u isključivoj nadležnosti one države kojoj ti morski pojasevi pripadaju. Prema čl. 7. st. 1. Konvencije “[d]ržave stranke, u ostvarivanju svoje suverenosti, imaju isključivo pravo regulirati i odobravati aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu u svojim unutarnjim vodama, arhipelaškim vodama i teritorijalnom moru.”

To ipak ne znači da je zaštita podmorskih kulturnih dobara u cijelosti prepuštena

⁴⁵ U hrvatskom je službenom prijevodu izraz *State practice* pogrešno preveden s “praksa države” umjesto “praksa država”. To potvrđuje i usporedba s francuskim izvornikom, gdje nalazimo izraz *la pratique des Etats*.

⁴⁶ Čl. 2. st. 8. Konvencije UNESCO-a iz 2001. u engleskom izvorniku glasi: “Consistent with State practice and international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea, nothing in this Convention shall be interpreted as modifying the rules of international law and State practice pertaining to sovereign immunities, nor any State’s rights with respect to its State vessels and aircraft.”

⁴⁷ Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 73; Forrest, *op. cit.* (bilj. 42), str. 50.

⁴⁸ V. *infra*, II.2.-5.

⁴⁹ Usp. Carducci, *op. cit.* (bilj. 38), str. 198. *et seq.*; Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 69. *et seq.*

diskreciji pojedine obalne države. Naime, čl. 7. Konvencije valja povezati s općim načelom iz čl. 2. st. 4. koje nalaže državama strankama da poduzmu “sve odgovarajuće mjere [...] koje su potrebne za zaštitu podvodne kulturne baštine [...]”. Država, dakle, ni u morskim pojasevima pod njezinom suverenosti nije slobodna kulturnu baštinu prepustiti propasti nego mora poduzeti djelotvorne zaštitne mjere “u skladu sa svojim mogućnostima” (čl. 2. st. 4. *in fine*).⁵⁰

Suverenost obalne države ograničena je i time što je dužna osigurati primjenu “Pravila koja se odnose na aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu” (dalje: “Pravila”) u svojim unutrašnjim i arhipelaškim vodama te u teritorijalnom moru (čl. 7. st. 2.). “Pravila” su priložena Konvenciji i prema čl. 33. čine njezin sastavni dio, a utvrđuju suvremene znanstvene i tehničke standarde za podvodne arheološke aktivnosti.⁵¹ Standardi i načela sadržana u “Pravilima” temelje se na Međunarodnoj povelji o zaštiti i upravljanju podvodnom kulturnom baštinom, koja je na poticaj ILA-e izrađena u okviru *International Council on Monuments and Sites* (dalje: ICOMOS) da bi bila dodana Nacrtu ILA-e iz 1994. kao njezin prilog.⁵² Ipak, uvodni pasus članka 7. st. 2. Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini sadrži ogradu po kojoj ta odredba ne dira u “druge međunarodne sporazume i pravila međunarodnog prava koja se odnose na zaštitu podvodne kulturne baštine”.⁵³ Drugim riječima, ako bi kakav drugi, ranije sklopljeni međunarodni ugovor propisivao drukčije standarde u odnosu na podvodne arheološke aktivnosti od onih koji su sadržani u “Pravilima”, vrijedila bi rješenja iz tog drugog ugovora.⁵⁴

⁵⁰ Usp. Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 408. *et seq.*

⁵¹ U hrvatskom službenom prijevodu riječ “pravila” pisana je malim početnim slovom i onda kada se odnosi na arheološke standarde iz priloga Konvenciji. Držimo da je jasnoće radi riječ “pravila” u tom značenju trebalo pisati barem velikim početnim slovom.

⁵² Naziv Povelje u engleskom izvorniku glasi: *International Charter on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage*. Prvotni je tekst Povelje kasnije doraden te je ratificiran na 11. zasjedanju Opće skupštine ICOMOS-a u listopadu 1996. u Sofiji, Bugarska, v. O’Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 21. *et seq.*, 152; *idem*, *op. cit.* (bilj. 11), str. 94. *et seq.* Za tekst Povelje, v. Vitzthum, W., Talmon, S., *Alles fließt: Kulturgüterschutz und innere Gewässer im Neuen Seerecht*, Baden-Baden, 1998, str. 177-191; također dostupan na: <http://www.international.icomos.org/charters/underwater_e.htm> (19.5.2010.).

⁵³ To se, dakako, može ticati samo ranije sklopljenih međunarodnih ugovora, jer, kao što smo vidjeli *supra* (II.1.), kasniji ugovori moraju biti u skladu s Konvencijom o zaštiti podvodne kulturne baštine i ne smiju potkopati njezin univerzalni karakter (čl. 6. st. 1.). To je uostalom i u skladu s odredbom čl. 6. st. 3., prema kojoj “Konvencija ne mijenja prava i obveze država stranaka koji se odnose na zaštitu potonulih plovila, a koji proizlaze iz drugih bilateralnih, regionalnih ili drugih multilateralnih sporazuma sklopljenih prije njenog sklapanja, posebice onih koji su u skladu s ciljevima ove Konvencije.”

⁵⁴ Što se eventualnih drugih, ranije sklopljenih međunarodnih ugovora tiče, u obzir zapravo dolazi jedino Europska konvencija o zaštiti arheološke baštine (revidirana) iz 1992. Prema čl. 1. te konvencije, njezino se polje primjene *ratione territorii* proteže na sva područja pod jurisdikcijom države stranke.

Stavak 3. članka 7. odnosi se na olupine ratnih i drugih državnih netrgovačkih plovila i zrakoplova u arhipelaškim vodama i teritorijalnom moru. O otkriću olupina koje je moguće identificirati kao državna plovila ili zrakoplove, obalna bi država trebala obavijestiti državu zastave broda, ali i druge države, koje imaju dokazivu vezu s nađenim dobrom, osobito kulturnu, povijesnu ili arheološku, a sve u svrhu suradnje glede najboljih metoda zaštite.⁵⁵ Engleski izvornik Konvencije rabi pomoćni glagol *should*, dakle *should inform*, što znači da se ovdje ne radi o strogoj obvezi obavještavanja države, koje je zastavu nekada vijao potonuli državni brod odnosno zrakoplov, nego prije o preporuci upućenoj obalnoj državi, odnosno o očekivanoj dobroj praksi, ali svakako ne obvezujućoj. Treba pritom uočiti da se ta preporuka ne proteže na olupine nađene u unutrašnjim vodama.⁵⁶ Iz ove odredbe bi se stoga dalo zaključiti da se olupinama ratnih i drugih državnih netrgovačkih brodova i zrakoplova, unatoč spomenutoj odredbi čl. 2. st. 8. Konvencije, ne priznaje apsolutni imunitet, bar ne u morskim prostorima pod suverenosti država. Međutim, uzimajući u obzir načelo suradnje, uneseno među ciljeve i opća načela iz članka 2. Konvencije (st. 2.), te njegov temeljni značaj za djelotvornost konvencijskog režima zaštite podvodne kulturne baštine, treba ipak očekivati da će obalna država u normalnim okolnostima obavijestiti državu zastave o otkriću olupine njezina državnog broda ili zrakoplova i konzultirati se s njom o načinu zaštite.⁵⁷

No, čini se da "Pravila" iz priloga Konvenciji UNESCO-a iz 2001. nisu u sukobu s Europskom konvencijom o zaštiti kulturne baštine, v. O'Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 75. Revidirana Europska konvencija o zaštiti arheološke baštine, *European Treaty Series*, br. 143, stupila je na snagu 25.5.1995., a njome je vezano 38 stranaka, uključujući Hrvatsku, v. bazu podataka Ureda za međunarodne ugovore Vijeća Europe na: <<http://conventions.coe.int>> (19.5.2010.). Za tekst Konvencije na hrvatskom jeziku, v. *NN-MU*, br. 4/2004.

⁵⁵ Engleski izvornik čl. 7. st. 3. Konvencije UNESCO-a iz 2001. glasi: "Within their archipelagic waters and territorial sea, in the exercise of their sovereignty and in recognition of general practice among States, States Parties, with a view to cooperating on the best methods of protecting State vessels and aircraft, should inform the flag State Party to this Convention and, if applicable, other States with a verifiable link, especially a cultural, historical or archaeological link, with respect to the discovery of such identifiable State vessels and aircraft." Hrvatski je službeni prijevod te odredbe vrlo manjkav, a mjestimice naprosto pogrešan. Naime, engleski *should inform* prevđen je kao da "[su] države stranke *dužne* [...] obavijestiti" (istaknuo autor), pa ispada da je posrijedi obveza. Sintagma *other States with a verifiable link* prevedena je vrlo neprecizno s "druge države za koje je vjerojatno da imaju vezu".

⁵⁶ Usp. O'Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 76.

⁵⁷ Usp. Carducci, *op. cit.* (bilj. 24), str. 428.

3. Vanjski pojas

Prima facie bi se moglo činiti da čl. 8. Konvencije UNESCO-a iz 2001. daje obalnoj državi jednaku jurisdikciju u pogledu zaštite podvodne kulturne baštine kao i u morskim pojasevima pod njezinom suverenosti.⁵⁸ Naime, prema čl. 8. Konvencije države “mogu regulirati i odobriti aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu unutar svoga vanjskog pojasa”, što bi značilo da obalna država u vanjskom pojasu ima zakonodavne ovlasti u domeni zaštite podmorskih kulturnih dobara.

Međutim, u uvodnom pasusu čl. 8. kaže se da će država ta svoja prava koristiti u skladu s čl. 303. st. 2. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, koji se odnosi na arheološke i povijesne predmete na morskom dnu vanjskog pojasa.⁵⁹ Ta se vrlo teško razumljiva, a još teže primjenjiva odredba Konvencije o pravu mora, dajući obalnoj državi u vanjskom pojasu stanovite ovlasti u odnosu na arheološke i povijesne predmete, služi tehnikom pravne fikcije,⁶⁰ a upravo zbog te neobične i složene konstrukcije nejasni su i sporni njezini pravni učinci.

U doktrini su se pristupi prema čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora razlikovali. Autori koji restriktivno tumače tu odredbu drže da je posrijedi samo posebni slučaj primjene čl. 33. Konvencije o pravu mora, koji se tiče vanjskog pojasa. Stoga ti autori smatraju da obalna država na temelju te odredbe nije dobila neka nova ovlaštenja koja bi bila različita od onih koje država ima u vanjskom pojasu. Isto tako, da bi se obalna država mogla koristiti danim joj ovlastima u pogledu arheoloških predmeta, mora prethodno proglasiti vanjski pojas.⁶¹ Kod takvog pristupa je ipak

⁵⁸ U engleskom izvorniku čl. 8. Konvencije glasi: “Without prejudice to and in addition to Articles 9 and 10, and in accordance with Article 303, paragraph 2, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, States Parties may regulate and authorize activities directed at underwater cultural heritage within their contiguous zone. In so doing, they shall require that the Rules be applied.”

⁵⁹ Čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora glasi: “Radi nadziranja prometa takvim [arheološkim i povijesnim] predmetima, primjenjujući članak 33. obalna država može pretpostaviti da bi njihovo vađenje s morskog dna u pojasu spomenutome u tom članku [tj. u vanjskom pojasu], bez njezinog odobrenja, prouzročilo kršenje na njezinom području ili u njezinom teritorijalnom moru zakona i drugih propisa navedenih u tome članku [tj. carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih zakona i drugih propisa].”

⁶⁰ Vidi: Brown, E.D., *The International Law of the Sea*, sv. I, Aldershot, 1994, str. 135; Churchill, R.R., Lowe, A.V., *The Law of the Sea*, Manchester, 1999, str. 137; Giorgi, M.C., “Underwater Archaeological and Historical Objects”, u: Dupuy, R.-J., Vignes, D. (ur.), *A Handbook on the New Law of the Sea*, Dordrecht, 1991, str. 568. *et seq.*; Vitzthum, W., “Maritimes Aquitorium und Anschlusszone”, u: Vitzthum, W. (ur.), *Handbuch des Seerechts*, München, 2006, str. 154, 157. Detaljnije v. Vitzthum, Talmon, *op. cit.* (bilj. 52), str. 36. *et seq.*

⁶¹ Vidi: Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 247. *et seq.*; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 398. *et seq.*; Vitzthum, *op. cit.*, str. 156. *et seq.*; Vitzthum, Talmon, *op. cit.* (bilj. 52), str. 34. *et seq.*; Allain, J., “Maritime Wrecks: Where the *Lex Ferenda* of Underwater Cultural Heritage Collides with the *Lex Lata* of the Law of the Sea Convention”, *Virginia Journal of International Law*, sv. 38, 1998, str. 756. *et seq.*

teško uočiti kakve veze zaštita kulturne baštine može imati s kažnjavanjem i sprječavanjem kršenja “carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih zakona i drugih propisa” (čl. 33. st. 1. Konvencije o pravu mora), a još je i teže dokučiti kako vađenje arheoloških predmeta s morskog dna vanjskog pojasa može dovesti do kršenja tih i takvih propisa.⁶²

Autori koji odredbu članka 303. st. 2. Konvencije o pravu mora tumače ekstenzivno smatraju da ona ovlašćuje obalnu državu na uspostavu svojevrsnog arheološkog pojasa koji se, jednako kao i vanjski pojas, može protezati do maksimalne širine od 24 morske milje, računajući od polaznih crta. U tom pojasu države bi imale pravo vlastitim propisima uređivati zaštitu podvodne kulturne baštine koja se u njemu nalazi,⁶³ a neki autori smatraju da su obalne države na to ovlaštene čak i onda kada nisu proglasile vanjski pojas.⁶⁴ I doista ima država koje na ovaj način tumače čl. 303. st. 2. Konvencije, te svojim zakonodavstvom uređuju zaštitu podmorskih kulturnih dobara i u pojasu mora izvan granica teritorijalnog mora, ali ipak treba dodati da su ti primjeri u praksi država zasada malobrojni.⁶⁵

⁶² Usp. Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 5. *et seq.* Dakako, pritom treba imati na umu da se prema formulaciji čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora kršenje tih propisa samo fingira!

⁶³ Caflisch je među prvima zastupao stajalište da čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora omogućuje obalnoj državi uspostavu arheološkog pojasa, v. Caflisch, L., “Submarine Antiquities and the International Law of the Sea”, *Netherlands Yearbook of International Law*, sv. 13, 1982, str. 20; v. također: Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 29. *et seq.*; Lagoni, R., “Marine Archäologie und sonstige auf dem Meeresboden gefundene Gegenstände”, *Archiv des Völkerrechts*, sv. 44, 2006, str. 331. *et seq.*; Sioussiouras, P., “The Contiguous Zone as a Mechanism for Protecting the Underwater Cultural Heritage”, u: Strati, Gavouneli, Skourtos, *op. cit.* (bilj. 23), str. 61-70.

⁶⁴ Tako nedvosmisleno Strati u jednoj od prvih monografija o međunarodnopravnoj zaštiti podvodne kulturne baštine, v. Strati, A., *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea*, The Hague, 1995, str. 168. *et seq.* Isto stajalište slijedi Sioussiouras, *op. cit.* (bilj. 63), str. 65, 70. Lagoni pak smatra da se radi o čisto akademskom pitanju, te drži da takav morski pojas svakako treba uspostaviti izričitim proglašenjem, a manje je važan konkretan naziv samog pojasa. Na obalnoj državi je odluka koje od ovlasti glede carinske, fiskalne, useljeničke ili zdravstvene problematike će doista provoditi, dok od zaštite predmeta arheološke i povijesne naravi, zbog općenite dužnosti zaštite iz čl. 303. st. 1. Konvencije o pravu mora, ne može tek tako odustati, v. Lagoni, *op. cit.* (bilj. 63), str. 335. *et seq.*

⁶⁵ Među prvim državama koje su proširile svoju jurisdikciju na podvodnu kulturnu baštinu u vanjskom pojasu je Francuska, koja je to učinila još 1989. godine, v. Le Gurun, G., “France”, u: Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 21), str. 75. *et seq.* Tu je mogućnost 1994. iskoristila i Južna Afrika, v. Forrest, *op. cit.* (bilj. 21), str. 256. Također su to u manjoj ili većoj mjeri učinili Alžir, Cipar, Danska, Kina i Tunis, v. Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 30. *et seq.* Pritom treba ipak napomenuti da su sve te države ujedno proglasile i vanjski pojas. Od jadranskih obalnih država Italija izričito prisvaja jurisdikciju nad podvodnom kulturnom baštinom u morskom pojasu od 12 morskih milja koji se nastavlja na njezino teritorijalno more, v. *infra*, III.3.

Istina je, formulacije koje su korištene u čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu moru nejasne su i teško je shvatiti njihov pravi smisao. Dakako, razlog tome je što ta odredba predstavlja kompromisno rješenje koje je postignuto na Trećoj konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora između onih država koje su zahtijevale proširenje jurisdikcije obalnih država na zaštitu podvodne kulturne baštine i velikih pomorskih sila koje su se tome protivile.⁶⁶ No, svakako se treba prikloniti onom tumačenju koje ima u vidu samu svrhu odredbe, a ona nema smisla ako obalnoj državi, radi zaštite kulturnih dobara na dnu vanjskog pojasa, ne pruža ovlasti veće od pukog nadzora potrebnog da bi spriječila ili kaznila “kršenje carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih zakona i drugih propisa” (čl. 33. st. 1. Konvencije o pravu mora), a u odnosu na kulturnu baštinu se kršenje tih propisa k tome samo fingira.⁶⁷ Takvo stajalište svoju potvrdu nalazi upravo u čl. 8. Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini po kojem obalne države imaju pravo “regulirati i odobriti” zaštitne mjere u svome vanjskom pojasu.⁶⁸

Međutim, treba primijetiti i to da člankom 8. Konvencije UNESCO-a iz 2001. nije izričito uspostavljen zasebni arheološki pojas. Stoga se čini da upućivanje na čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora ipak u nekoj mjeri ograničava zakonodavne ovlasti koje su dane obalnoj državi u njezinom vanjskom pojasu. Uostalom, uvodni pasus čl. 8. Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini sadrži još jednu ogradu glede zakonodavnih ovlasti obalne države, jer se te ovlasti daju obalnoj državi, ne dirajući u i dodatno uz čl. 9. i 10. Konvencije,⁶⁹ a navedene se odredbe odnose na zaštitu kulturnih dobara u isključivom gospodarskom i epikontinentalnom pojasu. To očito znači da se režim zaštite podvodne kulturne baštine u isključivom gospodarskom i epikontinentalnom pojasu proteže i na predmete nađene na dnu vanjskog pojasa, pa su time zakonodavne ovlasti obalne države u njezinom vanjskom pojasu dodatno ograničene.⁷⁰ Ograda koja se tiče primjene čl. 9. i 10. Konvencije je nesumnjivo i razlog zbog kojeg čl. 8. ne spominje olupine državnih brodova i zrakoplova koji bi se mogli nalaziti na dnu vanjskog pojasa. Na njih će se, dakle, primijeniti odredba čl. 10. st. 7. Konvencije.⁷¹

Jednako kao u morskim pojasevima pod njezinom suverenosti, obalna država i u svome vanjskom pojasu mora osigurati primjenu “Pravila” iz priloga Konvenciji.

⁶⁶ V. npr. Caflisch, *op. cit.* (bilj. 63), str. 16. *et seq.*; Lagoni, *op. cit.* (bilj. 63), str. 331. *et seq.*

⁶⁷ Usp. Momtaz, *op. cit.* (bilj. 20), str. 450; Carducci, *op. cit.* (bilj. 24), str. 429. Uostalom, tumačenje neke ugovorne odredbe ne smije nikada dovesti do toga da joj se oduzme svaki učinak, v. Andrassy, *op. cit.* (bilj. 26), str. 340.

⁶⁸ U tom smislu također Lagoni, *op. cit.* (bilj. 63), str. 336.

⁶⁹ Engleski izraz *without prejudice to and in addition to Articles 9 and 10* preveden je u hrvatskom službenom prijevodu riječima “ne dovodeći u pitanje, a nastavno na članke 9. i 10.”, što je u najmanju ruku neprecizno.

⁷⁰ Usp. Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 410.

⁷¹ V. *infra*, II.4.

Nadalje bi se iz formulacije čl. 8., naime da “države stranke *moгу* regulirati i odobriti”,⁷² dalo izvesti da su one posve slobodne u tome hoće li to učiniti ili ne. Međutim, kao što smo to već napomenuli kod morskih pojaseva pod suverenosti obalne države, te riječi treba tumačiti u svjetlu općeg načela iz čl. 2. st. 4. Konvencije.⁷³

4. Isključivi gospodarski odnosno epikontinentalni pojas

Ako izuzmemo načelnu dužnost svih država stranaka da štite predmete arheološke i povijesne prirode te da u tu svrhu surađuju (čl. 303. st. 1. Konvencije o pravu mora), nigdje drugdje u Konvenciji o pravu mora iz 1982. nećemo naći posebnu odredbu koja bi se ticala zaštite podvodne kulturne baštine u isključivom gospodarskom ili epikontinentalnom pojasu. Treba, dakle, zaključiti da će prema Konvenciji o pravu mora za ta dobra vrijediti načelo slobode mora. To, dakako, nikako ne može biti zadovoljavajuće, jer je na taj način podvodna kulturna baština izložena privatnom interesu lovaca na blago i tvrtki koje se bave vađenjem predmeta s morskog dna na komercijalnoj osnovi radi ostvarenja profita, a ne da bi očuvali kulturnu baštinu za buduće naraštaje. Drugim riječima, na temelju samo odredbi Konvencije o pravu mora je praktički nemoguće osigurati djelotvornu zaštitu kulturnih dobara u isključivom gospodarskom i epikontinentalnom pojasu.⁷⁴

Spomenuli smo već da su se velike pomorske države tijekom pregovora u okviru UNESCO-a protivile svakom proširenju jurisdikcije obalnih država i da se iz tog razloga odustalo od zasebnih pojaseva za zaštitu kulturne baštine, koji su bili predviđeni u Nacrtu ILA-e iz 1994. Stoga je za zaštitu kulturnih dobara u isključivom gospodarskom i epikontinentalnom pojasu trebalo izraditi prihvatljivi kompromis, koji je u konačnici pretočen u čl. 9. i 10. Konvencije UNESCO-a iz 2001.⁷⁵

Kao posljedicu toga kompromisa u čl. 9. i 10. Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini danas imamo vrlo složen sustav izvješćivanja i konzultacija između zainteresiranih država koji se temelji na ranije postojećim pravima obalnih država i

⁷² Kurzivom istaknuo autor.

⁷³ V. *supra*, II.2. U tom smislu Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 410. *et seq.* Dromgoole s druge strane izgleda zanemaruje mogućnost primjene čl. 2. st. 4. u vezi s čl. 8. Konvencije, te žali što obalnim državama nije nametnuta jasnija obveza zaštite podvodne kulturne baštine i u vanjskom pojasu, v. Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 79.

⁷⁴ Usp. Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 358; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 399. *et seq.*; Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 7. *et seq.*; Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 31. *et seq.*

⁷⁵ Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 79; Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 436; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 411; Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 11. *et seq.*; Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 46.

načelima nadležnosti prema državljanstvu i državnoj pripadnosti broda.⁷⁶ U uvodnoj se rečenici čl. 9. st. 1., na tragu načela suradnje (čl. 2. st. 2.) i općenite dužnosti zaštite podvodne kulturne baštine (čl. 2. st. 4.), naglašava da su “[s]ve države stranke odgovorne [...] za zaštitu podvodne kulturne baštine u isključivom gospodarskom pojasu i u epikontinentalnom pojasu”. Stoga su države stranke dužne zahtijevati od svojih državljana i zapovjednika brodova, koji viju njihovu zastavu, da prijave otkrića kulturne baštine i namjeru poduzimanja aktivnosti usmjerenih na predmete u isključivom gospodarskom i epikontinentalnom pojasu (čl. 9. st. 1. t. a.-b.). Postupak izvješćivanja ima svoje varijante već prema tome nalazi li se lokalitet u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu dotične obalne države ili pak u pojasevima pod jurisdikcijom neke strane države.

Razumljivo, kada je riječ o kulturnim dobrima u njezinom vlastitom isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu obalna država obvezuje svoje državljane i zapovjednike brodova svoje državne pripadnosti da prijave šalju upravo njoj (čl. 9. st. 1. t. a.). Međutim, u slučaju baštine koja se nalazi u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu neke strane države, Konvencija predviđa dvije mogućnosti. Naime, prema prvoj od tih dviju varijanti obalna država obvezuje državljane i zapovjednike brodova da otkrića i eventualne aktivnosti prijavljuju njoj, a također i neposredno onoj stranoj državi u čijem se isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu lokalitet nalazi (čl. 9. st. 1. t. b.i.). Alternativna mogućnost je da država stranka, makar je posrijedi isključivi gospodarski odnosno epikontinentalni pojas pod jurisdikcijom neke strane države, zahtijeva slanje izvješća samo sebi, ali tada mora osigurati “brz i učinkovit prijenos takvih izvješća svim drugim državama strankama” (čl. 9. st. 1. t. b.ii.). Drugim riječima, prema drugoj varijanti će država, u čijem je isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu otkriveno arheološko nalazište, izvješće o tome primiti tek posredno. U skladu s čl. 9. st. 2., država je stranka dužna, prilikom ratifikacije, prihvata, odobrenja ili pristupa Konvenciji UNESCO-a iz 2001., odabrati jednu od dviju mogućnosti postupka izvješćivanja o nalazima u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu strane države iz st. 1. t. b. toga članka,⁷⁷ koje smo upravo opisali.

⁷⁶ Dromgoole, *loc. cit.*; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 412; Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 45.

⁷⁷ Čl. 9. st. 2. u engleskom izvorniku glasi: “On depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, a State Party shall declare the manner in which reports will be transmitted under paragraph 1(b) of this Article.” U hrvatskom službenom prijevodu je engleski *on depositing* preveden kao da znači “nakon polaganja” umjesto po nama ispravno “prilikom polaganja”. Ako na temelju engleskog izvornika možda i ostajemo u dvojbi, pomaže nam francuski tekst koji rabi gerundiv, tj. *en déposant*, a gerundiv u francuskom jeziku izražava istovremenost. No, neće valjda pogrešni prijevod biti razlogom što Hrvatska nije ispunila obvezu iz čl. 9. st. 2. Konvencije, v. *infra*, III.1.

Bit je čl. 9. Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini u tome da se osigura slanje informacija o otkriću kulturnog dobra svim zainteresiranim državama strankama, a to uključuje kako obalnu državu, u čijem se isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu taj lokalitet nalazi, tako i sve ostale države koje imaju “dokazivu vezu” s kulturnom baštinom, a osobito kulturnu, povijesnu ili arheološku vezu (st. 5.).⁷⁸ Da bi se to i ostvarilo, otkrića kulturne baštine u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu se obvezno notificiraju glavnom ravnatelju UNSECO-a koji će dobivene informacije prosljediti svim državama strankama (čl. 9. st. 3. i 4.).

Načelo suradnje između država, koje je, kao što smo već napominjali, sveprisutno u Konvenciji UNESCO-a iz 2001., na poseban je način izraženo u članku 10. kojim je uspostavljen postupak konzultacija između država glede najboljeg načina zaštite podvodne kulturne baštine u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu. Osim obalne države u čijem je isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu locirano arheološko nalazište, u konzultacijama sudjeluju i sve druge države stranke koje imaju dokazivu vezu s kulturnim dobrom (čl. 10. st. 3. t. a.). Konzultacije vodi i koordinira tzv. “država koordinatorica”,⁷⁹ a ta dužnost pripada u prvom redu obalnoj državi u čijem se isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu provodi zaštita podmorske baštine. Međutim, obalna država može odbiti ulogu koordinatorice, pa u tom slučaju ostale države koje su iskazale zainteresiranost na temelju dokazive veze s kulturnim dobrom imenuju drugu državu za koordinatoricu (čl. 10. st. 3. t. b.). U pravilu će upravo država koordinatorica biti ta koja će provesti dogovorene mjere zaštite i izdati odgovarajuća dopuštenja (čl. 10. st. 5.).

Vrlo je značajna odredba čl. 10. st. 4. koja se tiče djelovanja u slučaju kada kulturnoj baštini prijeti neka neposredna opasnost. Tada država koordinatorica može poduzeti sve prikladne mjere i izdati potrebna dopuštenja radi odvratanja takve opasnosti,⁸⁰ i to čak i prije pokretanja postupka konzultacija.⁸¹

Treba ipak naglasiti da obalna država, kada god nastupa u ulozi države koordinatorice, “djeluje u ime država stranaka u cjelini, a ne u svom vlastitom interesu” (čl. 10. st. 6.). A da se ne bi možda pomislilo da ovlasti koje obalna država

⁷⁸ U hrvatskom je službenom prijevodu engleska sintagma *verifiable link* na ovom mjestu prevedena, pomalo nezgrapno, kao “veza koja se može dokazati”. V. također *supra*, bilj. 55.

⁷⁹ Hrvatski službeni prijevod odlučio se za “država koordinator”.

⁸⁰ U hrvatskom je službenom prijevodu engleski izraz *all practicable measures* preveden riječima “sve provedive mjere”.

⁸¹ Detaljnije v. Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 441. *et seq.*; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 416. *et seq.* Također v. O’Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 92. *et seq.*; Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 13. *et seq.*

ima kao država koordinatorica znače proširenje njezine jurisdikcije, dodaje se da nijedan postupak države koordinatorice ne može biti temelj za isticanje bilo kakvih prava prvenstva ili pak jurisdikcijskih prava koja nisu predviđena međunarodnim pravom, uključujući Konvenciju UN-a o pravu mora.⁸²

Pažnju treba obratiti i odredbi članka 10. st. 2. Konvencije UNESCO-a iz 2001. Prema toj odredbi obalna država ima izričite zakonodavne ovlasti radi sprječavanja aktivnosti usmjerenih na podvodnu kulturnu baštinu, koje bi predstavljale miješanje u njezina suverena prava ili jurisdikciju, priznatih u Konvenciji o pravu mora. Obalna država ima pravo “zabraniti ili dopustiti” bilo kakvu aktivnost te vrste. S obzirom da se tu radi o zaštiti suverenih prava obalne države, sasvim sigurno nije potrebno provesti postupak konzultacija, te obalna država u takvom slučaju djeluje u vlastito ime, a ne u ime svih država stranaka, kao što je, vidjeli smo, inače predviđeno u čl. 10. st. 6.⁸³

Stavak 7. članka 10. odnosi se na olupine državnih plovila i zrakoplova u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu. Tu je određeno da se u odnosu na državna plovila i zrakoplove ne smije provesti nikakva aktivnost bez suglasnosti države zastave i bez suradnje države koordinatorice. Međutim, iz uvodnog pasusa st. 7. proizlazi da to vrijedi uz ogradu, tj. poštujući stavke 2. i 4. članka 10.⁸⁴ Drugim riječima, kada su pogođena suverena prava obalne države u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu ili postoji neposredna opasnost za podvodnu kulturnu baštinu, nema obveze dobivanja prethodne suglasnosti od države zastave za provođenje zaštitnih aktivnosti na olupinama državnih brodova i zrakoplova.

Imajući u vidu stavak 2. članka 10. Konvencije UNESCO-a iz 2001., prema kojem može zabraniti ili dopustiti aktivnosti usmjerene na podvodnu baštinu radi

⁸² Druga rečenica članka 10. st. 6. u engleskom izvorniku glasi: “Any such action shall not in itself constitute a basis for the assertion of any preferential or jurisdictional rights not provided for in international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea.” Hrvatski službeni prijevod je manjkav i neprecizan.

⁸³ Dromgoole ističe osobiti značaj čl. 10. st. 2., budući da bi kršenje suverenih prava obalne države glede prirodnih bogatstava moglo poslužiti kao uvjerljivo opravdanje za reguliranje ili zabranu aktivnosti usmjerenih na podvodnu kulturnu baštinu. Također napominje da djelovanje države radi zaštite njezinih suverenih prava u pravilu neće naići na otpor drugih država, pod uvjetom da reakcija obalne države na kršenje njezinih suverenih prava zadrži odgovarajući stupanj proporcionalnosti, v. Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 80. *et seq.* Također v. Carducci, *op. cit.* (bilj. 24), str. 430; O’Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 89. *et seq.*; Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 443. *et seq.*; Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 415. *et seq.*

⁸⁴ Čl. 10. st. 7. u engleskom izvorniku glasi: “Subject to the provisions of paragraphs 2 and 4 of this Article, no activity directed at State vessels and aircraft shall be conducted without the agreement of the flag State and the collaboration of the Coordinating State.” Hrvatski službeni prijevod je manjkav i nejasan.

sprječavanja miješanja u njezina suverena prava i jurisdikciju, a zatim i st. 4., prema kojem kao država koordinatorica može poduzeti sve prikladne mjere radi odvratanja neposredne opasnosti od kulturnog dobra,⁸⁵ obalna država, koja to želi iskoristiti, dobila je potencijalno snažan instrumentarij za zaštitu podvodne kulturne baštine u svojem isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu.⁸⁶

Međutim, usvojeni je sustav izvješćivanja i konzultacija u svojoj ukupnosti toliko kompliciran, a uz to ovisi o uspješnoj komunikaciji između različitih osoba i tijela, što državnih, što međunarodnih, da teško može biti dovoljno brz i efikasan.⁸⁷

5. Zona međunarodnog podmorja

Režim zaštite predviđen u Konvenciji UNESCO-a iz 2001. za podvodnu kulturnu baštinu u Zoni, tj. na dnu mora i oceana izvan jurisdikcije država,⁸⁸ u velikoj mjeri slični sustavu izvješćivanja i konzultacija glede kulturnih dobara u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu kojeg smo upravo upoznali.

Čl. 11. st. 1. Konvencije UNESCO-a iz 2001. u prvoj rečenici upućuje na već spominjani čl. 149. Konvencije o pravu mora, obvezujući države stranke na “zaštitu podvodne kulturne baštine u Zoni, u skladu s ovom Konvencijom i člankom 149. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora.” S obzirom da u pogledu Zone nemamo obalnu državu koja bi imala prvenstveni interes za zaštitu podmorske baštine,⁸⁹ država stranka je, prema čl. 11. Konvencije UNESCO-a iz 2001., dužna zahtijevati od svojih državljana i zapovjednika brodova svoje državne pripadnosti da prijave o otkrićima i aktivnostima glede kulturnih dobara u Zoni šalju jedino njoj. Za razliku od isključivog gospodarskog odnosno epikontinentalnog pojasa, države stranke o otkrićima i aktivnostima u Zoni ne izvješćuju samo glavnog ravnatelja UNESCO-a nego također i glavnog tajnika Međunarodne vlasti za morsko dno (čl. 11. st. 2.).⁹⁰

⁸⁵ Uz to stavak 5. članka 10., kojeg ovdje nismo posebno obradili, a razrađuje dužnosti države koordinatorice, u točki c. obalnoj državi kao koordinatorici daje mogućnost provođenja preliminarnih istraživanja na podvodnoj kulturnoj baštini.

⁸⁶ O’Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 88. *et seq.*

⁸⁷ *Ibid.*, str. 83; Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 46.

⁸⁸ Definicija pojma “Zona” iz čl. 1. st. 5. Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini odgovara onoj iz čl. 1. st. 1. t. 1. Konvencije o pravu mora, tj. da “znači dno mora i oceana izvan granica nacionalne jurisdikcije”.

⁸⁹ Usp. Rau, *op. cit.* (bilj. 10), str. 417.

⁹⁰ Detaljnije o mogućoj ulozi Međunarodne vlasti za morsko dno u zaštiti podvodne kulturne baštine, v. Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 24), str. 85. *et seq.*; također v. Pallas, *op. cit.* (bilj. 19), str. 454. *et seq.*

U postupku konzultacija glede mjera zaštite kulturne baštine u Zoni, koji je predviđen u čl. 12. Konvencije, glavni ravnatelj UNESCO-a ima značajniju ulogu nego u slučaju istovrsnog postupka u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu. On poziva države stranke, koje su iskazale takav interes,⁹¹ da sudjeluju u konzultacijama i da jednu među sobom imenuju za državu koordinatoricu. Glavni ravnatelj UNESCO-a također mora pozvati i glavnog tajnika Međunarodne vlasti za morsko dno da sudjeluje u konzultacijama (čl. 12. st. 2.).

U slučaju da podvodnoj kulturnoj baštini u Zoni prijeti kakva neposredna opasnost, na djelovanje nije pozvana samo imenovana država koordinatorica, već naprotiv sve države stranke mogu poduzeti prikladne mjere radi odvratanja takve opasnosti od kulturnog dobra, i to čak i prije pokretanja postupka konzultacija (čl. 12. st. 3.).

Treba još naglasiti da u Zoni država koordinatorica, izvršavajući svoje dužnosti u skladu s Konvencijom, “djeluje na dobrobit cijelog čovječanstva u ime svih država stranaka” (čl. 12. st. 6.). Na taj se način zapravo ponovo ističe i potvrđuje načelo koje je svoj iskaz našlo već u čl. 149. Konvencije o pravu mora, a uvršteno je i među ciljeve i opća načela iz članka 2. Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini (st. 3.).⁹²

Članak 12. Konvencije UNESCO-a iz 2001. naposljetku sadrži u st. 7. i odredbu koja se tiče olupina državnih brodova i zrakoplova. Vidjeli smo ranije da je odredbom članka 7. st. 3. za teritorijalno more i odredbom članka 10. st. 7. za isključivi gospodarski odnosno epikontinentalni pojas obalnim državama ipak omogućeno zahvaćanje olupina državnih brodova i zrakoplova i bez suglasnosti države zastave.⁹³ Zasigurno su upravo te dvije odredbe učinile režim, koji je Konvencijom predviđen za olupine državnih brodova i zrakoplova, neprihvatljivim za velike pomorske sile.⁹⁴ Međutim, to se svakako ne može odnositi na čl. 12. st. 7., koji je sasvim jasan, pro-

⁹¹ Kao i u slučaju isključivog odnosno epikontinentalnog pojasa takav interes prema čl. 11. st. 4. Konvencije mogu iskazati one države koje imaju dokazivu vezu (engl. *verifiable link*) s kulturnom baštinom. Međutim, za razliku od čl. 9. st. 5., ta je veza ovdje pobliže određena na način da posebno treba uzeti u obzir prvenstvo prava država kulturnog, povijesnog ili arheološkog porijekla. Iako je očita namjera redaktora Konvencije UNESCO-a iz 2001. da slijede formulacije korištene u čl. 149. Konvencije o pravu mora, spominjanje prvenstvenih prava (engl. *preferential rights*) države porijekla, čiji točan sadržaj je i ranije bio sporan, jedino u vezi s kulturnim dobrima u Zoni samo stvara nejasnoće i zbunjuje, kao što ispravno ističe Strati, *op. cit.* (bilj. 23), str. 48. O’Keefe drži da uvođenje pojmova “prvenstva prava” i “države porijekla” u vezi s podvodnom kulturnom baštinom u Zoni zapravo ne donosi ništa novo i ni na koji način ne mijenja koncept “dokazive veze” koji se koristi i na drugim mjestima u Konvenciji o podvodnoj kulturnoj baštini, v. O’Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 96. Hrvatski je službeni prijevod čl. 11. st. 4. Konvencije UNESCO-a iz 2001. ponovo manjkav i nedosljedan.

⁹² V. *supra*, II.1.

⁹³ V. *supra*, II.2. i II.4.

⁹⁴ Usp. Garabello, *op. cit.* (bilj. 12), str. 135. *et seq.*, 150. *et seq.*

pisujući da nijedna država stranka ne može poduzeti ili odobriti podvodne aktivnosti na olupinama državnih brodova i zrakoplova u Zoni bez suglasnosti države zastave.

Na koncu treba primijetiti da će, kao i u slučaju isključivog gospodarskog i epikontinentalnog pojasa, djelotvornost predviđenog sustava izvješćivanja i konzultacija u Zoni uvelike ovisiti o dobroj volji država, tj. o tome hoće li se osigurati učinkovita komunikacija i razmjena u lancu osoba i tijela koji će sudjelovati u postupku izvješćivanja i konzultacija.⁹⁵

III. JURISDIKCIJA OBALNIH DRŽAVA ZA ZAŠTITU KULTURNE BAŠTINE U JADRANU PREMA UNUTRAŠNjem PRAVU

Konvenciju UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine ratificirale su, pored Hrvatske, i sve ostale jadranske obalne države. Crna Gora i Slovenija učinile su to 2008., a Albanija i Bosna i Hercegovina 2009. godine. Među jadranskim je državama Italija posljednja postala stranka Konvencije. Svoju je ispravu o ratifikaciji položila 8. siječnja 2010., pa je, u skladu s čl. 27., Konvencija za nju stupila na snagu 8. travnja 2010. godine.⁹⁶

Što se tiče nadležnosti obalnih država za zaštitu podmorskih kulturnih dobara u Jadranu prema unutrašnjem pravu, za potrebe ovoga rada osvrnut ćemo se na relevantne zakonske propise Hrvatske, Italije i Slovenije koji su nam bili dostupni. Pritom ćemo istaknuti one odredbe koje smatramo bitnima za pitanje kojim se bavimo, tj. jurisdikciju država za zaštitu podvodne kulturne baštine. Nije nam, dakle, namjera dati cjeloviti prikaz pravne zaštite podvodne kulturne baštine u pravnim porecima navedenih država, što bi uostalom prelazilo ograničene okvire naše rasprave.

1. Hrvatska

Hrvatska, prilikom ratifikacije Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini 2004. godine, nije dala izjavu o odabiru postupka kojeg će njezini državljani odnosno zapovjednici brodova njezine zastave morati slijediti kada prijavljuju otkrića podvodnih arheoloških nalaza u isključivom gospodarskom odnosno

⁹⁵ Usp. O'Keefe, *op. cit.* (bilj. 9), str. 98.

⁹⁶ V. kronološki popis država stranaka Konvencije u baza podataka *Conventions & Recommendations (Legal Instruments Adopted by UNESCO's Member States)* na web stranicama UNESCO-a: <<http://www.unesco.org>> (20.5.2010.).

epikontinentalnom pojasu neke strane države, što je u smislu čl. 9. st. 2. Konvencije bila dužna učiniti. Iako su nam nepoznati razlozi toga propusta, treba primijetiti da je samo nekolicina država, od njih 31 koje su dosad ratificirale Konvenciju, dalo odgovarajuću izjavu.⁹⁷

Hrvatska inače nema, kao što to imaju neke države, posebni zakon koji bi se ticao isključivo podvodnih kulturnih dobara.⁹⁸ Stoga je *sedes materiae* za zaštitu podvodne kulturne baštine *Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara* iz 1999. godine.⁹⁹ Zakon ne sadrži zasebnu definiciju podvodne kulturne baštine, ali se ipak niz odredbi referira na podvodna arheološka nalazišta. Tako i čl. 7., u kojem se primjerice nabrajaju nepokretna kulturna dobra, kaže da “[n]epokretno kulturno dobro može biti [...] arheološko nalazište i arheološka zona, uključujući i podvodna nalazišta i zone” (al. 5.). U hrvatskom zakonu pojam kulturnog dobra, za razliku od pristupa Konvencije UNESCO-a iz 2001., nije određen nekim vremenskim kriterijem.¹⁰⁰ Međutim, iz primjene Zakona u praksi vidljivo je da su se hrvatske službe za zaštitu kulturne baštine, što se tiče podmorskih kulturnih dobara, opredijelile za stroži vremenski kriterij od onog koji je predviđen konvencijskom definicijom. Naime, u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske upisane su kao zaštićena kulturna dobra i mnoge olupine iz doba Prvoga i Drugoga svjetskog rata.¹⁰¹

⁹⁷ V. popis izjava i rezervi uz Konvenciju o zaštiti podvodne kulturne baštine u *ibid.* Od jadranskih država je jedino Italija dala odgovarajuću izjavu, v. *infra*, III.3. Osim toga su države stranke, u skladu s čl. 22. Konvencije, dužne osnovati odnosno odrediti tijela koja će biti nadležna za podvodnu kulturnu baštinu, i o tome obavijestiti glavnog ravnatelja UNESCO-a. Ni to Hrvatska, čini se, nije učinila.

⁹⁸ Radi se prije svega o državama angloameričkoga pravnog kruga. Tako je primjerice Ujedinjena Kraljevina 1973. donijela *Protection of Wrecks Act*, koji je i danas na snazi, a u SAD-u je 1987. usvojen *Abandoned Shipwreck Act*, v. Dromgoole, S., “United Kingdom”, i Varmer, O., “United States of America”, oboje u: Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 21), str. 321. *et seq.*, odnosno str. 355. *et seq.*

⁹⁹ Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara objavljen je u: *Narodne novine* (dalje: *NN*), br. 69/1999, a kasnije izmjene i dopune Zakona u: *NN*, br. 151/2003, 157/2003, 87/2009.

¹⁰⁰ Vremenske kriterije nalazimo jedino u čl. 69a., koji je uvršten u Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara na temelju Zakona o izmjenama i dopunama iz 2003. (*NN*, 151/2003) radi usklađenja hrvatskih propisa s Uredbom Vijeća (EEZ-a) br. 3911/92 od 9. prosinca 1992. o izvozu kulturnih dobara. Naime, toj uredbi je priložen popis predmeta koji se smatraju kulturnim dobrima u smislu Uredbe, te se na njih odnose izvozna ograničenja propisana Uredbom. Neki predmeti iz priloga Uredbe određeni su različitim vremenskim kriterijima. Upravo je taj popis iz priloga Uredbe preuzet u članak 69a. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara, a primjenjivat će se na temelju čl. 126a. Zakona od dana prijema Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije, pa će od tada i predmeti s tog popisa biti obuhvaćeni izvoznim ograničenjima za kulturna dobra koja su predviđena u Zakonu.

¹⁰¹ Primjera radi v. Izvod iz Registra kulturnih dobara Republike Hrvatske br. 1/2002, koji je objavljen u: *NN*, br. 151/2002. U Izvodu se pod točkom B. navode upisi podvodnih arheoloških lokaliteta, među kojima i neke olupine brodova i zrakoplova koji su potonuli prije manje od 100 godina.

Načelo zaštite podvodne kulturne baštine *in situ*, koje u Konvenciji UNESCO-a iz 2001. ima istaknuto mjesto, u Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara nije izričito spomenuto, pa ni u vezi s podvodnim arheološkim nalazištima. Međutim, prema čl. 5. Zakona je jedna od svrha zaštite kulturnih dobara njihova “zaštita i očuvanje [...] u neokrnjenom i izvornom stanju, te prenošenje kulturnih dobara budućim naraštajima” (al. 1.). U vezi s tim postavlja se i pitanje primjene “Pravila”, tj. arheoloških tehničkih i znanstvenih standarda iz priloga Konvenciji UNESCO-a iz 2001., koji su, kao što smo vidjeli, obvezujući također i za podvodne arheološke aktivnosti u teritorijalnom moru i unutrašnjim vodama država stranaka. Iako hrvatski Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara iz 1999. nigdje izričito ne upućuje na “Pravila” iz priloga Konvenciji o podvodnoj kulturnoj baštini, njegova rješenja, uz kasnije izmjene i dopune, po svemu sudeći slijede suvremena arheološka shvaćanja.¹⁰² Takav se zaključak daje dodatno potkrijepiti, ako uzmemo u obzir dva podzakonska propisa koja je ministar kulture donio na temelju ovlaštenja iz čl. 49. Zakona. Naime, Pravilnik o arheološkim istraživanjima iz 2005.,¹⁰³ koji obuhvaća i podvodna arheološka istraživanja, svojim odredbama uvelike odražava standarde zadane “Pravilima” Konvencije UNESCO-a iz 2001., pogotovo što se tiče planiranja, financiranja, stručnog vođenja i dokumentiranja arheoloških projekata. S druge strane, najnoviji Pravilnik o postupku i načinu izdavanja dopuštenja za obavljanje podvodnih aktivnosti u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske u područjima gdje se nalaze kulturna dobra iz 2009., koji je također donesen na temelju čl. 49. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara, doduše nije neposredno povezan s provođenjem arheoloških istraživanja, ali propisuje uvjete pod kojima je dozvoljeno ronjenje u turističke svrhe na zaštićenim podvodnim arheološkim lokalitetima.¹⁰⁴ Stoga primjenom tog pravilnika Hrvatska zapravo provodi pravilo 7. iz priloga Konvenciji UNESCO-a iz 2001., prema kojem se potiče javni pristup podvodnoj kulturnoj baštini, ako to nije u suprotnosti s potrebama zaštite podvodnog kulturnog dobra.

¹⁰² Usp. Mesić, J., “Protezione del patrimonio culturale subacqueo in Croazia”, u: Maniscalco, F. (ur.), *Tutela, conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale subacqueo*, Napoli, 2004, str. 244.

¹⁰³ NN, br. 30/2005.

¹⁰⁴ Pravilnik je objavljen u: NN, br. 22/2009. Prema Pravilniku na zaštićenim podvodnim arheološkim lokalitetima dozvoljeno je isključivo organizirano ronjenje, a individualno ronjenje je zabranjeno. Takvo organizirano ronjenje u prvenstveno turističke svrhe provode za to osposobljene pravne osobe – ronilački klubovi, koji moraju imati posebno dopuštenje od nadležnog konzervatorskog odjela Ministarstva kulture. Dopuštenja za pojedine lokalitete izdaju se na razdoblje od pet godina, a na temelju programa ronjenja u zaštićenim područjima-zonama koji donosi Ministarstvo kulture. Program za razdoblje od 2009. do 2013. dostupan je na web stranicama Ministarstva kulture: <<http://www.min-kulture.hr/default.aspx?id=4733>> (20.5.2010.).

Iako Hrvatska, prema našim saznanjima, nije donijela posebni propis kojim bi izričito zahtijevala od svojih državljana odnosno zapovjednika brodova svoje zastave da, u smislu Konvencije UNESCO-a iz 2001., prijave otkrića podmorske baštine u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu i u Zoni, u Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara od ranije postoji odredba, po kojoj su svi građani “dužni [...] prijaviti nadležnom tijelu dobro za koje se predmnijeva da ima svojstvo kulturnog dobra” (čl. 4. st. 3.). Upitno je, dakako, u kojoj se mjeri primjena te odredbe može protegnuti na isključivi gospodarski odnosno epikontinentalni pojas te na Zonu, s obzirom da ti morski pojasevi nisu dio državnog područja.

U *Pomorskom zakoniku*,¹⁰⁵ pored pravila pomorskog prava, nalazimo i pravila međunarodnog prava mora, i to poglavito u njegovu drugom dijelu, koji je naslovljen “Morski i podmorski prostori Republike Hrvatske” i donosi odredbe o jurisdikciji Republike Hrvatske u morskim pojasevima uz njezinu obalu.¹⁰⁶ U tom se drugom dijelu Zakonika dva zakonska članka dotiču podvodne kulturne baštine. Tako se u čl. 13. određuje da se arheološka istraživanja, fotografiranja i/ili drugi oblici dokumentiranja kulturnih dobara u unutrašnjim vodama Republike Hrvatske mogu obavljati samo uz odobrenje ministarstva nadležnog za poslove kulture (st. 2.). Kada aktivnosti na podvodnoj baštini u unutrašnjim vodama provodi strani znanstvenoistraživački brod, prisutan mora biti barem jedan stručnjak kojeg odredi Ministarstvo kulture (st. 7.), a kada je strani brod ujedno i ratni brod mora biti prisutan stručnjak iz redova Oružanih snaga Republike Hrvatske, odnosno Ministarstva obrane (st. 9.). Istovrsne odredbe sadržane su u čl. 31. Zakonika za aktivnosti na podvodnoj kulturnoj baštini u teritorijalnom moru. U *Pomorskom zakoniku* se podvodna kulturna baština spominje još samo u jednoj odredbi druge glave osmog dijela, koja donosi pravna pravila o spašavanju i vađenju predmeta iz mora. Naime, u čl. 787. st. 1. propisano je da se “spašavanje ili vađenje imovine koja ima ili se može pretpostaviti da ima svojstvo kulturnog dobra, a nalazi se na dnu mora, ne smije [...] poduzeti bez odobrenja ministarstva nadležnog za poslove kulture.”¹⁰⁷

Poznato je da ni raniji *Pomorski zakonik* iz 1994.,¹⁰⁸ a ni novi *Pomorski zakonik* iz 2004., koji je sada na snazi, nisu predvidjeli čak ni mogućnost proglašenja

¹⁰⁵ NN, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008.

¹⁰⁶ Za kritičku analizu odredbi *Pomorskog zakonika* koje odražavaju pravila međunarodnog prava mora i međunarodnog prava općenito, v. Vukas, B., “*Pomorski zakonik Republike Hrvatske i međunarodno pravo mora*”, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, sv. 58, 2008, str. 181-203.

¹⁰⁷ U tom smislu čl. 50. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara određuje da “[l]učka kapetanija prije izdavanja dozvole za vađenje potonulih stvari mora pribaviti mišljenje nadležnog tijela [tj. konzervatorskog odjela Ministarstva kulture na čijem se području kulturno dobro nalazi] da se ne radi o vađenju potonulih stvari koje imaju ili za koje se predmnijeva da imaju svojstvo kulturnog dobra.”

¹⁰⁸ NN, br. 17/1994, 74/1994, 43/1996.

vanjskog pojasa. Štoviše, taj se institut međunarodnog prava mora u obje verzije zakonika ne spominje niti jednom riječju. Razlog tome ostaje nejasan, s obzirom da je interes Republike Hrvatske za proglašenje vanjskog pojasa očit.¹⁰⁹ Što se tiče zaštite podvodne kulturne baštine, takav je interes proizlazio već iz ovlasti koje je obalna država dobila na temelju čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora glede arheoloških i povijesnih predmeta na dnu vanjskog pojasa, makar doseg i točan sadržaj tih ovlasti po Konvenciji o pravu mora bili sporni. No, kao što smo vidjeli, Konvencija UNESCO-a iz 2001. potvrdila je u svome čl. 8. da obalna država doista ima ovlasti donositi i provoditi zaštitne mjere u pogledu kulturne baštine u vanjskom pojasu. Stoga bi, sada kad je Konvencija o podvodnoj kulturnoj baštini na snazi, proglašenje vanjskog pojasa, pored zaštite drugih interesa Republike Hrvatske, pridonijelo i boljoj zaštiti podmorskih kulturnih dobara.

Za razliku od vanjskog pojasa, Pomorski zakonik iz 1994., iako u času svoga donošenja nije uspostavio isključivi gospodarski pojas, barem je u čl. 1042. predvidio mogućnost njegova proglašenja, a za odredbe IV. glave drugog dijela, koje se odnose na gospodarski pojas, rečeno je da će se primjenjivati kada Hrvatski sabor proglasi taj morski pojas (čl. 1042. st. 2.). U trenutku usvajanja novog Pomorskog zakonika iz 2004., Hrvatska je već bila donijela odluku o proglašenju tzv. zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa (dalje: ZERP),¹¹⁰ pa čl. 1018. Zakonika u stavku 1. određuje trenutak primjene onih odredaba o gospodarskom pojasu, na koje se referira Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru iz 2003.,¹¹¹ dok se za preostale odredbe IV. glave drugog dijela Zakonika u stavku 2. kaže da će se početi primjenjivati “kad Hrvatski sabor proglasi ostale sadržaje isključivoga gospodarskog pojasa u skladu s Konvencijom o pravu mora.” Međutim, ono što je važno za predmet naše rasprave jest činjenica da među odredbama IV. glave drugog dijela Pomorskog zakonika, kako onog iz 1994., tako i novog iz 2004., nema nijedne koja bi se ticala zaštite podvodne kulturne baštine. Jednako tako ni odredbe V. glave drugog dijela Zakonika o pravnom režimu epikontinentalnog pojasa, koji Hrvatska kao obalna država ima *ipso facto*, ne spominju kulturna dobra.

U već spomenutoj *Odluci o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru*, koju je Hrvatski sabor donio 3. listopada 2003. i kojom se, umje-

¹⁰⁹ Usp. Vukas, *op. cit.* (bilj. 106), str. 185. *et seq.* Suprotno gledište iznosi Ibler, V., *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb, 2001, str. 61.

¹¹⁰ O razlozima zbog kojih Hrvatska nije proglasila puni sadržaj isključivog gospodarskog pojasa i problemima primjene ZERP-a u odnosu na države članice Europske unije, te o samom sadržaju pravnog režima ZERP-a, vidi: Vukas, *op. cit.* (bilj. 106), str. 193. *et seq.*; Vidas, D., “The UN Convention on the Law of the Sea, the European Union and the Rule of Law: What Is Going on in the Adriatic Sea?”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, sv. 24, 2009, str. 9. *et seq.*

¹¹¹ NN, br. 157/2003, 77/2004, 138/2006, 31/2008.

sto isključivog gospodarskog pojasa u punom sadržaju, u morskom prostoru izvan hrvatskog teritorijalnog mora uspostavlja ZERP, također ćemo uzalud tražiti makar aluziju na potrebu zaštite kulturne baštine u tom morskom pojasu.

Međutim, taj je propust donekle ispravljen u *Zakonu o Obalnoj straži Republike Hrvatske* iz 2007.¹¹² Na temelju toga zakona formirana je, naime, Obalna straža Republike Hrvatske kao sastavni dio Hrvatske ratne mornarice, a njezini “[t]emeljni poslovi i zadaće [...] su zaštita suverenih prava i provedba jurisdikcije Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu, epikontinentalnom pojasu i na otvorenu moru” (čl. 1. st. 2.). U čl. 36. st. 1. Zakona izričito je propisano da Obalna straža u ZERP-u “obavlja nadzor i zaštitu” između ostalog i kulturne baštine.¹¹³ Odredba ne spominje epikontinentalni pojas, što se u prvi mah može doimati kao propust, ako imamo na umu da ZERP, barem što se tiče živih prirodnih bogatstava,¹¹⁴ obuhvaća samo vodeni stup. No, kulturna baština očito ne spada u živa prirodna bogatstva, pa se ZERP u tom dijelu proteže i na podmorje, tj. na morsko dno i njegovo podzemlje.¹¹⁵ Obalna straža je nadalje, prema izričitoj odredbi čl. 38. st. 2. Zakona, dobila zadatak da u suradnji s nadležnim tijelima Ministarstva kulture “nadzire arheološka istraživanja u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske.” Kao što je vidljivo i iz citirane odredbe čl. 38. st. 2. Zakona, Obalna straža svoje zadatke provodi u koordinaciji s drugim nadležnim tijelima, a za pitanja zaštite kulturne baštine to je prvenstveno Ministarstvo kulture. U tom smislu Zakon predviđa i osnivanje Središnje koordinacije za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru (čl. 8.), u čijem sastavu je i predstavnik ministarstva nadležnog za kulturu, a Središnja koordinacija ima i uže Stručno tijelo, koje joj pomaže u radu (čl. 9.).

Na temelju ovlaštenja iz čl. 39. Zakona o Obalnoj straži, ministar obrane je 2009. donio *Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za zaštitu kul-*

¹¹² NN, br. 109/2007.

¹¹³ Čl. 36. st. 1. Zakona o Obalnoj straži u cijelosti glasi: “U skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske Obalna straža u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu obavlja nadzor i zaštitu morskog okoliša, prirode i kulturne baštine, a u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru pruža potporu tijelima nadležnima za nadzor i zaštitu morskog okoliša, prirode i kulturne baštine.”

¹¹⁴ Točka 1. Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, v. *supra*, bilj. 111.

¹¹⁵ Pritom naravno treba imati na umu da je, na temelju posljednje izmjene Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru iz 2008., primjena ZERP-a u odnosu na države članice Europske unije odgođena “do iznalaženja zajedničkog dogovora u EU duhu” (točka 3. st. 2. Odluke, v. *ibid.*). Podmorska kulturna dobra se međutim nužno nalaze na morskom dnu, a tu, bez obzira na primjenu ZERP-a, vrijedi pravni režim epikontinentalnog pojasa, pa Hrvatska u tom smislu svakako ima podlogu za provođenje aktivnosti radi zaštite arheoloških nalazišta u skladu s Konvencijom o podvodnoj kulturnoj baštini.

turnih dobara na moru, morskom dnu i podmorju.¹¹⁶ Taj podzakonski akt dugačkog naziva uglavnom uređuje način i postupak suradnje i razmjene informacija na operativnoj razini. No, zanimljiv je po tome, što u svom čl. 2. sadrži definiciju podvodne kulturne baštine,¹¹⁷ koja je gotovo jednaka onoj iz Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine, s tom bitnom razlikom da uvodi stroži vremenski kriterij od 50 godina, pa time odražava već postojeću praksu hrvatskih službi za zaštitu kulturnih dobara. Unatoč tomu je nomotehnički pomalo neobično da se konvencijska definicija podvodne kulturne baštine u hrvatskim pravnim propisima po prvi put pojavljuje u podzakonskom aktu.

Makar i pošli od toga da se Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine na temelju čl. 140. Ustava Republike Hrvatske primjenjuje neposredno,¹¹⁸ na kraju ipak treba primijetiti da Hrvatska, čini se, nigdje, pa ni u Zakonu o Obalnoj straži, nije uredila kako bi konkretno trebao teći postupak konzultacija u slučaju kada bi Hrvatska preuzela dužnost “koordinatorice”, bilo u pogledu kulturnih dobara nađenih u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu, bilo, iako manje vjerojatno, u pogledu otkrića u Zoni. A onda, dakako, nije određeno ni nadležno tijelo koje bi koordiniralo takav postupak.

2. Slovenija

Čini se da je Slovenija, polažući 2008. svoju ispravu o ratifikaciji Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini, jednako kao i Hrvatska, propustila odabrati jednu od varijanti postupka prijavljivanja otkrića kulturnih dobara u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu strane države,¹¹⁹ iako, kao što smo već objasnili, iz čl. 9. st. 2. Konvencije proizlazi da su države stranke dužne to učiniti.

¹¹⁶ *NN*, br. 56/2009.

¹¹⁷ Definicija iz čl. 2. Pravilnika glasi: “‘Podvodna kulturna baština’ je svaki trag ljudskog postojanja kulturnog, povijesnog ili arheološkog karaktera koji se nalazi, djelomično ili potpuno pod vodom, povremeno ili stalno, barem 50 godina, poput:

- lokacija, građevina, zgrada, predmeta i ljudskih ostataka zajedno s njihovim arheološkim i prirodnim okruženjem,
- plovnih objekata, zrakoplova, drugih prijevoznih sredstava ili njihovih dijelova, njihovog tereta ili drugog sadržaja, zajedno s njihovim arheološkim i prirodnim okruženjem, i predmeta prapovijesnog razdoblja.”

¹¹⁸ Ustav Republike Hrvatske, *NN*, br. 41/2001. (pročišćeni tekst), 55/2001. (ispravak).

¹¹⁹ V. popis izjava i rezervi uz Konvenciju o zaštiti podvodne kulturne baštine u bazi podataka *Conventions & Recommendations (Legal Instruments Adopted by UNESCO's Member States)* na web stranicama UNESCO-a: <<http://www.unesco.org>> (20.5.2010.).

U pogledu unutrašnjih pravnih pravila, Slovenija također nema posebni zakon koji bi se isključivo odnosio na zaštitu podvodnih kulturnih dobara. Stoga je podvodna baština uključena u polje primjene *Zakona o zaštiti kulturne baštine* iz 2008.,¹²⁰ koji sveobuhvatno normira zaštitu svih vrsta kulturnih dobara. Zakon ne sadrži zasebnu definiciju podvodne kulturne baštine niti posebna pravila za podvodna kulturna dobra, ali je iz definicija izraza korištenih u Zakonu jasno da režim zaštite uspostavljen Zakonom uvijek obuhvaća i podvodnu baštinu. Tako se u čl. 3. st. 1. t. 2. izraz “arheološki nalaz” definira kao “pokretni arheološki predmet, koji je bio pod zemljom ili *pod vodom* barem 100 godina”, ali se dodaje da su “[a]rheološki nalazi [...] također oružje, streljivo, vojna vozila i plovila ili njihovi dijelovi, koji su bili pod zemljom ili *pod vodom* barem 50 godina.”¹²¹ Očito je da ta definicija uključuje i podvodna dobra. No, zanimljivo je da slovenski zakon kombinira dva vremenska kriterija, jedan opći od 100 godina koji nam je poznat iz Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini, dok posebni vremenski kriterij od 50 godina vrijedi za arheološke predmete vojnog porijekla. Upotreba strožeg vremenskog kriterija očigledno ide za tim da se zaštite predmeti iz dvaju svjetskih ratova 20. stoljeća. Jednaku kombinaciju vremenskih kriterija nalazimo i u definiciji izraza “arheološki ostaci”, koji također uključuje i dobra koja su bila pod vodom barem 100 odnosno 50 godina (čl. 3. st. 1. t. 3.).

Jedina odredba slovenskog *Pomorskog zakonika*¹²² koja se tiče podvodne kulturne baštine odnosi se na vađenje potonulih stvari, a analogna je istovrsnoj odredbi hrvatskog Pomorskog zakonika – čak je i redni broj zakonskog članka identičan. Naime, prema čl. 787. st. 2. slovenskog Pomorskog zakonika “[d]ozvolu za vađenje potonulih stvari, koje imaju ili se predmnijeva da imaju svojstvo zaštićenog kulturnog dobra, izdaje ministar nadležan za kulturu.”¹²³

Što se tiče jurisdikcije za zaštitu podvodne kulturne baštine u pojedinim morskim pojasevima, Slovenija je u *Zakon o proglašenju zaštićenog ekološkog pojasa i epikontinentalnog pojasa*, koji je donesen 2005.,¹²⁴ također uključila i jurisdikciju nad podvodnom baštinom. Naime, prema čl. 6. toga zakona provodi se “[u] zaštićenom ekološkom pojasu [...] pravni poredak Republike Slovenije i pravni poredak Europske unije na području zaštite i očuvanja morskog okoliša uključujući *arheološku baštinu*

¹²⁰ Zakon o varstvu kulturne dediščine, *Uradni list Republike Slovenije* (dalje: *ULRS*), br. 16/2008, 123/2008.

¹²¹ Citate je preveo autor, i istaknuo pojedine riječi kurzivom.

¹²² Pomorski zakonik (uradno prečišćeno besedilo), *ULRS*, br. 120/2006.

¹²³ Citat je preveo autor.

¹²⁴ Zakon o razglasitvi zaštitne ekološke cone in epikontinentalnem pasu Republike Slovenije, *ULRS*, br. 93/2005. Engleski prijevod Zakona objavljen je u *Law of the Sea Bulletin* (dalje: *LOSB*), br. 60, 2006, str. 56-57.

u skladu s odredbama XII. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora.”¹²⁵ Dakako, Slovenija tim zakonom zapravo krši odredbe Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, koje je stranka, budući da zbog nepovoljnog geografskog položaja nema niti može imati epikontinentalni pojas, pa prema tome nije u mogućnosti ni proglasiti isključivi gospodarski pojas ili njegove derivate. Slovenski Zakon o proglašenju zaštićenog ekološkog pojasa i epikontinentalnog pojasa stoga nije ništa drugo doli “mrtvo slovo na papiru”.¹²⁶

3. Italija

Za razliku od Hrvatske i Slovenije, Italija je prilikom ratifikacije Konvencije o podvodnoj kulturnoj baštini ispunila obvezu iz čl. 9. st. 2. Konvencije, te je izjavila da će se izvješća o otkrićima kulturnih dobara u isključivom gospodarskom odnosno epikontinentalnom pojasu druge države prosljeđivati na način predviđen u čl. 9. st. 1. t. b.ii. Konvencije.¹²⁷ Drugim riječima, Italija će od svojih državljana i zapovjednika brodova svoje državne pripadnosti zahtijevati da takva otkrića prijave samo njoj, a onda je dužnost Italije da osigura brz i učinkovit prijenos informacija o otkrićima svim ostalim državama strankama.

Italija je 2004. donijela novi *Zakonik o kulturnim dobrima i krajobrazu*, koji je sadržan u Zakonskom dekretu od 22. siječnja 2004., br. 42.¹²⁸ Slično kao Hrvatska

¹²⁵ Citat je preveo autor, i istaknuo pojedine riječi kurzivom.

¹²⁶ O neutemeljenosti slovenskog zahtjeva detaljnije v. Vidas, *op. cit.* (bilj. 110), str. 35. *et seq.* Usp. također Vukas, *op. cit.* (bilj. 106), str. 199. Leanza govori o osebnosti (franc. *singularité*) slovenske inicijative, objašnjavajući da je zbog uskoće Tršćanskog zaljeva, gdje Slovenija jedino ima obalu, njezino teritorijalno more okruženo talijanskim i hrvatskim teritorijalnim morima, v. Leanza, U., “L’institution de zones de protection écologique dans la politique des Etats côtiers de la Méditerranée”, u: Vukas, Šošić, *op. cit.* (bilj. 33), str. 264. Protiv slovenskog proglašenja zaštićenog ekološkog pojasa i epikontinentalnog pojasa formalno je prosvjedovala jedino Hrvatska, v. hrvatsku verbalnu notu od 31.5.2007., koja je objavljena u *LOSB*, br. 64, 2007, str. 40-42.

¹²⁷ V. popis izjava i rezervi uz Konvenciju o zaštiti podvodne kulturne baštine u bazi podataka *Conventions & Recommendations (Legal Instruments Adopted by UNESCO's Member States)* na web stranicama UNESCO-a: <<http://www.unesco.org>> (20.5.2010.).

¹²⁸ Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 Legge 6 luglio 2002, n. 137”, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (dalje: *GURI*), br. 45/2004 – Supplemento Ordinario n. 28. Kasnije izmjene Zakonika sadržane su u: Decreto Legislativo 24 marzo 2006, n. 156, *GURI*, br. 97/2006 – Supplemento Ordinario n. 102 (ispravak u *GURI*, br. 119/2006); Decreto Legislativo 24 marzo 2006, n. 157, *GURI*, br. 97/2006 – Supplemento Ordinario n. 102; Decreto Legislativo 26 marzo 2008, n. 62, *GURI*, br. 84/2008 – Serie Generale; Decreto Legislativo 26 marzo 2008, n. 63, *GURI*, br. 84/2008 – Serie Generale. Na web stranicama talijanskog Ministarstva za kulturna dobra i djelatnosti (*Ministero per i Beni*

i Slovenija, Italija u svome Zakoniku uređuje zaštitu kulturnih dobara općenito, pa je njime obuhvaćena i baština u moru, ali se, i po tome je talijanski pristup nešto drukčiji od hrvatskog i slovenskog, taj Zakonik odnosi također na zaštitu prirodnih krajobrazu.¹²⁹ No, u vezi s temom kojom se bavimo u ovome radu, važno je uočiti da ni Italija nema posebni zakon koji bi se odnosio isključivo na zaštitu podvodnih kulturnih dobara, a ni sam Zakonik iz 2004. uglavnom ne sadrži neke specijalne odredbe o zaštiti te vrste baštine. Međutim, tu svakako treba izdvojiti odredbu čl. 94. Zakonika, prema kojoj se “[a]rheološki i povijesni predmeti nađeni na dnu morskog pojasa koji se proteže dvanaest morskih milja računajući od vanjske granice teritorijalnog mora štite [...] u smislu ‘pravila koja se odnose na aktivnosti usmjerene na podvodnu kulturnu baštinu’, dodanih Konvenciji UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine koja je usvojena u Parizu 2. studenog 2001.”¹³⁰ Iako se čini da je Italija time svoju jurisdikciju proširila i na morski pojas koji se proteže 12 morskih milja od vanjske granice njezinog teritorijalnog mora, pravni značaj i doseg te odredbe zapravo ostaju nejasni.¹³¹ Najprije treba primijetiti da Italija nije proglasila vanjski pojas. Vidjeli smo, doduše, da neki od autora, koji ekstenzivno tumače čl. 303. st. 2. Konvencije o pravu mora, jurisdikciju obalne države za zaštitu arheoloških i povijesnih predmeta na morskom dnu koje se proteže uz teritorijalno more, ne čine zavisnim od proglašenja samog vanjskog pojasa, pa bi se radilo o svojevrsnom arheološkom pojasu. Ali, Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine, iako daje pravo obalnoj državi da “regulira i odobri” podmorske arheološke aktivnosti, nije izričito potvrdila navedeno doktrinarno stajalište, već naprotiv postojanje jurisdikcije obalne države za zaštitu kulturnih dobara u tom morskom pojasu i dalje vezuje uz pojam vanjskog pojasa, te ne govori o zasebnom

e le Attività Culturali) dostupan je pročišćeni tekst Zakonika (*rivista 2008*): <http://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1240240310779_codice2008.pdf> (20.5.2010.). O talijanskom zakonodavstvu prije donošenja Zakonika iz 2004., a s obzirom na zaštitu podvodne kulturne baštine vidi: Benini, S., “Il patrimonio archeologico subacqueo nella legislazione nazionale”, u: Maniscalco, *op. cit.* (bilj. 102), str. 75-89; Ferro, D., “La tutela del patrimonio culturale subacqueo nell’ordinamento italiano”, u: Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 30), str. 277-295.

¹²⁹ U Hrvatskoj je problematika zaštite i očuvanja biološke i krajobrazne raznolikosti regulirana u Zakonu o zaštiti prirode, *NN*, br. 70/05, 139/08.

¹³⁰ Citat je preveo autor. Čl. 94. Zakonika u talijanskom izvorniku glasi: “Gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nei fondali della zona di mare estesa dodici miglia marine a partire dal limite esterno del mare territoriale sono tutelati ai sensi delle ‘regole relative agli interventi sul patrimonio culturale subacqueo’, allegate alla Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001.”

¹³¹ Usp. Scovazzi, T., “La zone de protection écologique italienne dans le contexte confus de zones côtières méditerranéennes”, *Annuaire du droit de la mer*, sv. 10, 2005, str. 212.

arheološkom pojasu.¹³² Osim toga na temelju čl. 94. talijanskog Zakonika njegova primjena nije izričito protegnuta na morski pojas izvan teritorijalnog mora nego ta odredba predviđa da će se na arheološke nalaze u tom morskom prostoru primijeniti znanstveni i tehnički standardi iz priloga Konvenciji UNESCO-a iz 2001. Zanimljivo je pritom da Italija u trenutku donošenja Zakonika o kulturnim dobrima i krajobrazu još nije bila ni ratificirala Konvenciju o zaštiti podvodne baštine, na koju se čl. 94. Zakonika poziva.¹³³ Dapače, trebalo je proteći još punih šest godina od donošenja Zakonika da bi se Italija odlučila na taj korak. Na kraju treba ipak još dodati da, po svemu sudeći, nije bilo nikakvih prosvjeda protiv talijanskog proširenja jurisdikcije na zaštitu arheoloških i povijesnih predmeta u morskom pojasu izvan njezinog teritorijalnog mora.

Iako su talijanske reakcije na proglašenje hrvatskog ZERP-a bile negativne,¹³⁴ Italija je Zakonom od 8. veljače 2006., br. 61., i sama predvidjela uspostavu pojaseva ekološke zaštite u morskim prostorima izvan granica njezina teritorijalnog mora.¹³⁵

¹³² V. *supra*, II.3.

¹³³ Scovazzi se stoga pita može li država primijeniti prilog nekoj konvenciji, a da nije postala stranka same konvencije, te u načelu daje negativan odgovor, v. Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 131), str. 212, bilj. 13. No, iako je formulacija ove odredbe talijanskog Zakonika o kulturnim dobrima i krajobrazu nomotehnički pomalo osebujna, ne vidimo razloga zašto neka država ne bi u svoje unutrašnje zakonodavstvo preuzela pravila iz priloga nekoj konvenciji, koji k tome čini zaokruženu cjelinu, a da nije postala strankom same konvencije. Štoviše slobodna je u svoje zakonodavstvo pretočiti i pojedine odredbe iz osnovnog teksta konvencije koje bi joj bile po volji. Tako je i Norveška, premda je glasala protiv usvajanja Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine prvenstveno zbog njezine neusklađenosti s Konvencijom o pravu mora, izjavila da će razmotriti jednostranu primjenu "Pravila" iz priloga Konvenciji, v. izjavu Norveške prilikom glasanja u Komisiji br. IV za kulturu Opće konferencije UNESCO-a 29. listopada 2001., otisnuta u: Garabello, Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 3), str. 248. *et seq.* Norveški je zakon o zaštiti kulturne baštine, čini se, usklađen s tehničkim i znanstvenim standardima iz priloga Konvenciji UNESCO-a iz 2001., a norveške se službe za zaštitu kulturne baštine u svojoj praksi čak izričito pozivaju na "Pravila", v. Kvalø, F., Marstrander, L., "Norway", u: Dromgoole, *op. cit.* (bilj. 21), str. 221, 223, 227.

¹³⁴ Detaljnije vidi: Vidas, *op. cit.* (bilj. 110), str. 15, 19, 40. *et seq.*; Vukas, *op. cit.* (bilj. 106), str. 197. *et seq.*

¹³⁵ Legge 8 febbraio 2006, n. 61, *GURI*, br. 52/2006 – Serie Generale. Engleski je prijevod objavljen u *LOSB*, br. 61, 2006, str. 98. Engleski prijevod, koji je za objavu u *LOSB* priredila sama Italija, govori o jednom pojasu ekološke zaštite, iako talijanski izvornik, kako u nazivu tako i u samom tekstu zakona, koristi množinu (tal. *zone di protezione ecologica*). Izgleda da je donošenje talijanskog zakona o pojasevima ekološke zaštite, kako objašnjava Scovazzi, izazvano prvenstveno time što je Francuska još 2003. na svojim mediteranskim obalama predvidjela uspostavu istih takvih pojaseva, pa je Italija na neki način bila prisiljena reagirati kako se u slučaju budućeg razgraničenja morskih pojaseva ne bi našla u nepovoljnom položaju. No, Italija time nije promijenila svoj negativni stav prema proširenju isključivih ribolovnih prava izvan granica teritorijalnog mora mediteranskih država, v. Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 131), str. 220. *et seq.* Usp. također: Leanza, *op. cit.* (bilj. 126), str. 262; Vidas, *op. cit.* (bilj. 110), str. 40. *et seq.*

Zakon, slično kao i hrvatski Pomorski zakonik iz 1994. u odnosu na isključivi gospodarski pojas, zapravo ne uspostavlja same ekološke pojaseve nego daje pravni okvir za njihovo buduće proglašenje. Pojedini pojas uspostaviti će se dekretom talijanskog predsjednika, uz prethodnu odluku talijanske vlade, a na prijedlog ministra okoliša i zaštite područja, koji se pak treba suglasiti s ministrom vanjskih poslova i ministrom za kulturna dobra i djelatnosti (čl. 1. st. 2.). Također valja primijetiti da zakon koristi množinu, tj. *zone di protezione ecologica*, pa očito predviđa mogućnost uspostave više odvojenih ekoloških pojaseva, koji bi se prostirali samo na nekim ograničenim odsjecima talijanske obale, a jednako je tako ostavljena mogućnost uspostave pojedinih pojaseva u različito doba.¹³⁶ U čl. 2. st. 1. Zakona određeno je da Italija u pojasevima ekološke zaštite prvenstveno provodi jurisdikciju u području zaštite i očuvanja morskog okoliša, dok su prema čl. 2. st. 3. djelatnosti ribarenja izričito isključene. No, ono što je nama interesantno je da jurisdikcija Italije u pojasevima ekološke zaštite uključuje “arheološku i povijesnu baštinu, u skladu s [...] Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora i Konvencijom UNESCO-a iz 2001. o zaštiti podvodne kulturne baštine, usvojenom u Parizu 2. studenog 2001., od dana njezinog stupanja na snagu za Italiju” (čl. 2. st. 1.).¹³⁷ Ponovo je nomotehnički neobično da se Italija u svome zakonu poziva na međunarodni ugovor koji u trenutku donošenja zakona ne samo da nije bio na snazi, nego će ga sama Italija ratificirati tek četiri godine kasnije.¹³⁸ Nadalje se u čl. 2. st. 2. Zakona propisuje da se u ekološkim pojasevima primjenjuju odredbe talijanskog prava, prava Europske unije i međunarodni ugovori na snazi za Italiju, između ostalog, također i na području zaštite arheološke i povijesne baštine, a primjena navedenih pravnih pravila se izričito proteže i na brodove strane zastave i strane državljanke.

¹³⁶ *Ibid.*, str. 264; Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 131), str. 219. Koliko nam je poznato Italija zasad još nije proglasila nijedan pojas ekološke zaštite uz svoje obale.

¹³⁷ Citat je preveo autor.

¹³⁸ Pored toga Scovazzi tu odredbu podvrgava kritici i iz razloga što istodobno pozivanje na Konvenciju o pravu mora i Konvenciju o podvodnoj baštini ne smatra svrhovitim, s obzirom da između tih dviju konvencija nema suglasja što se zaštite podvodnih kulturnih dobara tiče. Dapače, Konvencija UNESCO-a iz 2001. se trudi ispraviti katastrofalne posljedice po kulturnu baštinu koje proizlaze iz Konvencije o pravu moru, v. Scovazzi, *op. cit.* (bilj. 131), str. 219. *et seq.*

IV. ZAKLJUČAK

Vidjeli smo da Hrvatska u morskim pojasevima pod svojom suverenosti, kroz svoje zakonodavstvo na području zaštite kulturnih dobara, omogućava provedbu visokih standarda u zaštiti i očuvanju kulturne baštine. Time se, barem što se tiče teritorijalnog mora i unutrašnjih voda, ostvaruje osnovna svrha Konvencije UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine iz 2001., koju je Hrvatska među prvima ratificirala. Po svemu sudeći, to jednako vrijedi i u odnosu na Sloveniju i Italiju.

Situacija je, međutim, posve drukčija kada su posrijedi morski prostori koji se nastavljaju na teritorijalno more. Hrvatska, naime, nije proglasila vanjski pojas, pa niti ne ostvaruje legislativne ovlasti koje Konvencija UNESCO-a iz 2001. izričito daje obalnim državama glede kulturnih dobara na dnu vanjskog pojasa. Imajući, najzad, u vidu općenitu dužnost zaštite podvodne kulturne baštine iz čl. 2. st. 4. Konvencije, koju je utvrdila već i Konvencija o pravu mora (čl. 303. st. 1.), interes Republike Hrvatske za provođenjem zaštite arheoloških lokaliteta u morskom prostoru izvan njezinog teritorijalnog mora je očigledan, pogotovo sada kada je Konvencija o podvodnoj baštini na snazi. Pritom nije nužno potrebna izmjena Pomorskog zakonika. Vanjski bi se pojas mogao proglasiti i posebnim zakonom ili drugim aktom zakonske snage,¹³⁹ a nije odlučujuće ni to hoće li Hrvatska za sebe zahtijevati neke od ostalih sadržaja vanjskog pojasa.¹⁴⁰

Što se tiče zaštite kulturne baštine u ZERP-u odnosno epikontinentalnom pojasu, Hrvatska, kao što smo utvrdili, osim što unutrašnjim propisima svojim državljanima i zapovjednicima brodova svoje zastave nije izričito nametnula dužnost prijavljivanja otkrića kulturnih dobara, nije ni uredila kako će teći postupak konzultacija o mjerama zaštite i očuvanja arheoloških lokaliteta u epikontinentalnom pojasu odnosno isključivom gospodarskom pojasu predviđen Konvencijom UNESCO-a iz 2001. Dakako, prema čl. 140. Ustava Republike Hrvatske Konvencija o podvodnoj kulturnoj baštini, sada kada je na snazi, dio je unutrašnjeg pravnog poretka i po pravnoj snazi je iznad zakona, pa bi se njezine odredbe, u mjeri u kojoj je to moguće bez donošenja provedbenog propisa, trebale neposredno primjenjivati. No, kao što iskustvo pokazuje, hrvatska će se državna tijela, uključujući sudove, u praksi rijetko i nevoljko neposredno pozvati na međunarodni ugovor. Upitno je stoga kako bi hrvatske službe za zaštitu kulturne baštine postupile u pogledu arheoloških nalazišta u ZERP-u odnosno epikontinentalnom pojasu, osobito ako se uzme u obzir da nijedan od konzervatorskih odjela Ministarstva kulture zapravo nije teritorijalno nadležan za te morske prostore.

¹³⁹ Usp. Degan, V.D., *Međunarodno pravo mora: u miru i u oružanim sukobima*, Rijeka, 2002, str. 57.

¹⁴⁰ Usp. Lagoni, *op. cit.* (bilj. 63), str. 336.

No, uporište za primjenu konvencijskog režima moglo bi se naći i u Zakonu o Obalnoj straži, s obzirom da je Obalna straža dobila ovlasti nadzora i zaštite kulturne baštine u ZERP-u. Unatoč tomu, ostaje nejasno tko u Hrvatskoj je nadležan da, u smislu čl. 10. Konvencije UNESCO-a iz 2001., pokrene i eventualno koordinira postupak konzultacija s drugim državama strankama koje imaju dokazivu vezu s kulturnim dobrom nađenim u epikontinentalnom pojasu odnosno ZERP-u. U najmanju je ruku, dakle, potrebno riješiti takva pitanja nadležnosti, pa makar podzakonskim provedbenim propisom.

Summary:

THE UNESCO CONVENTION ON THE PROTECTION OF THE UNDERWATER CULTURAL HERITAGE AND STATE JURISDICTION IN THE ADRIATIC SEA

The Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, which was adopted by the General Conference of UNESCO in November 2001, and which entered into force only in January 2009 after a comparably long-lasting ratification process, is the first comprehensive international instrument in the field of underwater heritage protection. Croatia was the third country to ratify the Convention, which illustrates the importance Croatia ascribes to the protection of submerged cultural objects. This is not surprising, considering that the seabed extending in front of Croatia's coast is abundant with significant archaeological sites.

After explaining the Convention's definition of the underwater cultural heritage and highlighting some of the more important general provisions of the Convention, the paper analyses in some detail the jurisdictional regimes provided for in the Convention as concerns the protection of cultural heritage in the various maritime zones, i.e. the marine spaces under State sovereignty, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf, as well as the Area. The author also considers the interrelation of the Underwater Heritage Convention with the relevant provisions of the UN Convention on the Law of the Sea.

Based on the analysis of the 2001 UNESCO Convention's provisions concerning State jurisdiction, the paper goes on to discuss the rules pertaining to jurisdiction in respect of underwater heritage protection, as contained in the municipal laws of some States bordering the Adriatic Sea. Accordingly, in the first place the relevant Croatian internal laws are observed, but, inasmuch as accessible, the respective legislations of Slovenia and Italy have also been taken into consideration.

In the conclusion, it is submitted that Croatia should consider proclaiming a contiguous zone, in order to make full use of the jurisdictional rights confirmed and accorded to coastal States by the 2001 UNESCO Convention, and, thus, secure a more effective protection of archaeological sites beyond the territorial sea. The author further points out that, although the Croatian coast guard has been given general competence to control and protect cultural heritage sites in the Croatian ecological and fisheries protection zone, it remains unclear which Croatian State agency is actually competent to initiate and, as the case may be, to coordinate the consultation procedure with other State parties, provided for in the 2001 UNESCO Convention in relation to cultural objects in the exclusive economic zone and on the continental shelf.

Key words: *underwater cultural heritage, State jurisdiction, Adriatic Sea, UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UN Convention on the Law of the Sea.*

PRAVIČNOST I MEĐUNARODNO PRAVO U RAZGRANIČENJIMA MORSKIH PROSTORA

Dr.sc. VLADIMIR-ĐURO DEGAN,
professor emeritus*

UDK 341.221/2 : 340.68
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 31.7.2010.
Prihvaćeno za tisak: 13.10.2010.

Spor o razgraničenju morskih prostora između Slovenije i Hrvatske na Sjevernom Jadranu predmetom je mnogih rasprava i sukobljenih mišljenja među političarima, novinarima, ali i nekim pravnicima, i to u obima državama. Rijetko su kada sudionici tih rasprava iskazivali poznavanje međunarodne sudske i arbitražne prakse o morskim razgraničenjima, iako su jedni tu mogućnost rješenja spora otklanjali, a drugi su je zagovarali. U svemu tome još je manje bilo raspravljanja o ulozi pravde, pravičnosti i međunarodnoga prava u toj oblasti, ali se napose Slovenija počesto poziva na "pravičnost" i prije je predlagala sudske rješavanje ex aequo et bono umjesto po pravu. Ovaj tekst ima napose za cilj da razjasni neka pitanja iz Sporazuma o arbitraži dviju država od 4. studenoga 2009. godine.

Ključne riječi: pravda, pravičnost, pravo; pravična načela; pravičnost infra legem, praeter legem, contra legem; sudačko odlučivanje ex aequo et bono; sudac u ulozi zakonodavca.

Prije četrdeset godina, u 1970., izdavačka kuća 'Martinus Nijhoff' u Haagu u Nizozemskoj objavila je moju drugu knjigu na francuskom jeziku pod naslovom: "Pravičnost i međunarodno pravo".¹ Tu sam temu tada odabrao u želji da ponajprije samome sebi objasnim odnos tih dvaju pojmova o kojima nesporazumi u znanosti i praksi traju do danas. Savjesno sam proučio svu literaturu na meni dostupnim jezicima i svu dotadašnju arbitražnu i sudsku praksu koja se do dovršenja rukopisa te

* Dr.sc. Vladimir-Đuro Degan, voditelj Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb; professor emeritus Sveučilišta u Rijeci; član suradnik Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti; Membre de l'Institut de droit international; e-mail:degan@hazu.hr.

¹ Cf., V.D. DEGAN: *L'équité et le droit international*, La Haye 1970, 261 pages.

knjige nije odnosila na razgraničenja morskih prostora. Mladi pravnik iz tada komunističke zemlje nije mogao očekivati objavljivanje knjige od uglednoga izdavača na Zapadu ako ona nije zadovoljavala najviše znanstvene standarde.

U toj knjizi došao sam do sljedećih čvrstih zaključaka koje nisam napustio do danas: Prema jednom rječniku filozofskih pojmova pravičnost je: “*siguran i spontan osjećaj pravednog i nepravednog, naročito kada se očituje u prosuđivanju nekoga konkretnog i posebnoga slučaja*”.² To su određenje usvojili i neki drugi, ali ne svi pravni pisci. Taj zaključak potvrđen je činjenicom da nitko nikada nije uspio formulirati neki sustav “pravičnih načela” paralelan pozitivnom međunarodnom pravu, koji bi u primjeni vodio predvidljivim rezultatima. Iz te činjenice proizlazi da “pravična načela” s objektivnim sadržajem ustvari ne postoje.

Pravičnost (*aequitas*) u gornjemu značenju valja razmatrati u korelaciji s pravom (*jus*) i s pravdom (*justicia*) kao ciljem, i to napose pri sudačkom i arbitražnom odlučivanju. U tome trokutu različitih ali povezanih pojmova koji je još postavio Aristotel a razradio ga je Sv.Toma Akvinski, izraz “pravednost” koji se pojavljuje u rječniku nekih naših političara i crkvenih prelata ne znači ništa.

Gore opisani osjećaj pravednoga i nepravednog najčešće se javlja kao reakcija na neko očito nepravedno rješenje koje pri strogoj primjeni prava (*summum jus, summa injuria*) sudac nastoji izbjeći. U tome okviru raspravlja se o pravičnosti *infra legem, praeter legem* i *contra legem*.

(i) Pravičnost *infra legem* urođena je zdravoj primjeni svakoga prava. Institut za međunarodno pravo u rezoluciji usvojenoj 1937. godine ustanovio je da je “Međunarodni sudac, poput unutarnjeg suca, pozvan ... po svojoj dužnosti o njoj voditi računa u mjeri koja je u skladu s poštivanjem prava.”³

Sudac će se voditi pravičnošću u primjeni svakog pravnoga pravila, čak kada ga strane nekoga spora na to nisu izričito ovlastile. On će se inspirirati pravičnošću osobito kada mu pozitivno pravo ostavlja izvjesnu slobodu diskrecijskoga odlučivanja, npr: pri procjeni nastale štete; kod odmjeravanja naknade i pri zaračunavanju kamata na dosuđenu svotu; kod raspodjele troškova sudskoga postupka između stranaka; kod određivanja rokova u postupku; i sl. Uz to, u ocjeni podnesenih dokaza, pri pribjegavanju pojmu zloupotrebe prava i kod tumačenja nejasnih i dvosmislenih tekstova, dakle kada je god u položaju da bira između više mogućih rješenja, sudac bi trebao odabrati ono koje se njemu čini najpravednijim, uzimajući u obzir sve okolnosti danoga slučaja.

² Cf., André LALANDE: *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, 9e édition, Paris 1962, p.293.

³ Cf. “La compétence du juge international en équité” (Nadležnost međunarodnoga suca u pravičnosti), Institut de Droit international, *Tableau général des résolutions (1873-1956)*, Bâle 1957, p.162.

Ta vrst pravičnosti, međutim, ne ovlašćuje suca da prekorači jasan smisao nekoga pravnog teksta kojega ima primijeniti, niti on smije putem pravičnosti otklanjati nedostatke u pravu ili ispravljati njegove nepravedne posljedice. On mora *bona fide* primjenjivati pravo na snazi onakvo kakvo jest.

(ii) Pravičnost *praeter legem* vezana je za odlučivanje u slučaju praznina u pravu kako sudac ne bi bio primoran da objavi *non liquet* u parnici koju presuđuje. Naročito u rješavanju sporova između država o razgraničenju njihovih kopnenih ili morskih prostora međunarodni sudac i arbitar može imati široku vlast u odlučivanju po pravičnosti *praeter legem*, ali pri tome i veliku odgovornost u izricanju pravde. Kompromis kojim strane u takvim sporovima traže konačnu presudu od suda valja tumačiti kao njihovu neizravnu ovlast sudu da odlučuje po pravičnosti u nedostatku primjenljivih pravila pozitivnoga prava. Tu npr. spada određivanje od suda “relevantne obale” i od nje “prostora razgraničenja”. U tome se prostoru povlači crta sredine koja se može prilagoditi posebnim okolnostima kako bi se postiglo pravično razgraničenje. Ovo drugo je već pravičnost *infra legem*.

Uz gornje, stranke nekoga spora mogu izričito ovlastiti suca ili arbitra da svojom presudom propiše novi pravni režim poput npr. režima plovidbe u zajedničkom dijelu mora ili mjera zaštite ribolova ili očuvanja prirodnoga okoliša. I u ostvarenju tih funkcija pravičnost *praeter legem* dolazi do izražaja.

U postupku sukcesije države prethodnice stranke ili arbitar moraju temeljem iste te pravičnosti ustanoviti ključ raspodjele imovine i dugova države prethodnice,⁴ itd.

(iii) Pravičnost *contra legem* obično se vezuje za posebno ovlaštenje dano od stranaka sudskom tijelu da njihov spor odluči *ex aequo et bono* primjenom članka 38., stavak 2. Statuta Međunarodnog suda. To bi značilo odlučivanje spora u pitanju po pravičnosti umjesto primjenom pozitivnoga prava. Ali, kako ćemo vidjeti, i u tome postoje značajna pravna ograničenja. Pri tome valja naglasiti da sud nikada ne smije otkloniti primjenu pravila pozitivnog prava ako ono postoji, da bi izbjegao nepravednu odluku, osim ako ga na to obje strane izričito ovlaste. To je naglasio i Institut za međunarodno pravo u spomenutoj rezoluciji iz 1937. godine.

U dosadašnjoj praksi predratnog Stalnoga suda međunarodne pravde i sadašnjega Međunarodnog suda nema ni jedne presude izrečene temeljem stavka 2. članka 38. Statuta Suda. Moguće je ipak i za takve slučajeve utvrditi širinu slobode sudačkog odlučivanja. Ona je znatnija od presuđivanja strogo po pravu, ali nije neograničena.

U knjizi iz 1970. godine ustanovio sam da je takva vrst sudačkog odlučivanja najslabija izravnim pregovorima stranaka u svrhu zaključenja njihova ugovora. Ako stranke nisu same uspjele sklopiti ugovor, one mogu na sud ili na arbitra prenijeti

⁴ Cf., V.D. Degan: “Equity in Matters of State Succession”, *Essays in Honour of Wang Tieya*, “Martinus Nijhoff”, 1993, pp.201-210.

ovlast da svojom presudom propiše za sporni slučaj novo pravo. Ali, kako je već navedeno, i tu se pretežito radi o pravičnosti *praeter legem*. Važno je istaknuti da dok stranke mogu sklopiti nagodbu (transakciju) i na temelju oportuniteti, sud i u tim okolnostima mora izreći pravdu, i ne smije se voditi razlozima političke ili druge oportuniteti, ili podlijezati pritiscima bilo koje strane u sporu. Prema legitimnim interesima obiju stranaka svaki sud ili arbitražno tijelo moraju biti nepristrani, jer u suprotnome ne bi djelovali kao sudbeni organi.

Stoga se ni presuđivanje *ex aequo et bono* ne može u cjelini ocijeniti kao odlučivanje po pravičnosti *contra legem*. Sud ni tada ne smije činiti ništa što ne smiju niti stranke pri sklapanju ugovora. Presuda ne smije prekoračiti niti jedno imperativno pravilo općega međunarodnog prava (*jus cogens*), jer bi to i ugovor učinilo ništavim. Ona ne smije zadirati ni u prava trećih država koje nisu stranke spora, jer ga treće države nisu ovlastile presuđivati, a naročito ne da odlučuje *ex aequo et bono*.⁵

Pri odlučivanju *ex aequo et bono* sudac ili arbitar mogao bi pri ustanovljenju novoga pravnog režima do izvjesne mjere mijenjati subjektivna prava obiju stranaka. Ali i tu postoji dalekosežno pravno ograničenje. On ni tada ne smije dirati u postojeće međudržavne granice, crte razgraničenja i granične režime, jer njih mogu mijenjati jedino same stranke slobodnim i uzajamnim sporazumom. Kako je potvrdila (Badinterova) Arbitražna komisija u Mišljenju br. 3 od 11. siječnja 1992., vanjske granice država nastalih raspadom države prethodnice moraju se u svim slučajevima poštivati. Demarkacije između bivših federalnih jedinica koje su postale države “mogu se mijenjati jedino slobodnim i zajedničkim sporazumom”. A u nedostatku tako postignutog sporazuma, prijašnja razgraničenja dobivaju svojstvo granica zaštićenih međunarodnim pravom.

Moguće je apstraktno zamisliti da bi države strane nekoga spora prenijele na sudbeni organ nadležnost da zacrta njihove sasvim nove državne granice, gdje se dakle ne bi radilo o demarkaciji nego o novoj delimitaciji. Ali ni za tu posebnu zadaću ovlaštenje odlučivanja *ex aequo et bono* ne bi bilo dostatno.

Iz svih gornjih razloga najbolje je ovlaštenje dano sudu ili arbitru da odlučuje *ex aequo et bono*, što se do sada nije ostvarilo u praksi, ne vezivati za pravičnost *contra legem*.

*

Izvan sudačkoga odlučivanja koje se okončava obvezujućom presudom, pravičnost ima u nedostatku objektivnijih kriterija mali značaj kao način postizanja nekoga rješenja. Npr. u pregovorima o razgraničenju nekoga kopnenog ili morskog prostora svaka od strana će tvrditi da je njezin zahtjev pravičan, a da je zahtjev susjedne države nepravičan, neumjeren i nerazuman. Stoga niti kao sredstvo a ni

⁵ *Op.cit.*, pp.237-238.

kao cilj, pravičnost ne može biti zamjena za pravna pravila, niti može po sebi biti izvorom međunarodnog prava.

Nasuprot tim mojim zaključcima, Međunarodni sud je u poznatoj presudi od 20. veljače 1969. godine o *Epikontinentskom pojasu u Sjevernom moru* formulirao izvjesna “opća načela prava i pravičnosti” i neka “pravična načela” kojima je pridao objektivnan značaj. Ta je presuda bila izrečena kada više nisam mogao mijenjati rukopis moje knjige. Ali se u daljoj sudskoj i arbitražnoj praksi ispostavilo da primjena tih navodnih “načela” ne dovodi do predvidljivih rezultata u razgraničenjima morskih prostora. To stoga što su ona veoma općenite naravi i svaka od strana u sporu može na njima temeljiti kontradiktorne zahtjeve.

Unatoč tomu, ta presuda o razgraničenju epikontinentskoga pojasa imala je značajnoga odraza na dalji razvitak ugovornih pravila o morskim razgraničenjima i na konkretnu praksu država. Ali opći pristup Suda iz 1969. godine u daljem razvoju međunarodne sudske i arbitražne prakse o tome pitanju ipak se nije mogao održati.

*

Prije nego što pređem na očekivanja Slovenije u tome pogledu u sporu s Hrvatskom moram ponoviti neke navode i zaključke iz mojih prijašnjih radova. Danas postoji osam različitih pravnih režima na moru, morskom dnu i podzemlju, na njegovoj površini i u zračnom prostoru iznad mora.⁶ Ali se sporovi između država pojavljuju samo glede razgraničenja teritorijalnoga mora, epikontinentskog i gospodarskog pojasa. U prostorima razgraničenja čiji se režimi preklapaju ili nadovezuju međunarodna sudska i arbitražna praksa nametnula je *jedinstvenu morskú granicu*. To je dovelo do pojednostavljenja pravnih pravila i do veće predvidljivosti u njihovoj primjeni.

Najprije nam valja navesti ugovorna pravila općenite naravi. Ženevske konvencije o pravu mora iz 1958. godine predviđale su tri ugovorna propisa, i to o razgraničenju teritorijalnoga mora, vanjskog morskog pojasa, te epikontinentskog pojasa. Od njih se do danas održao samo onaj prvi.

Članak 12(1). Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958., predviđa propis o razgraničenju teritorijalnoga mora između država kojih su obale sučelice ili se dodiruju.

“Kad obale dviju država leže sučelice ili se graniče, nijedna od tih dviju država nije ovlaštena, ako među njima nema protivnog sporazuma, da proširi svoje teritorijalno more preko crte sredine, kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih

⁶ To su redom: unutrašnje morske vode, arhipelaške vode arhipelaških država, teritorijalno more, potom vanjski, gospodarski i epikontinentski pojas, te otvoreno more i Međunarodna zona. A s obzirom da u unutrašnjim vodama stvarno postoje tri različita režima, njih je u stvarnosti danas ukupno deset.

točaka polaznih crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora tih dviju država. Odredbe ovoga stavka neće se primijeniti, kad je zbog historijskog naslova ili drugih posebnih okolnosti potrebno, da se teritorijalna mora dviju država razgraniče drukčije, nego što je predviđeno u tim odredbama.”

Nema razloga sumnjati u to da se tu radi o iskazu općega običajnog pravnog pravila jer je propis istoga sadržaja uz mala redakcijska poboljšanja potvrđen u članku 15. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine.

Članak 24(3). iste Konvencije iz 1958. sadrži propis o razgraničenju vanjskoga pojasa, koji podsjeća na onaj o razgraničenju teritorijalnoga mora. On glasi:

“Kad obale dviju država leže sučelice ili se graniče, nijedna od tih država nije ovlaštena, ako među njima nema protivnog sporazuma, da proširi svoj vanjski pojas preko crte sredine, kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora tih dviju država.”

Tu se, dakle, kao razlog za odstupanje od crte sredine predviđa jedino suprotan sporazum obalnih država u pitanju, ali ne i historijski naslov ili neke druge posebne okolnosti.

Napokon, Ženevska konvencija o epikontinentskom pojasu iz 1958. također predviđa propis o njegovu razgraničenju. Prva dva stavka njezina članka 6., važna za našu raspravu, su sljedeća:

“1. U slučaju, kada se jedan isti epikontinentski pojas graniči s područjima dviju ili više država, kojih obale leže sučelice, granica epikontinentskog pojasa između tih država određuje se sporazumom između njih. Ako sporazuma nema i ako posebne okolnosti ne opravdavaju drugu granicu, granica je crta sredine, kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih točaka polaznih crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora svake pojedine države.

2. U slučaju, kad se jedan isti epikontinentski pojas graniči s područjima dviju susjednih država, granica epikontinentskog pojasa određuje se sporazumom između njih. Ako sporazuma nema i ako posebne okolnosti ne opravdavaju drugu granicu, granica se određuje primjenom načela jednake udaljenosti od najbližih točaka polaznih crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora svake pojedine države...”

Crta sredine (ekvidistanca) i načelo jednake udaljenosti u gornja dva stavka su sinonimi.

Gornji propisi po svojem sadržaju su slični odredbama o razgraničenju iz članka 12(1). i 24(3). Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz iste godine. U nedostatku suprotnoga sporazuma, i ako posebne okolnosti pri razgraničenju epikontinentskoga pojasa ne opravdavaju drugu granicu, prema članu 6. primjenjuje se crta sredine. I ako se susjedna ili susjedne države tome ne suprotstave,

svaka obalna država može jednostrano protegnuti svoj epikontinentski pojas do crte sredine. Dakle ni tu se ne spominje historijski naslov za koji se pretpostavlja da do trenutka usvajanja te Konvencije nije mogao nastati.

Upravo stoga što je međunarodna judikatura krenula drugim putem od mojih zaključaka iz knjige o pravičnosti, otpočetak sam joj posvetio posebnu pozornost. I otkako sam u 1984. godini prešao s poslom u Jadranski zavod Akademije u Zagrebu, toj sam arbitražnoj i sudskoj praksi o razgraničenjima morskih prostora posvetio najviše pažnje. Sve je to bilo u vrijeme kada se još nije mogao predvidjeti raspad Jugoslavenske federacije, kao ni granični spor između njezinih država slijednica: Slovenije i Hrvatske.

U svojim radovima objavio sam kritičan prikaz svih presuda Haškoga suda i međudržavne arbitraže o razgraničenjima morskih prostora osim triju posljednjih.⁷ Do sada nisam obradio tri presude izrečene u 2007. i 2008. godini. U arbitražnoj presudi o razgraničenju teritorijalnoga mora, gospodarskog i epikontinentskog pojasa od 17. rujna 2007. između Gvajane i Surinama te u presudi Međunarodnoga suda od 23. svibnja 2008. o morskom razgraničenju u Crnom moru između Rumunjske i Ukrajine, radilo se o primjeni crte sredine od koje nije bilo značajnih odstupanja. Presuda Međunarodnoga suda od 23. svibnja 2008. između Singapura i Malezije bila je drukčije naravi jer se radilo o suverenosti nad nekim otočićima od koje ovise morska razgraničenja, opet pretežito crtom sredine. Sud je presudio da suverenost nad Pedra Branca/Pulau Batu Puteh pripada Singapuru; da Middle Rocks pripadaju Maleziji; a da suverenost nad uzvišicom suhom za niske vode South Ledge pripada državi u čijem se teritorijalnom moru nalazi. Za to razgraničenje stranke ga nisu ovlastile.

*

⁷ U knjizi *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet u Rijeci 2002, obradio sam sve dotadašnje presude zaključno s onom Međunarodnoga suda iz 2001. između Bahreina i Katara. Sljedeću presudu toga Suda iz 2002. godine obradio sam u raspravi "*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 (PPP) 2003*, br.157, str.1-33. Veoma važna arbitražna presuda iz 2006. između Barbadosa i Trinidada i Tobaga izlaže, između ostaloga, sintezu pravila iz čitave prethodne judikature o morskim razgraničenjima. Nju sam obradio u raspravi "Konsolidacija pravnih načela o razgraničenjima morskih prostora i slovenska 'Bijela knjiga' iz 2006. godine", *PPP 2007*, br.161, str.13-39. Napokon, u raspravi "Pravni naslov i efektivnost kao osnove suverenosti nad državnim područjem", *PPP 2008*, br.162, str.1-44, obradio sam dvije presude Međunarodnoga suda, i to onu o Suverenosti nad Pulau Ligitan i Pulau Sipadan između Indonezije i Malezije iz 2002, te onu iz 2007. o Teritorijalnom i morskom sporu u Karipskom moru između Nikaragve i Hondurasa. Opći pogled na tu praksu dao sam u raspravi "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. Ipak kao pisac svih gornjih tekstova mogao bih preporučiti da se oni uzmu tek kao koristan uvod u čitanje svih tih pravorijeka na originalnim jezicima, i u njihovoj cjelini.

U nastavku ću ponoviti samo neke navode i zaključke iz mojih prijašnjih tekstova i sudskih pravorijeka koji se neposredno odnose na predmet ove rasprave.

Prva presuda Međunarodnoga suda iz 1969. stvorila je konfuziju napose u pogledu postojanja konkretnih pravnih pravila o razgraničenju epikontinenteskog pojasa. U toj parnici, i u drugim dvjema koje su slijedile, odnosne države nisu od Međunarodnoga suda tražile da svojim presudama razgraniči sporne prostore, nego da odluči o pitanju: “Koja su načela i pravila međunarodnog prava primjenljiva na razgraničenje između stranaka”. Time su si one rezervirale pravo da na temelju odluka suda kasnije same postignu sporazume o razgraničenju. Ipak, u dvije kasnije parnice između Libije i Tunisa, te Libije i Malte, one su još zatražile da Sud rasvijetli praktičnu metodu za primjenu tih načela i pravila na sporne prostore.

U prvoj parnici u tome nizu dvije od triju strana – Nizozemska i Danska – zahtijevale su zacrtavanje proste crte sredine. One nisu priznale konkavan (ispupčen) oblik njihove zajedničke obale u Sjevernom moru kao “posebnu okolnost” prema gore navedenom članku 6. Konvencije iz 1958. Njemačka kao treća parnična strana s razlogom je ustvrdila da bi takvo razgraničenje za nju bilo nepravedno. Ona je odbacila čitav članak 6, s obzirom da je potpisala ali nikada nije ratificirala Konvenciju o epikontinenteskom pojasu iz 1958.

Sud je u presudi iz 1969. našao da članak 6. nije primjenljiv u toj parnici, naročito odbacujući načelo crte sredine koje on predviđa. On također nije priznao da ta odredba čini pravilo općega običajnog prava. U toj situaciji Sud nije bio spreman priznati postojanje praznina u pravilima pozitivnoga međunarodnoga prava u tome pogledu. Umjesto toga on je pribjegao navodnim “pravičnim načelima” koja su bila pretežito njegova konstrukcija. Njegovo objašnjenje naravi tih “pravičnih načela” bilo je kontradiktorno i neuvjerljivo.

U svemu tome Sud je ipak otkrio neka nesporna pravna pravila, a druga su se takvima potvrdila u kasnijoj sudskoj i arbitražnoj praksi. To je prije svega “najtemeljnije od svih pravnih pravila koja se odnose na epikontinenteski pojas”, i koje je “utvrđeno člankom 2. Ženevske konvencije iz 1958., da ... prava obalne države na području epikontinenteskoga pojasa, koji 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”.⁸ Sud je u nastavku presude ustanovio da se tu radi o “urođenom pravu” koje je u neskladu s doktrinom o razgraničenju epikontinenteskoga pojasa kao o raspodjeli njegovih

⁸ Cf., *I.C.J. Reports* 1969, p.22, para.19). Dalje ćemo u samome tekstu navoditi brojeve stranica i paragrafa odluka Međunarodnoga suda. Njihovi se tekstovi nalaze u *I.C.J. Reports* iz godine u kojoj su bile izrečene. Kod arbitražnih presuda na početku ćemo navoditi izvor do kojega je najlakše doći.

“pravednih i pravičnih dijelova”, što je tvrdila Njemačka. Ali to nesporno pravno pravilo ne propisuje način razgraničenja spornoga prostora toga pojasa.

U jednom svome navodu Sud se pozvao na načelo koje će dosljedno potvrđivati u čitavoj kasnijoj praksi da “kopno dominira morem” (p.52, para.96). On je u toj presudi nadalje utvrdio neka “načela pravičnosti” kao navodna “pravna pravila” koja su po njegovu mišljenju bila sljedeća: (a) dužnost pregovaranja u svrhu postizanja sporazuma na način da pregovori imaju smisla, tj. da dovedu do rezultata; (b) stranke su dužne da djeluju na način da se primjenjuju pravična načela (ali nije navedeno koja konkretno?), vodeći računa o svim okolnostima ovoga posebnoga slučaja; u tu svrhu može se primijeniti i metoda ekvidistance, ali postoje i druge metode koje se mogu primijeniti pojedinačno ili kombinirano prema području u pitanju; (c) epikontinentski pojas svake zemlje mora biti prirodni produžetak njezina teritorija i ne smije zadirati u prirodni produžetak teritorija druge države (p.46-47, para.85). Tek se posljednje načelo potvrdilo kao autentično pravno pravilo.

Sud je, međutim, bio uspješniji u opisivanju onoga što ne predstavlja pravičnost:

“Pravičnost nužno ne uključuje jednakost. Nikada nije u pitanju potpuno prekrajanje prirode i pravičnost ne nalaže da država bez pristupa moru dobije epikontinentski pojas, kao što se ne radi ni o izjednačavanju situacije države s dugačkom obalom i one druge države čija je obala kratka... /N/ema takvih prirodnih nejednakosti koje bi pravičnost mogla otkloniti” (p.49-50, para.91).

Ali u situaciji triju država u Sjevernom moru obale kojih su približno jednake duljine, koje je priroda dakle jednako obdabila, primjena načela jednake udaljenosti dovela bi do nepravičnosti. “...Ne radi se, dakle, o potpunom prekrajanju geografije u bilo kakvoj stvarnoj situaciji, nego u geografskoj situaciji kvazijednakosti između više država, o umanjivanju učinaka nebitnih posebnosti iz kojih bi mogla proizaći neopravdana razlika u postupanju” (p.50, par.91). Takva “nebitna posebnost” je konkavan oblik zajedničke obale parničnih strana na Sjevernom moru.

Ipak i primjena gornjih istinskih pravnih pravila zajedno s nejasnim “pravičnim načelima” formuliranima od Suda nije mogla voditi predvidljivom rezultatu. Ona su parničnim stranama bila od male pomoći u postizanju sporazuma o razgraničenju njihova zajedničkog epikontinentskoga pojasa. Stoga je u dispozitivu te presude Sud uputio neke konkretnije savjete (ili navodna pravna pravila) stranama u sporu. U stvarnosti on je opisao kako bi on sam postupio da su mu strane povjerile da povuče crtu razgraničenja:

“(C) Načela i pravila međunarodnog prava primjenljiva na razgraničenje između stranaka područja epikontinentskog pojasa u Sjevernom moru, koja pripadaju svakoj od njih...su sljedeća:

(1) razgraničenje se treba provesti putem sporazuma u skladu s pravičnim načelima i uzimajući u obzir sve relevantne okolnosti, na način da se, koliko je

god moguće, ostavi svakoj stranci sve one dijelove epikontinentskog pojasa koji čini prirodni produžetak njenog kopnenog područja pod morem, ne zadirući u prirodni produžetak kopnenog područja druge;

- (2) ako u primjeni prethodnog stavka, razgraničenje strankama ostavlja područja koja se preklapaju, ona se moraju među njima podijeliti na sporazumno utvrđene dijelove, ili u nedostatku sporazuma na jednake dijelove, osim ako stranke ne usvoje režim zajedničke jurisdikcije, zajedničkog uživanja i iskorištavanja svih područja koja se preklapaju, ili njihovih dijelova.

D) Za vrijeme pregovaranja treba uzeti u obzir slijedeće činioce:

- (1) opću konfiguraciju obala stranaka i postojanje bilo kakvih posebnih i neobičnih obilježja;
- (2) do sada poznatu i lako ustanovljivu fizikalnu i geološku strukturu i prirodna bogatstva područja epikontinentskog pojasa koja su i pitanju;
- (3) činilac razumnog stupnja proporcionalnosti, kojim se razgraničenje u skladu s pravičnim načelima mora izvršiti između veličine područja epikontinentskog pojasa koje pripada obalnoj državi i dužine njene obale mjerene općim smjerom, uzimajući u tu svrhu u obzir učinke, stvarne ili predvidljive, svih drugih razgraničenja epikontinentskog pojasa između obalnih država iste regije.” (pp.54-55, §100).

Ipak je gornja presuda bila neposredan uzrok drugoga spora koji traje već mnogo godina. Kao rezultat etničkoga čišćenja i izmjene stanovništva u masovnim razmjerima nakon Prvoga svjetskog rata, Turska danas posjeduje samo tri otočića u Egejskom moru u neposrednoj blizini obale Male Azije.⁹ Ostatak toga arhipelaga, uz iznimku Cipra, pripada Grčkoj i naseljen je grčkim stanovništvom.

Ali od 1973. godine Turska u Egejskom moru zahtijeva svoj vlastiti epikontinentski pojas kao prirodni produžetak svoga kopnenog područja na dnu toga mora. Njezin službeni stav je da sve do polovice Egejskoga mora grčki otoci predstavljaju ispupčenja iznad turskoga epikontinentskog pojasa i da oni nemaju svoj vlastiti pojas. Oni čine produžetak Anadolskog poluotoka i čitavoga Azijskog kontinenta.

Grčka se poziva na članak 1. Ženevske konvencije o epikontinentskom pojasu iz 1958. i na članak 121. Konvencije iz 1982. Prema tim odredbama, za razliku od nenaseljenih stijena, otoci posjeduju njihov vlastiti epikontinentski pojas. Presudom iz 1978. Međunarodni je sud ustanovio nepostojanje svoje nadležnosti da odluči o tužbi Grčke u toj inače veoma zanimljivoj parnici. Danas nitko ne zna kada će te dvije države postići sporazum o njihovim kontradiktornim zahtjevima.

*

⁹ Za uzvrat više od milijun etničkih Grka bilo je nakon toga rata protjerano iz Male Azije.

Ipak je bio moguć drugačiji pristup ovome složenom pitanju. Odluka Arbitražnog tribunala iz 1977. godine o razgraničenju epikontinentškoga pojasa između Britanije i Francuske bila je među najboljima u čitavoj sudskoj praksi u tome pogledu.

Tribunal je ustvrdio da članak 6. Konvencije iz 1958. ne formulira pravilo jednake udaljenosti i posebne okolnosti kao dva odvojena propisa. Radi se “o jedinstvenom pravilu koje kombinira ekvidistancu - posebne okolnosti”.¹⁰ To jedinstveno pravilo znači da pitanje da li “posebne okolnosti... opravdaju drukčije razgraničenje” čini dio pravila koje predviđa primjenu načela jednake udaljenosti. Stoga je obveza primjene načela jednake udaljenosti uvijek podložna uvjetu - “ako posebne okolnosti ne opravdavaju drugu granicu” (*ibid.*, p.79, para.70).

Ali je to u to doba bilo prekasno. Očita šteta stvorena presudom iz 1969. godine bila je što su sve obalne države, koje su crtu sredine, tj. načelo jednake udaljenosti, našle štetnim za njihove interese u razgraničenju, u iskazu iz te presude gledale načela novoga običajnog prava. Ne treba isticati da nije bilo nikakvoga dokaza neke opće prakse država i njihova *communis opinio juris* u primjeni tih navodnih običajnih pravila.

Kao rezultat toga stanja, na Trećoj konferenciji UN o pravu mora države sudionice bile su oštro podijeljene o tome pitanju. To je bio najbolji dokaz da nikakvo opće običajno pravilo u tome pogledu nije u to doba postojalo. Neke su države zastupale crtu sredine i posebne okolnosti, a druge “pravična načela” formulirana u presudi Međunarodnoga suda iz 1969. godine.¹¹

Kao što znamo, konačan rezultat tih neslaganja su članci 74(1) i 83(1) Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine. Za razliku od članka 6. Konvencije o epikontinentškom pojasu iz 1958., oni ne predviđaju nikakav kriterij za razgraničenje gospodarskoga i epikontinentškog pojasa. Njihov zajednički tekst je slijedeći:

“1. *Razgraničenje gospodarskog pojasa* (u članu 83: “epikontinentškog pojasa”) između država kojih su obale sučelice ili se dodiruju uređuje se sporazumom na temelju međunarodnog prava, kako je izloženo u članu 38. Statuta Međunarodnog suda, radi postizanja pravičnog rješenja.”

Presuda Međunarodnoga suda iz 1985. između Libije i Malte u tome je pogledu ispravno zaključila: “Konvencija zacrtava cilj koji valja postići, ali štiti o metodi koju treba slijediti da bi se on ostvario. Ona se ograničuje na to da postavi normu, a prepušta samim državama ili sucima da joj pridaju precizan sadržaj...” (pp.30-31, para.28).

¹⁰ *Reports of International Arbitral Awards, (RIAA)*, vol.XIX, p.78, para.68.

¹¹ To se vidi iz brojnih prijedloga koje su države sudionice iznosile na Konferenciji. Svi su ti prijedlozi izloženi u tekstu odvojenoga mišljenja suca Ode uz presudu iz 1982. u sporu između Tunisa i Libije. Vidi *I.C.J. Reports 1982*, pp.234-247, paras.131-145.

Arbitražni tribunal u presudi u sporu između Barbadosa i Trinidada i Tobaga iz 2006. dao je nešto šire objašnjenje toga propisa:

“Ta na izgled jednostavna i neprecizna formula u stvari dopušta široko razmatranje pravnih pravila sadržanih u ugovorima i običajnom pravu relevantnima između strana, i dopušta razmatranje općih načela međunarodnog prava, kao i doprinosu odluka međunarodnih sudišta i učenih pisaca u svrhu razumijevanja i tumačenja toga skupa pravnih pravila”.¹²

U stvarnosti najvažnija su ona pravila koja se mogu zaključiti iz prakse Međunarodnoga suda i arbitražnih tribunala o morskim razgraničenjima.

Konvencija iz 1982. ne predviđa nikakvo posebno pravilo o razgraničenju vanjskoga pojasa. Taj fenomen ne treba tumačiti kao slučajnu pravnu prazninu, nego kao namjeru država stranaka te Konvencije da se njezini članci 74(1). i 83(1). primjenjuju i na prostore u kojima se vanjski pojasevi susjednih država preklapaju s ta dva režima. To je tumačenje potvrđeno praksom Međunarodnoga suda i arbitražnih tribunala o zacrtavanju jedinstvene morske granice.

*

Spomenuta Arbitražna presuda iz 2006. između Barbadosa i Trinidada i Tobaga o razgraničenju gospodarskoga i epikontinentuskog pojasa dviju otočnih država u Karibima izložila je sintezu cjelokupne sudska i arbitražne prakse o morskim razgraničenjima. Tribunal je glede predmeta naše rasprave ustanovio:

“...Otpočetka su sudovi i tribunali uzimali u obzir elemente pravičnosti pri određivanju granične crte u morskim prostorima. Taj pristup također je stipuliran u člancima 74. i 83. Konvencije iz 1982., povezan sa širokim pozivanjem na međunarodno pravo...” (para.229).

“Pravična razmatranja (*equitable considerations*) sama su po sebi neprecizan koncept u svjetlosti potrebe za stabilnošću i sigurnošću glede rezultata pravnoga procesa. Neki rani pokušaji međunarodnih sudova i tribunala da definiraju ulogu pravičnosti rezultirali su ka udaljavanju rezultata od uloge prava, i stoga su u toj oblasti vodili ka stanju konfuzije... Potreba za predvidljivim i objektivno određenim kriterijima u razgraničenju, nasuprot subjektivnim nalazima bez precizne pravne ili metodološke osnove, naglasila je (potrebu) da se pravičnost smješta unutar prava, a ne izvan njega...” (para.230) (tj. *infra legem*, moja primjedba).

Tako su Međunarodni sud i arbitražni tribunali još od 1984. godine počeli mijenjati svoju terminologiju. Umjesto o “pravičnim načelima” kao navodnim pravnim pravilima, počeli su raspravljati o “pravičnim kriterijima” ili “pravičnim razmatranjima”, sve dok nisu nadošli na stavove potvrđene u toj presudi iz 2006. godine.

¹² *International Legal Materials* 2006, No.4, par.222.

Ali je taj na početku konfuzni razvoj ipak doveo do nekih objektivnih kriterija u morskim razgraničenjima, koje ova presuda dalje formulira. Navest ću neke od njih:

“Identifikacija relevantnih obala koje se naslanjaju na prostor koji valja razgraničiti jedan je od tih objektivnih kriterija, koji se odnosi na sam izvor pravnoga naslova nad morskim prostorom. Načelo ekvidistance (crte jednake udaljenosti) kao metoda razgraničenja u nekim posebnim geografskim okolnostima bila je još jedno takvo objektivno određenje” (par. 231).

Među najvažnijim postupcima razgraničenja svih morskih prostora, uključujući tu i teritorijalno more, onaj je u dva koraka:

“Najprije se povlači privremena crta ekvidistance (tj. jednake udaljenosti od obala) kao hipoteza i praktično polazište. Iako je ona praktično polazište, sama ekvidistanca u mnogim okolnostima neće osigurati pravičan rezultat u svjetlosti posebnosti svakoga specifičnog slučaja. Stoga drugi korak zahtijeva ispitivanje te privremene crte u svjetlosti relevantnih okolnosti koje su u svakom posebnom slučaju specifične, kako bi se odlučilo je li potrebno privremenu crtu ekvidistance prilagoditi da bi se postigao pravičan rezultat... Taj se pristup obično naziva principom “ekvidistance/relevantnih okolnosti”...” (par.242).

“Postupak postizanja pravičnoga rezultata time je ograničen pravnim načelom, napose glede čimbenika koji se mogu uzeti u obzir” (par.243).

Ovdje nismo navodili sudske i arbitražne presude u kojima se bez iznimke potvrđuje temeljno pravno načelo da kopno dominira morem. Obala daje pravni naslov državama nad morskim prostorima u njezinu produžetku, i nema niti jednoga sudskog pravorijeka koji bi tome pravnom pravilu proturječio. Brojni od njih se izričito pozivaju na njega.

*

Sada se valja ukratko osvrnuti na neke zahtjeve Slovenije prema Hrvatskoj, napose kada je u pitanju njihovo pravično razgraničenje. U više sam navrata isticao činjenicu, kada bi se Slovenija *bona fide* ponašala prema svojim međunarodnim obvezama, uključujući i one iz Konvencije UN o pravu mora iz 1982., samom primjenom tih pravnih pravila, potvrđenih i preciziranih u arbitražnoj presudi iz 2006., ona i Hrvatska mogle bi same zacrtati svoju morsku granicu na Sjevernom Jadranu. U tu svrhu nikakav sudski ili arbitražni postupak ne bi im bio potreban.

Ali Slovenija bez prestanka postavlja zahtjeve za morskim prostorima veoma udaljenima od njezine vlastite “relevantne obale”, iako nad tim morskim prostorima očito ne uživa nikakav pravni naslov. Svi njezini zahtjevi suprotni su spomenutom temeljnom pravnom načelu iz ove oblasti da kopno dominira morem. Slovenija ne može steći morske prostore koje priželjkuje ukoliko ne bi stekla i odgovarajući dio obale. Ne postoji valjani pravni naslov nad morskim prostorima u nedostatku prav-

noga naslova nad obalom. Ali s tim svojim protupravnim zahtjevima ona niz godina ucjenjuje Hrvatsku u njezinim pregovorima o pristupu Europskoj Uniji.

Prije sklapanja Sporazuma o arbitraži od 4. studenoga 2009. godine, Slovenija je ponekad pristajala da se spor s Hrvatskom iznese pred Međunarodni sud u Haagu, time da se presuda donese *ex aequo et bono*, kako to predviđa stavak 2. članka 38. njegova Statuta, a ne primjenom međunarodnoga prava. Ne znam je li to bio manevar da bi se na taj način izbjeglo bilo kakvo sudsko ili arbitražno rješavanje njihova spora.

Ukoliko su ti prijedlozi bili ozbiljni, Slovenija je vjerojatno očekivala da bi Sud u tome slučaju izrekao presudu *contra legem* i u cijelosti na štetu prava Hrvatske, nešto nalik na ono što je arbitar Lord Asquith of Bishopstone naveo u 1951. godini o mjerodavnom pravu Abu Dhabija pri tumačenju kontrakta sklopljenoga s jednom stranom petrolejskom kompanijom (*Petroleum Development (Trucial Coast) Limited*). Arbitar je u svojoj presudi istakao da Šeik Abu Dhabija pri presuđivanju izriče čisto diskrecijsku pravdu uz pomoć Kurana.¹³ Suci Haškoga suda ne bi u tome bili ograničeni ni muslimanskom Svetom knjigom a da bi Sloveniji dosudili morske prostore za koje ona smatra da joj po nekoj njezinoj pravdi pripadaju.

U prethodnom izlaganju objasnio sam domašaj sudske vlasti pri odlučivanju *ex aequo et bono* (do kojega nikada nije došlo), i zaključio sam da je tu vlast neprecizno opisivati kao pravičnost suca *contra legem*.

Naime teško bi bilo očekivati da bi Međunarodni sud dodijelio Sloveniji morske prostore koji primjenom načela prema kojemu kopno dominira morem pripadaju Hrvatskoj, ili čak da bi joj dodijelio dijelove hrvatske obale u Sjevernoj Istri da bi u njihovu produžetku ona došla do morskih prostora koje priželjkuje. Stalno valja ponavljati činjenicu da je slovensko-hrvatska kopnena granica etnički najčistija, i to ne samo u prostoru Savudrijske vale, te da ju je Slovenija pri proglašenju neovisnosti nizom svojih akata priznala kao nepromjenljivu.

Kada se predsjednik Republike Slovenije Danilo Türk poziva na “načelo pravičnosti” u singularu, tu se može jedino raditi o pravičnosti *infra legem* koja je urođena zdravoj primjeni prava, a ne onoj *contra legem*.

I u Hrvatskoj i Sloveniji najviše je rasprave izazvao Sporazum o arbitraži potpisan u Stockholmu 4. studenoga 2009. godine. U tome Sporazumu najviše prijedora izaziva navod iz njegova članka 3-(1)-(b) o “vezi” (“*junction*”) Slovenije prema otvorenom moru. Radi se o izrazu koji ne spada u pravnu terminologiju, ali kojemu će Arbitražni tribunal pridati pravno značenje. Gotovo svi do sada sklopljeni kompromisi o arbitraži i sudskom rješavanju navode takve odredbe koje su predmet spora između stranaka, a kojima presudom treba pridati pravnu kvalifikaciju.

¹³ Vidi pobliže – V.D. DEGAN: *Sources of International Law*, The Hague 1997, pp.120-121.

Prema mojemu mišljenju taj sporni izraz treba shvatiti u funkcionalnom, a ne u teritorijalnom značenju. On napose ne ovlašćuje Tribunal da izađe iz okvira primjene pravila međunarodnoga prava i dosadašnje međunarodne judikature, a napose ne da izrekne presudu *ex aequo et bono* ili *contra legem*. Niti jedno od tih ovlaštenja nigdje se u tekstu toga Sporazuma ne spominju.

U članku 3. određuje se zadaća Arbitražnoga tribunala, i to da pod (a) utvrdi “tijek granice na moru i kopnu između Republike Hrvatske i Republike Slovenije”. Prema članku 4. o “Primjenjivom pravu” Tribunal pri tome primjenjuje: “pravila i načela međunarodnoga prava”.

U članku 3. pod (b) i (c) Tribunal treba još utvrditi spomenutu “vezu Slovenije prema otvorenom moru”, te “režim za uporabu relevantnih morskih područja”. Tek glede tih drugih dviju zadaća, temeljem članka 4. Tribunal na prvom mjestu primjenjuje “međunarodno pravo”, te potom “pravičnost i načelo dobrosusjedskih odnosa u svrhu postizanja poštenog i pravednog rezultata uključujući sve relevantne okolnosti”. U ova dva druga slučaja radi se o primjeni međunarodnoga prava, uključujući prijašnju praksu država i judikaturu. Tek u nedostatku tih pravila, standarda i prakse Tribunal će pribjeći pravičnosti *praeter legem*. Tu se nikako ne radi o ovlaštenju na pravičnost *contra legem*.

Politički čimbenici u Hrvatskoj imaju ogromnu odgovornost pri imenovanju hrvatskoga arbitra i stručnoga tima koji će zastupati njezine legitimne interese u tome postupku. Ako se bude radilo o osobama koje nemaju nikakvih objavljenih publikacija o sudskoj praksi, a napose ne one o pravičnosti u morskim razgraničenjima, Hrvatska bi mogla izgubiti parnicu koju bi neka adekvatno zastupljena arapska ili afrička država dobila.

Pri tome se ne treba previše pouzdati u kompetentnost i profesionalnost stranaca koji bi u tome postupku pružali pomoć Hrvatskoj. Naime, i oni mogu biti bez objavljenih publikacija o ovoj zaista složenoj materiji međunarodnoga prava. Ukoliko su i dovoljno stručni, njihova nagrada najčešće ne ovisi o uspjehu strane u parnici kojoj pomažu.

Svi ćemo s velikim zanimanjem pratiti tijek ovoga arbitražnoga postupka, a nakon izricanja presude kritički ćemo se na nju osvrnati.

Summary:

EQUITY AND INTERNATIONAL LAW IN MARITIME DELIMITATIONS

The disagreement over the maritime delimitation between Slovenia and Croatia in the North Adriatic is the topic of heated debates in both of these countries among politicians, journalists and some lawyers. There are, however, few participants in these debates who displayed the knowledge of the case law of international courts and tribunals in maritime delimitations. That is in spite of the fact that some of these participants vigorously oppose, and others advocate the judicial settlement of this dispute. In all of that there was the least discussion about the role of justice, equity and law in this domain, although Slovenia in particular often refers to equitable solution of this dispute instead of that based on law. Slovenia previously advocated the procedure before the International Court of Justice ex aequo et bono as provided in Article 38(2) of its Statute.

This paper has as its aim to elucidate these problems, and especially to construe some provisions in the Arbitration Agreement between two States of 4 November 2009.

According to the Lalande's Vocabulary of Philosophy, equity is but a "sentiment sûr et spontané du juste et de l'injuste, en tant surtout qu'il se manifeste dans l'appréciation d'un cas concret et particulier".¹⁴ This concept is quite separate from the rules of Equity in Anglo-Saxon law. On the other hand, it was proved in practice that there are no "equitable principles" which could replace the rules of positive international law, even in maritime delimitations.

Equity (aequitas) in the above meaning is to be considered in correlation with law (jus) and justice (justicia) taken as an end, especially in judicial and arbitral settlement. In this sense equity appears infra legem, praeter legem and contra legem.

(i) Equity infra legem or accessory equity is normally resorted by a judge in his application of law, for which he needs not to be authorized by parties. He will inspire himself by equity especially if the law leaves to him a margin of discretionary power, such as in assessment of damage and of compensation for loss, in fixing the interest on the sum awarded, in apportionment of costs of the suit before the court, etc. In addition, the judge is guided by equity in assessment of proofs, or when resorting to the concept of abuse of law. And when the ambiguous meaning of a treaty leaves several interpretations possible, he will choose that which seems the most equitable to him.

¹⁴ Cf., André LALANDE: *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, 9e édition, Paris 1962, p.293.

However, this kind of equity does not empower the judge to undermine the clear sense of a legal text to be applied, nor can he through equity remove paucities in law or correct its unjust consequences. He must apply the law in good faith such as it is in force.

(ii) Equity praeter legem is that to which a judge must resort in cases of lacunae or gaps in law, in order to avoid declaring non liquet. Especially in settlement of disputes on land and maritime delimitations between States, a judge or arbitrator can have a large power in deciding some issues on equity praeter legem. At the same time he has a large responsibility in doing justice to the disputing parties.

The agreement by which the parties seek the final settlement of their dispute should be interpreted as their indirect authorization given to the court to decide their case on the basis of equity in absence of applicable legal rules in force. The matter is for instance of the identification of relevant coasts abutting upon the area to be delimited. In this area a provisional line of equidistance is posited as a hypothesis, which should be adjusted in the light of relevant circumstances (if any) in order to achieve an equitable result. The latest task belongs to the equity infra legem.

Besides this, the parties can empower a judge or arbitrator to prescribe by his judgment a special legal regime of navigation in their territorial waters, or to set down measures for protection of fishing resources or for preservation of the marine environment. Equity praeter legem plays important role in performing of all these functions by a judge.

(iii) Equity contra legem is usually connected with the special power of the judge, agreed by all parties, to decide their case ex aequo et bono, as provided in Article 38, paragraph 2 of the Statute of the International Court of Justice. However, this is not precisely the case because the judge is even in this function bound by many important legal limits.

The power to decide a case ex aequo et bono is in fact the power endowed to the court to exercise a genuine legislative function for parties. Nevertheless, while the parties themselves can by their direct agreements make extra-legal compromises based on expediency in order to establish their new legal regime, a judge is in performing this function much more limited. He must prove to the utmost his impartiality before the conflicting claims of all disputing parties. His justice excludes arbitrariness, caprices, and motives of political opportunity or power relations between parties.

Besides that, even in accomplishing its quasi-legislative function, the court is bound to observe peremptory norms of general international law (jus cogens), from which the parties themselves cannot decline when making treaties. The court is equally obliged to respect all legal rights of third States to the dispute, because they did not empower it to decide the case and even less to settle it ex aequo et bono.

In performing this function of establishing a new legal regime a court could to a certain extent revise subjective rights of both parties. However, even in this function it cannot change the existing inter-State boundaries, boundary regimes or demarcation lines. This can do only the parties by their free agreement. The (Badinter) Arbitration Commission has ruled in its Opinion No.3 of 11 January 1992 that all external frontiers of newly created States as a consequence of dissolution of the predecessor State, must be respected. The boundaries between territorial entities of the former federation which acquired independence, “may not be altered except by agreement freely arrived at”. Finally, except where otherwise agreed (by the parties themselves), “the former boundaries become frontiers protected by international law”.

It is possible to imagine only in abstract terms that the respective new States transfer on a judiciary body the task to trace their new common frontiers. In such a case there should not be a demarcation, but entirely new delimitation. However, for performing of this quite exceptional duty the authorization given to the court to decide a case ex aequo et bono should not suffice.

For all the above reasons it is the most appropriate not to link the authorization to a judge or arbitrator to deal ex aequo et bono with the equity contra legem. It is even more important to stress that in the practice of the two Hague Courts since 1922 no judgment on this bases has ever been rendered.

*

In the practice of The Hague Court and arbitral tribunals on maritime delimitations there was much oscillation in respect of the role of equity and “equitable principles”. However, the Arbitral Award in the Barbados/Trinidad and Tobago case of 2006 made a successful attempt in accomplishing a synthesis of principles, rules, criteria, factors and practical methods, articulating them in the context of a consistent process of maritime delimitations to be followed in practice.¹⁵ This synthesis can be helpful to parties to a dispute which are willing to observe all their legal commitments in good faith, including customary rules as enshrined in the 1982 UN Law of the Sea Convention, in order to find a just solution in direct negotiations, instead of resorting to a third impartial body.

However, all Slovenia’s claims in the present dispute with Croatia are in contradiction with the basic legal principle that the land dominates the sea. It claims part of the sea far away its coast, in which it does not enjoy any legal entitlement. Previously, it strongly insisted on a political solution based on its considerations of equity contra legem to the detriment of legal rights and interests of Croatia.

¹⁵ See more details – V.D. Degan: “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.

In order to stop Slovenia's blockade to the entry of Croatia into the full membership of the European Union, both countries were convinced to agree on the Arbitration Agreement for the final settlement of their dispute. The Agreement was signed on 4 November 2009 in Stockholm. Nevertheless, the agreed text remained the subject matter of continuous misunderstandings in the public opinion in both countries. Equitable solution is again the matter of the dispute, especially in respect of "Slovenia's junction to the High Sea", as provided in Article 3-(1)-(b) of the Agreement. The matter is of a term which does not belong to the legal terminology but to which the Arbitral Tribunal will give a legal interpretation in its Award.

In the view of this author the disputed term should be understood in functional and not in territorial context. The respective provision does not empower the Tribunal to render its award ex aequo et bono, and still less to base it on an equity contra legem.

Article 3-(1)-(a) of the Agreement provides that the Arbitral Tribunal shall determine: "the course of the maritime and land boundary between the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia". According to Article 4 on Applicable Law, the Tribunal shall apply: "the rules and principles of international law for the determination referred to in Article 3 (1) (a)", i.e. strictly on a legal basis.

According to Article 3-(1) under (b) and (c), the Tribunal shall determine in addition: "Slovenia's junction to the High Sea", and "the regime for the use of relevant maritime areas". Only in respect to these two other functions the "Applicable Law" as provided in Article 4 is different than for the previous task. The Arbitral Tribunal shall apply here: "international law, equity and principles of good neighbourly relations in order to achieve a fair and just result by taking into account all relevant circumstances for the determination referred in Article 3 (1) (b) and (c)". This means the application in these domains of rules of international law, including previous practice of States and case law. Only in absence of such rules, standards and practices, the Tribunal shall exercise its equity praeter legem, as well as other considerations "in order to achieve a fair and just result".

It is likely that Slovenia will not be successful in this arbitral procedure in its territorial claims which are devoid of legal ground. That can however be proved as correct only if Croatia is represented in this procedure by experts in knowledge of all these complicated issues.

Key words: *justice, equity, law; equitable principles; equity infra legem, praeter legem, contra legem; proceedings ex aequo et bono; judge in the role of legislator.*

PRIDONOSE LI ROTTERDAMSKA PRAVILA UNIFIKACIJI?

Dr.sc. IVO GRABOVAC, professor emeritus*

UDK 347.795.3 : 341.24

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 1.2.2010.

Prihvaćeno za tisak: 14.4.2010.

U rujnu 2009. godine u Rotterdamu službeno je potpisana UNCTRAL-ova Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila). Cilj joj je nastojati ujednačiti (unificirati) međunarodno pravo prijevoza stvari, nakon što prethodni međunarodni instrumenti na tom polju, svojim supostojanjem, nisu ostvarili očekivani uspjeh, mada su Haaška pravila bila prihvaćena od velikog broja država. I Hamburškim se pravilima težilo osuvremeniti pravnu regulativu u odnosu na Haaško-Visbyjska pravila. Međutim, Hamburška su pravila samo zakomplicirala unifikacijska nastojanja, pa recentno u praksi djeluje čak osam pravnih sustava odgovornosti. Hoće li nova Rotterdamska pravila pomoći u unifikaciji ili će, nataložena na postojeće instrumente, u gomilanju novih kombinacija odvojenih sustava u svijetu značiti daljnji galimatijas stvarne dezunifikacije. Nesumnjivo da su Rotterdamska pravila, svojim rješenjima koja vode računa o suvremenom poslovanju i potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu (npr. elektronički zapisi, odgovornost izvršitelja, pravo nadzora, kognitivnost odredaba o odgovornosti za obje strane itd.) pravno prihvatljiva, tim više što su mjestimice mudro i kompromisno mutatis mutandis ukomponirala i tradicionalna načela iz Haaško (Visbyjskih) i Hamburških pravila. Moglo bi se u prilog optimističkog ishoda istaći i činjenica da se pomorskom konvencijom uređuje i mješoviti, multimodalni prijevoz u određenim granicama i uvjetima. Međutim, poučeni dosadašnjim rezultatima glede cjelovitije unifikacije prava prijevoza stvari morem nužan je oprez. Mnoge su države još vezane kulturnim Haaškim pravilima, neke ljubomorno čuvaju nacionalne interese nacionalnim pravom, a Hamburškim će se pravi-

* Dr.sc. Ivo Grabovac, professor emeritus Sveučilišta u Splitu; član suradnik Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti; e-mail: igrabovac@pravst.hr.

lima dodatno poljuljati povjerenje najsuvremenijim Rotterdamskim pravilima. A hvalevrijedni pokušaj unifikacije i multimodalnog prijevoza u nastojanjima da se uredi door to door prijevoz odredbama koje mogu izazvati dvojbe u prihvaćenoj (ograničenoj) mrežastoj odgovornosti mogu također biti smetnja u recepciji od strane država, baš zbog toga što je riječ o novoj regulaciji. Pri tome valja imati na umu što i postojeća Međunarodna konvencija o multimodalnom prijevozu (1980.) nije imala uspjeha, a unimodalne konvencije u drugim granama prometa veoma su učinkovite i osuvremenjuju se stalnim promjenama i dopunama. Dakle, hibridnost Rotterdamskih pravila ogleda se u činjenici da je riječ o pomorskoj konvenciji jer prijevoz mora biti barem dijelom pomorski da bi se Pravila primjenjivala, ali “prije i poslije” tj. u razdoblju prijevoznog puta koji je prethodio pomorskom ili slijedi nakon pomorskog Pravila uređuju i multimodalni prijevoz (otuda i osebujni izričaj za tu Konvenciju – pomorska plus konvencija). Ako bi krenule ratifikacije posebice od strane zemalja EU (sumnjam da će se to odvijati brzo) Republika Hrvatska mogla bi imati razloga prihvatiti Rotterdamska pravila i inkorporirati ih u svoj Pomorski zakonik.

Ključne riječi: prijevoz stvari morem, Rotterdamska pravila, unifikacijska predviđanja.

1. UVOD

Dana 23. rujna 2009. godine (nakon što je u prosincu 2008. usvojena) potpisana je u Rotterdamu Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem. Stupit će na snagu nakon što joj pristupi najmanje 20 država. Po uzoru na Haaška pravila (Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924.), Visbyjska pravila (Protokol o izmjeni Haaških pravila, 1968.) i Hamburška pravila (Konvencija UN o prijevozu robe morem, 1978.), novoj je Konvenciji ime Rotterdamska pravila, a sadrži 96 članaka. Rotterdamska su pravila nastojala voditi računa o suvremenom poslovanju i o potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu. Imaju nova rješenja, ali su *mutatis mutandis* u nekim slučajevima kompromisno težila ukomponirati tradicionalna načela iz Haaško-Visbyjskih i Hamburških pravila. Pokušala su djelomično urediti i multimodalni (mješoviti) prijevoz (“od vrata do vrata”, *door to door*), što bi moglo

pridonijeti daljnoj unifikaciji (ujednačavanju) prijevoza stvari općenito u prometu. Rotterdamska su pravila rezultat silne želje da se konačno ostvari unifikacija tj. ujednačenje prava na međunarodnom planu. Naime, danas zbog postojanja spomenutih međunarodnih instrumenata različito prihvaćenih u raznim kombinacijama, a ima i država koje nisu ratificirale nijednu konvenciju, u praksi je međunarodnopravno uređenje prijevoza stvari morem podijeljeno u osam pravnih sustava odgovornosti.¹

Rotterdamska se pravila primjenjuju ako je prijevoz u cijelosti izvršen morem, ali može i u jednom dijelu u kojem slučaju je moguće predvidjeti prijevoz drugim granama prijevoza pored pomorskoga. Znači, riječ je o pomorskoj konvenciji jer prijevoz barem u jadnom dijelu mora biti pomorski, ali “prije i poslije” tj u razdoblju prijevoznog puta koji je prethodio pomorskome ili slijedi nakon pomorskog Pravila mogu uređivati i multimodalni prijevoz.

Konvencija će se primjenjivati na ugovore o prijevozu koji se odvijaju u međunarodnom prometu (mjesto primitka i mjesto isporuke stvari u različitim državama) i ako postoji određena veza s državom ugovarateljicom. To znači da je sporazumom stranaka u ugovoru mjesto primitka ili luka ukrcaja u državi ugovarateljici ili je mjesto isporuke ili luka iskrcaja u državi ugovarateljici. Konvencija (Rotterdamska pravila) neće se primjenjivati na brodarske (charter) ugovore i ugovore o uporabi broda ili dijela brodskog prostora. Neće se primjenjivati na druge ugovore u slobodnoj plovidbi, osim u slučaju ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronički zapis. Konvencija se primjenjuje i na potprijevozne ugovore, tj. ugovore između prijevoznika i stranke koja nije izvorni ugovaratelj brodarskog (charter) ugovora. Slične odredbe imaju Haaška i Hamburška pravila. Glede tzv. količinskih ugovora (*volume contracts*), ugovora o budućem prijevozu u seriji pošiljaka u ugovorenom razdoblju, Konvencija se primjenjuje s mogućnošću, uz određene uvjete, derogacije prava, obveza i odgovornosti predviđenih u Konvenciji.

Neću se upuštati u поблиži sadržaj Rotterdamskih pravila, jer se o konkretnim odredbama pisalo, osobito tijekom pripremnih radova (nacrti)². Nabrajat ću aktualna

¹ O toj problematici v. Ivo Grabovac, Prijeponsa pitanja u svezi s unifikacijom međunarodnog prijevoza stvari morem, *Pomorski zbornik*, Rijeka, knjiga 37/1999., str. 61-70; Ivo Grabovac, Kako pokušati prevladati neujednačenost u međunarodnom prijevozu stvari morem – prijedlog unifikacijskog usklađivanja, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god., 37, br. 3-4 (59-60), 2000., str. 295-306; Ivo Grabovac – Dragan Bolanča, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 40 (2001), br. 155, str. 33-56; Vesna Skorupan, Nacrt Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Zagreb*, 57 (1), 2007, str. 7-60.

² V. поблиže u našoj literaturi, Skorupan, supra nota 1, Vesna Skorupan Wolff, Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 46, 2007, br 161, str. 145-189, itd. O temeljnim

konvencijska rješenja uz kratka obrazloženja. Natuknice ću svrstati u dva poglavlja, u dvije kategorije, ovisno o unifikacijskih predskazanjima. U poglavlju metaforičkog naziva *de lege internationali ferenda* pobrojio sam, po izboru prema vlastitoj prosudbi (prema značenju, a postoje i situacije koje neće izazvati prijepore pa ih nema potrebe posebice spominjati), redosljedom prema konvencijskom sadržaju (člancima), ona rješenja, stajališta iz Rotterdamskih pravila koja bi svojom aktualnošću, pravnom utemeljenošću i uvjerljivošću mogla biti međunarodno prihvatljiva, akceptabilna, opravdana, koja bi se mogla uklopiti u koncept suvremenih gospodarskih odnosa i interesa subjekata iz ugovora o prijevozu stvari morem. U poglavlju *in dubio pro conventione*, bez obzira na u naslovu izražene unifikacijske želje i težnje, izdvojio sam rješenja koja bi mogla izazvati sumnje, dubiozna tumačenja, možda i zbog novina ili preambicioznih intervencija odnosno regulacija, što bi moglo biti zapreka u sporazumnom prihvaćanju konvencije.

2. DE LEGE INTERNATIONALI FERENDA

U Rotterdamskim pravilima među prvim su odredbe o obveznom obliku (v. čl. 3.). Bez obzira na deklariranu neformalnost u postupanju i sklapanju ugovora, u nekim relevantnim djelovanjima materijalne ili postupovne prirode nužan je i koristan pisani oblik (npr. u slučaju prigovora za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji stvari, kod pružanja podataka o teretu, u situacijama kada se stvari ne mogu isporučiti, u određenim slučajevima sudskih i arbitražnih postupaka, a poseban je tretman u elektroničkoj komunikaciji).

Razumljivo je i prihvatljivo već tradicionalno isticanje obveza prijevoznika glede primanja, čuvanja, prijevoza, iskrcaja i predaje stvari, kao i ponovljeno isticanje odgovornosti za kompletno osposobljavanje broda za plovidbu i odgovornost prijevoznika za cijelo vrijeme trajanja prijevoza. Glede trajanja odgovornosti prijevoznika poštuje se dogovor stranaka o vremenu i mjestu primanja i predaje stvari. Međutim, nije dopušteno skratiti dogovoreno vrijeme odgovornosti prijevoznika posebnim uglavkom o kasnijem primanju i ranijoj predaji stvari. Riječ je, naime, o prisilnom (kogentnom) propisu, jer se zbilja želi poštivati ugovoreno vrijeme kao obvezno stvarno vrijeme odgovornosti prijevoznika od preuzimanja stvari na prijevoz do predaje tih stvari primatelju, što se također može smatrati prihvatljivim rješenjem.

načelima nove konvencije v. Ivo Grabovac, *Hoće li nova Konvencija o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) nadomjestiti postojeće međunarodne instrumente*, *Pravo i porezi*, Zagreb, XIX, 1, siječanj 2010., str. 44-48.

Zadržano je načelo pretpostavljene krivnje. U Rotterdamskim pravilima spominje se izričaj “krivnja” (“fault”), ali se rabi i tradicionalni anglosaksonski pojam “dužna pažnja” (“due diligence”, npr. u izuzetim, iznimnim slučajevima, čl. 17. t. 3. g ili u čl. 14. kada se regulira osposobljavanje broda za plovidbu) iz Haaških pravila o čijem se značenju, dosegu i učinku desetljećima raspravljalo. Mudro je bilo zadržati *mutatis mutandis* ustanovu izuzetih (iznimnih) slučajeva (Hamburška pravila bijahu ih napustila). Naime, valjalo je honorirati dugo uspješno praktično djelovanje tog instituta. Pače, u Rotterdamskim pravilima taj se institut primjenjuje ne samo za štetne posljedice gubitka ili oštećenja nego i za zakašnjenje u predaji stvari, što je opravdano jer neki nabrojeni događaji mogu biti i uzrokom zakašnjenja (takvu odredbu već ima Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, 2000., koja je stupila na snagu i obvezuje Republiku Hrvatsku). Dalje, nabrojeni su slučajevi stilizacijski osuvremenjeni, a spominju se u tom smislu i novi (npr. pira-terija, koji se događaj tek mogao izvoditi iz pojma i smisla “djela javnih neprijatelja” ili mjere da se sačuva morski okoliš). Valja podržati i unos “požara na brodu” među izuzete slučajeve, tako da više ne bi bilo dvojbe odgovara li prijevoznik za požar koji su skrivili njegovi službenici (ne odgovara prema Haaškim pravilima) ili samo na temelju dokazane krivnje (Hamburška pravila). Također je prihvatljivo što se skretanje broda (devijacija) izjednačava s drugim djelima i propustima prijevoznika (napuštanje starog, krutog anglosaksonskog stajališta), te što se uz spašavanje života (svakako!) i razumno spašavanje imovine (procjena okolnosti događaja) svrstava među izuzete slučajeve. Prijevoz opasnih tereta uređuje se *mutatis mutandis* na klasičan način, ali se dopunjava i kao izuzetan slučaj kada je prijevoznik ovlašten poduzimati odgovarajuće mjere. Mislim da je dobro postupljeno što su se zadržala temeljna načela odgovornosti u slučaju prijevoza tereta na palubi i živih životinja. Konačno je razriješena dvojba glede nautičke krivnje. Prijevoznik i u Rotterdamskim pravilima (kao već i u Hamburškim pravilima) jednako odgovara i za štetne posljedice osoba kojima se služi u svom poslovanju u plovidbi ili pri rukovanju brodom. Tako se oslobodismo grižnje savjesti kulturnih Haaških pravila.

Dakle, smatram da je temelj pretpostavljene, predmnijevane krivnje prijevoznika u Rotterdamskim pravilima sasvim realan i prihvatljiv, jer je bjelodano da još nije sazrijele vrijeme za objektivnom, kauzalnom odgovornošću kao u prijevozu putnika (usp. Protokol o izmjenama i dopunama Konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atenska konvencija, 2002. godine). Naime, danas ugovorne strane u prijevoznom poslu, u suvremenim tržišnim uvjetima, imaju u pravilu ravnopravni položaj, pa nema potrebe za posebnom zaštitom ekonomski slabijeg partnera (krcatelja).

Opseg odgovornosti proširen je u odnosu na aktualne pomorskopravne konvencije. Naime, pored odgovornosti za gubitak, manjak i zakašnjenje u isporuci, prijevoznik, što je novina, odgovara i za povrede obveze pravodobnog pružanja oba-

vijesti, informacija i uputa krcatelju, koje su prema znanju prijevoznika razumno nužne i važne za krcatelja. Prijevozniku čak prijeti i neograničena odgovornost jer bi se moglo zaključiti da je propust u pružanju informacija kvalificirana krivnja.

Nije bilo razloga mijenjati načela odnosno odredbe o ograničenju odgovornosti tehničkim izračunom po koletu ili drugoj jedinici tereta ili kilogramom, uz razumljivo malo povišenje granica u odnosu na Hamburška pravila, za gubitak ili oštećenje stvari, a vozarinom (dvije i pol) za zakašnjenje. To isto vrijedi za prihvaćeni osebujni izričaj za kvalificiranu krivnju.

Krug osoba za čija djela i propuste odgovara prijevoznik širi je u usporedbi s postojećim pomorskim konvencijama. U Rotterdamskim pravilima prijevoznik odgovara i za nezavisne ugovaratelje. To bi značilo da poznata “Himalaya” klauzula ili “Circular Indemnity Clause” više ne bi imala poseban usmjeren učinak, praktično značenje zaštite svih prijevoznikovih pomoćnika od općih tužbi koje bi ih lišavale prava poglavito na ograničenje odgovornosti.

Zanimljiv je i pokušaj da se u praksi razriješi problematika identiteta prijevoznika (usp. čl. 37.).

Pored prijevoznika u Rotterdamskim se pravilima izdvaja i izvršitelj, što je novi pojam. Kakva je odgovornost izvršitelja? Pravila reguliraju odgovornost pomorskih izvršitelja. Ima iste obveze i odgovornost te prava i ograničenje odgovornosti kao prijevoznik ako, u skladu s odredbama Konvencije, prima i predaje stvari u lukama država ugovarateljica, šteta nastane u razdoblju dolaska stvari u luku ukrcaja broda do njihova odlaska iz luke iskrcaja broda, a pomorski izvršitelj ima nadzor nad stvarima, te u bilo koje vrijeme na koje se proteže njegovo sudjelovanje u nekoj aktivnosti predviđenoj ugovorom o prijevozu. Prijevoznik odgovara prema odredbama Konvencije i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti prema čl. 11. Pomorski izvršitelj pak ne odgovara prema ugovoru o prijevozu, nego na temelju Konvencije sukladno čijim odredbama ne odgovara izvanugovorno. U svakom slučaju može se smatrati da je pozitivna novost uključivanje pomorskog izvršitelja među osobe koje preuzimaju odgovornost.

Velika je novost u Rotterdamskim pravilima uvođenje institucije prava nadzora (strana s pravom nadzora, Controlling Party), koju bi trebalo podržati jer iz ovlaštenja osobe koja ima nadzor proizlaze mogućnosti raspolaganja s pravima u uvjetima suvremenog odvijanja pomorskog prijevoza odnosno poticanja elektroničke komunikacije između stranaka.

Prihvatljive su i odredbe o odgovornosti krcatelja, što su i do sada bile konvencijske regulacije. U Rotterdamskim pravilima temelj odgovornosti je dokazana krivnja. Naime, krcatelj odgovara za gubitak ili oštećenje koje pretrpi prijevoznik ako taj prijevoznik dokaže da su štetne posljedice prouzročene povredom krcateljevih obveza na temelju Konvencije. U svakom slučaju ostaje krcatelju mogućnost

dokazivati da se jedan ili više događaja ne mogu pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara, pri čemu se osobito strogo ocjenjuje propust krcatelja pribaviti prijevozniku potrebne obavijesti, upute i isprave (usp. čl. 29-31).

Poznato je načelo o zabrani ugovoriti isključenje ili ograničenje konvencijskih obveza (odgovornosti). Riječ je o prisilnim normama, odnosno o kogentnosti propisa u svezi s odgovornošću. Do sada se to ograničenje slobode ugovaranja, pravo dispozicije, u konvencijama odnosilo samo na prijevoznika, ali u Rotterdamskim pravilima zabrana derogiranja odredbi o odgovornosti ugovorom vrijedi i za teret (za krcatelja, primatelja, strane koja ima nadzor, držatelja isprave). Time se osigurava i stvarna ravnopravnost ugovornih stranaka, jer Konvencija propisuje obveze i odgovornosti obiju stranaka, pa je logično i prihvatljivo da se proglašuju nepostojeće i nevažeće klauzule ugovora kojima bi se isključivala ili ograničavala odgovornost svih stranaka koje sudjeluju u pravnom poslu prijevoza stvari morem.

Odredbe o prijevoznim ispravama, osobito o elektroničkim zapisima imaju svrhu što šire primjene elektroničke trgovine.³

Primjećuje se da se u Rotterdamskim pravilima obilato rabi riječ “reasonably”, “reasonable”, koja je inače anglosaksonskog podrijetla, ali se uvriježila svojim pojmom i značenjem i u našem pravu u smislu “pravedno”, “razumno”, “opravdani razlozi”.

3. IN DUBIO PRO CONVENTIONE

Rotterdamska pravila su veoma detaljna i opsežna. Imaju 96 članaka (usporedbe radi Haaška pravila imaju 16, a Hamburška 34 članka). Možda su s nomotehničke strane mogla biti jednostavnija i kraća, neopterećena tolikim brojem regulativa. Kogentnim, prisilnim normama trebalo je urediti načela odgovornosti u sklopu prava i obveza stranaka. Izvan tih okvira valjalo je poštivati dispozitivnost, tradicionalnu slobodu ugovaranja kod prijevoza stvari morem, prepustiti ugovornim partnerima sadržaj ugovornih uglavaka koji je dopušten. Stoga npr. nije bilo potrebe gomilanjem odredaba uređivati prijenos prava putem prenosivih ili neprenosivih isprava (postoje i nacionalna prava) ili posebnim člankom regulirati “freight prepaid”.

Tijekom pripremnih radova u svezi s donošenjem Konvencije (Rotterdamskih pravila) središnje je pitanje bilo treba li taj međunarodni instrument primjenjivati

³ Opširnije Skorupan, op. cit., str. 40-43. O nekim dvojabama Felix W.H. Chan, In Serch of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China's Position on the Rotterdam Rules, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 40, 2, April 2009, str. 185-202.

jedino na pomorski dio prijevoza ili i na dijelove prijevoza koji prethode prijevozu morem ili slijede nakon njega. Bilo je zagovornika o jedinstvenom režimu odgovornosti bez obzira na prijevozne grane. Pri tome bilo je rasprava o prednostima i nedostacima triju različitih koncepata odgovornosti: jedinstvenom (*uniform liability*), mrežastom (*network*) ili ograničenom mrežastom.⁴ Svakako, bila je riječ o najsloženijem i najspornijem pitanju u pokušaju međunarodne unifikacije prava prijevoza. Na koncu se pronašao kompromis u čl. 26. koji rješava problematiku sukoba konvencija (unimodalnih za druge grane prijevoza koji nije pomorski i Rotterdamskih pravila). Konvencija je pomorska, ali “prije i poslije”, tj. u razdoblju prijevoza prije ukrcavanja na brod i nakon iskrcaja s broda Pravila uređuju multimodalni prijevoz temeljem ograničene mrežaste odgovornosti, tj. uz određene uvjete (pobliže čl. 26.), i odgovarajuću odgovornost za gubitak ili oštećenje i za zakašnjenje. Moglo bi se i podržati nastojanje da se usput unificira i multimodalni prijevoz (*door to door*) u ograničenoj mrežastoj odgovornosti, ali takva koncepcija može biti i smutnja u postupku recepcije od strane država baš zbog toga što je riječ o novoj regulaciji. Naime, moglo bi se raspraviti je li bilo prikladnije, jednostavnije dogradnjom Haaško-Visbyjskih pravila ili Hamburških pravila, na temeljima već poznatih zasada, konstruirati novi međunarodni instrument, čime bi se vjerojatno izbjegla detaljnost i glomaznost sadržaja nove konvencije za prijevoz stvari morem. Pače, moglo bi se tvrditi da je bilo preporučljivo ostati u okvirima samo pomorskog prijevoza. Međutim, ambiciozni projekt i koncept da se djelomično uredi i multimodalni prijevoz eliminirao je mogući haaško-visbyjski-hamburško-rotterdamski koktel. Tako je ustrojena nova Konvencija koja bi mogla zaploviti samostalnim pomorskomultimodalnim putovima – u nepoznato!

Dvojbeno je kompromisno rješenje Rotterdamskih pravila glede tzv. količinskih ugovora (*volume contracts*), ugovora o budućem prijevozu u seriji pošiljaka u ugovorenom razdoblju. Konvencija se doduše primjenjuje (što je prihvatljivo), ali s mogućnošću, uz diskutabilne uvjete (v. čl. 80.), derogacije prava, obveza i odgovornosti predviđenih u Konvenciji.

Nema sustava obveznog osiguranja odgovornosti, što je u raznim pomorskim konvencijama već pravilo. Međutim, može se opravdano pitati: ne bi li onda u prijevozu stvari trebalo osigurati svaku odgovornost, kada se već prihvaća koncept ravnopravnosti stranaka u ugovornim odnosima, a to znači odgovornost prijevoznika, izvršitelja i krcatelja?

⁴ V. Skorupan, op. cit., str. 40. Više o jedinstvenoj ili mrežastoj odgovornosti Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari s više prijevoznika*, Split, 1976., str. 46-65.

4. UMJESTO ZAKLJUČKA

Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila), 2009. godine nesumnjivo je svojim odredbama, osobito novim rješenjima, vodeći računa o suvremenom poslovanju i potrebama subjekata koji sudjeluju u prijevozu (npr. elektronički zapisi, odgovornost izvršitelja, pravo nadzora, kogentnost odredaba za obje strane itd.) pravno prihvatljiva, tim više što je mjestimice mudro i kompromisno, *mutatis mutandis*, ukomponirala tradicionalna i provjerena načela Haaško (Visbyjskih) i Hamburških pravila. U svom radu naglasio sam da prevladavaju pozitivna rješenja. Znači li to da bi Pravila uskoro mogla dobiti potreban broj ratifikacija i stupiti na snagu? Međutim, poučeni dosadašnjim rezultatima i iskustvima glede cjelovitije unifikacije prava prijevoza stvari morem nužan je oprez. Mnoge su države još vezane kulturnim Haaškim pravilima, neke ljubomorno čuvaju nacionalne interese nacionalnim pravom, a povjerenje u Hamburška pravila dodatno će se poljuljati suvremenijim Rotterdamskim pravilima. A hvalevrijedni pristup unifikaciji i multimodalnog prijevoza u nastojanju urediti *door to door* prijevoz odredbama koje mogu izazvati dvojbe i prijepore u prihvaćenoj ograničenoj mrežastoj odgovornosti mogu također biti smetnja u recepciji od strane država, a baš i zbog toga što je riječ o potpuno novom normiranju! Pri tome valja imati na umu da i postojeća Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980. godine, koja se zasnivala na jedinstvenoj odgovornosti, nije imala uspjeha, a unimodalne konvencije u drugim granama prometa veoma su učinkovite i osuvremenjuju se stalnim promjenama i dopunama. Naravno, ako bi krenule ratifikacije od strane država EU, Republika Hrvatska ne bi imala razloga ne prihvatiti Rotterdamska pravila i inkorporirati ih u svoj Pomorski zakonik. Hoće li se to ostvariti, kakva je unifikacijska prognoza Rotterdamskih pravila u domaćaju je pitijaskog proročanstva.

Summary:

DO THE ROTTERDAM RULES CONTRIBUTE TO UNIFICATION?

The United Nation Convention for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules) was signed in Rotterdam in September 2009. The aim of this Convention is to unify international law on the carriage of goods. The Rotterdam Rules follow after the Hague Rules and the Hamburg Rules. It is beyond doubt that the Rotterdam Rules take into account modern transactions and the needs of subjects participating in the carriage of goods by sea (e.g. electronic transport records, responsibility of the performing party, right of control, compulsory of the provisions on the liability of both parties etc.). Those rules have occasionally mutatis mutandis shrewdly and compromisingly included the Hague-Visby and Hamburg Rules. The Rules partially regulate multimodal (door to door) transport, too. However, experience calls for caution. New solutions have been known to be obstacles to unification, in particular to the attempt to partly regulate multimodal transport. Apart from that, the Rotterdam Rules are burdened by a large number of regulations. If the ratifications of EU member states begin (I doubt that this will occur soon), it would not hinder the Republic of Croatia from accepting the Rotterdam Rules and incorporating them into their own Maritime Code.

Key words: carriage of goods by sea, Rotterdam Rules, unification of predictions.

POREDBENA ANALIZA HAŠKIH I ROTERDAMSKIH PRAVILA

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF*

UDK 347.795.3 : 34.05

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 31.7.2010.

Prihvaćeno za tisak: 13.10.2010.

Primjenom komparativne metode uspoređuju se najvažnije konvencijske odredbe i rješenja Roterdamskih pravila s onima sadržanim u Haškim pravilima. Raščlanjuje se većina recentnih odredbi Roterdamskih pravila koje predstavljaju ključne elemente po kojima se ona razlikuju od Haških pravila. U okviru toga ukazuje se na važnost novih pojmova, instituta i osoba koje sudjeluju u prijevoznom poslu. Govori se i o važnim odredbama koje su podudarne jer upravo brojna tradicionalna rješenja koja donose Roterdamska pravila mogu pridonijeti njihovom bržem i lakšem akceptiranju.

Roterdamska pravila nastoje na suvremeni način urediti ugovore o prijevozu stvari morem, a pod određenim uvjetima primjenjivat će se i na prijevoze drugim prijevoznim granama. Opsežnost konvencije govori o njezinoj sveobuhvatnosti i velikoj preciznosti u propisivanju gotovo svih pitanja iz područja pravnog uređenja pomorskih prijevoznih ugovora, i više od toga, ona je jedinstven primjer temeljite raščlambe svih obveza i odgovornosti ugovornih stranaka i općenito svih subjekata koji se pojavljuju u prijevoznom poslu.

Cilj poredbene analize Haških i Roterdamskih pravila je spoznati što novo donose Roterdamska pravila i procijeniti kako se ona uklapaju u postojeće pravno uređenje prijevoza stvari morem. Istodobno cilj je spoznati koje se odredbe Haških pravila danas izlažu kritici zbog njihove neprilagođenosti suvremenim uvjetima prijevoza i novim i

* Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viši znanstveni suradnik, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb; e-mail: vesnas@hazu.hr.

drugačijim odnosima snaga između ugovornih strana u pomorskim prijevoznim ugovorima.

Ključne riječi: *Haško-Visbijska pravila, Rotterdamska pravila, prijevoz stvari morem, multimodalni prijevoz, unifikacija pomorskog prava.*

1. UNIFIKACIJA POMORSKOG PRIJEVOZA STVARI – AKTUALNO PRAVNO UREĐENJE I OTVORENA PITANJA

Pravno uređenje prijevoza stvari morem imalo je put od vrlo stroge kogentne odgovornosti prijevoznika,¹ preko potpune slobode ugovaranja različitih oslobođenja od odgovornosti,² do konačno njegovog uređenja aktualnim međunarodnim kon-

¹ Početak 19. stoljeća karakterizira stroga objektivna odgovornost prijevoznika. *Common law* sustav toga vremena pružao je prijevozniku samo uzak i ograničen broj razloga oslobođenja od odgovornosti. To su: a) viša sila, b) prirodna svojstva ili skrivene mane stvari i c) djela krcatelja ili primatelja. U svim ostalim slučajevima odgovarao je za gubitak ili oštećenje stvari primljenih na prijevoz. Kontinentalno pravo toga vremena nije u tome bitno odstupalo. Prvi moderni trgovački zakonik u svijetu, francuski *Code de commerce* iz godine 1807. predviđao je također vrlo strogu odgovornost. Prijevoznik se za neuredno izvršenje prijevozne prestacije mogao ekskulpirati jedino dokazivanjem postojanja prirodnih svojstava stvari ili više sile.

² Od izuzetno stroge odgovornosti, prijevoznikova odgovornost se s vremenom pretvorila u potpunu neodgovornost prijevoznika za stvari primljene na prijevoz. Isključivanje prijevoznikove odgovornosti ostvarivalo se unošenjem u ugovore o prijevozu (teretnice) klauzula kojima se isključivala odgovornost za vrlo širok krug uzroka, a to je praktično dovelo do potpune prijevoznikove neodgovornosti. Nastanku takve situacije pridonijela su uglavnom tri glavna činitelja. Pronalazak parobroda i njegova izgradnja zahtijevali su veliku koncentraciju kapitala brodovlasnika. Nasuprot financijski jakim brodovlasnicima, stajali su neorganizirani korisnici prijevoza, koji su se našli u ekonomski slabijem položaju. S pravnog aspekta u liberalnim građanskim zakonima toga vremena postojala je mogućnost formalne slobode ugovaranja. Važan činitelj koji je doprinio ovoj situaciji je i pristup sudova koji su se vrlo blagonaklono odnosili prema klauzulama o neodgovornosti sadržanim u prijevoznim ugovorima. Najjači otpor protiv prijevoznikovih klauzula neodgovornosti pružali su SAD i engleski dominioni kao najveći korisnici prijevoznčkih usluga koji nisu raspolagali odgovarajućim brodskim prostorom, pa su njihovi krcatelji u tom pogledu bili ovisni o engleskim brodovlasnicima. U SAD-u je 1893. godine usvojen Pomorski zakon SAD ili tzv. *Harter Act*. To je prvi normativni akt koji zabranjuje klauzule kojima je svrha isključivanje ili umanjivanje prijevoznikove odgovornosti za propuste u vezi s obvezom čuvanja tereta u tijeku prijevoza, zatim razlikuje nautičku od komercijalne djelatnosti posade, te taksativno nabroja niz izuzetih slučajeva stipuliranih u prijevoznikovu korist. On je preteča reguliranju ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem. Neusklađeno stanje u borbi za unifikaciju prijevoznikove odgovornosti na međunarodnoj razini zahtijevalo je međunarodno rješenje koje je bilo moguće tek nakon prvog svjetskog rata, kada se promijenio omjer ekonomske, političke i pomorske snage.

vencijama: Haškim pravilima,³ protokolima o izmjeni Haških pravila⁴ i Hamburškim pravilima.⁵

Haška pravila su gotovo univerzalno prihvaćena u svijetu i snažno su utjecala na nacionalna zakonodavstva.⁶ Globalna pomorska trgovina koja je započela nakon drugog svjetskog rata nametnula je potrebu za modernizacijom i osuvremenjivanjem pravnog uređenja pomorskog prijevoza. Rad na reviziji Haških pravila započeo je 50-tih godina prošlog stoljeća, donijet je Protokol iz 1968. - Haško Visbijska pravila i Protokol iz 1979. – SDR Protokol.⁷ Oni su uveli minimum modernizacije,⁸ ali je

³ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, zaključena u Briselu dana 25. kolovoza 1924. godine, a stupila na snagu 2. lipnja 1931. poznatija kao Haška pravila (u nastavku ovog rada Haška pravila). O povijesti i razlozima donošenja Haških pravila: *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, CMI, Antwerpen, 1997.; Paul Mayburgh, Uniformity of Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea, *Victoria University of Wellington Law Review*, 31 (2000), p. 356-360.; na hrvatskom jeziku tumačenje pojedinih konvencijskih odredbi s opsežnom sudskom praksom u monografiji: Đorđe Ivković, *Haška i Haška-Visbi pravila*, priručnik, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994.

⁴ Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924. usvojen u Briselu 23. veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine (u nastavku ovog rada Haško-Visbijska pravila); Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968., potpisan je u Briselu 21. prosinca 1979., a stupio na snagu 14. veljače 1984. (u nastavku ovog rada SDR protokol).

⁵ Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine, a stupila na snagu 1. studenog 1992. godine (u nastavku ovog rada Hamburška pravila).

⁶ Najprepoznatljivija obilježja ove najprihvaćenije Konvencije su: taksativno nabranje izuzetih slučajeva, neodgovornost prijevoznika za djela ili propuste osoba kojima se služi u plovidbi i upravljanju brodom, predviđa se ograničenje odgovornosti na 100 funti sterlinga po jedinici tereta, a taj se iznos uzima prema vrijednosti u zlatu, ne primjenjuje se na razdoblje prije ukrcaja i poslije iskrcaja, primjenjuje se na ugovor o prijevozu uz teretnicu ili sličnu ispravu koja daje pravo na stvari (*document of title*), svaka ugovorna odredba kojom se prijevoznika dovodi u povoljniji položaj nego je to predviđeno Konvencijom smatra se ništavom, nepostojećom i bez učinka. Dakle, Haška pravila kroz prisilne propise uvode minimalni standard odgovornosti prijevoznika za teret. Najvažnije odredbe bit će temeljito raščlanjene u ovom radu.

⁷ Haškim pravilima Republika Hrvatska je obvezana od 8. listopada 1991., temeljem notifikacije o sukcesiji, pri čemu je izjavila da se smatra obvezanom Haškim pravilima koje je ratificirala bivša Jugoslavija, *Službeni list SFRJ, Dodatak međunarodni ugovori*, br. 7/1959. Visbijskim protokolom i SDR protokolom Republika Hrvatska obvezana je od 28. siječnja 1999. Zakon o potvrđivanju ovih protokola objavljen je u Narodnim novinama – Međunarodni ugovori br. 3/1995.

⁸ Najznačajnije izmjene odnose se na uvođenje nove obračunske jedinice, osnovice za obračun i viših iznosa granice odgovornosti. Ograničenje od 100 funti sterlinga po jedinici tereta iz Haških pravila, Visbijskim je pravilima zamijenjeno iznosom od 30 franaka po kilogramu tereta ili 10000 franaka po jedinici tereta, s time da se primjenjuje viši iznos. SDR protokolom zlatni franci zamijenjeni su Posebnim pravima vučenja u omjeru 15:1, pa je tako dobiveno ograničenje od 2 SDR po kilogramu, odnosno 666,67 SDR po jedinici tereta. Prema Visbijskim pravilima prijevoznik gubi pravo na

izostala temeljita i fundamentalna revizija. Problem koji je nastao je da su u primjeni ostala Haška pravila,⁹ a neke države obvezale su se Haško-Visbijskim pravilima i SDR Protokolom. Uz njih primjenjuju se i Hamburška pravila koja nisu postala općeprihvaćena. Dakle, prisutne su kombinacije različitih sustava odgovornosti. Nepostojanje jedinstvenog sustava odgovornosti problem je koji opterećuje međunarodnu pomorsku trgovinu i prijevoz.¹⁰

Dugogodišnji naponi i veliki trud uloženi na stvaranju jedinstvenog sustava odgovornosti za prijevoz stvari nisu urodili odgovarajućim rezultatom jer Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu nije stupila na snagu.¹¹ Promjene u odnosu snaga stranaka pomorskih prijevoznih ugovora, kontejnerizacija, internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije iz temelja su promijenili način poslovanja u pomorskom prijevozu. Ni jedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno probleme, nedostaje unificiranost, konvencijsko uređenje moderne prijevozne prakse, kao što je primjerice uređenje elektroničkih prijevoznih isprava, kontejnerskog prijevoza, ugovora o prijevozu od vrata do vrata i sličnih suvremenih i aktualnih pitanja iz trgovačke i prijevozne prakse. Deunifikaciji pridonosi i činjenica što neke

ograničenje odgovornosti ako je štetu prouzročio namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati. Nadalje, Visbijska pravila proširuju polje primjene; primjenjuju se ne samo na teretnice koje su izdane u državi ugovornici tih pravila, nego i u slučajevima kada se luka ukrcaja nalazi u državi ugovornici te kada je to ugovorom predviđeno. Visbijska pravila teretnici daju neoborivu dokaznu snagu kada je ona u rukama trećeg savjesnog imatelja.

⁹ O potrebi otkazivanja Haških pravila opširnije: Dorotea Ćorić, Hrvatska treba otkazati Haška pravila da ili ne?, *Vladavina prava*, god. 2 (1995) br. 5, str. 17-26.; Jasenko Marin, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 46 (2007), br. 161, str. 91-111.

¹⁰ O unifikacijskim problemima međunarodnog prijevoza stvari morem podrobnije: Stuart Beare, Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 306-315; Patrick J. S. Griggs, Obstacles to Uniformity of Maritime Law The Nicholas J. Healy Lecture, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 34, (2003), No. 2; Charles Debattista, The CMI/UNCITRAL cargo liability regime: regulation for the 21st century?, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 304-305; Alexander von Ziegler, Main concepts of the new Convention: Its aims, structure and essentials, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 346-357; José M. Alcántara, The new regime and multimodal transport, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 399-304.; Francesco Berlingieri, The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (By Sea), *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* 58 (2008), br. 1-2, str. 47-76.; Ivo Grabovac, Dragan Bolanča, Prijevoz robe morem – problematika ujednačavanja, *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, v. 37 (1995) br. 145-148, str. 39-49.; Ivo Grabovac, Dragan Bolanča, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, g. 40 (2001) br. 155-148, str. 33-56.

¹¹ Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe usvojena je u Ženevi 24. svibnja 1980. godine (u nastavku ovog rada Multimodalna konvencija).

zemlje jednostrano uvode pomorsku legislativu ili se pripremaju za to.¹² Pomorstvo je izrazito međunarodna djelatnost, pa je raznolikost u regionalnim i nacionalnim rješenjima izrazito nepovoljna jer onemogućuje ujednačavanje, dovodi do porasta troškova za sve strane u međunarodnoj trgovini, do češćih sudskih sporova i pravne nesigurnosti.

Uvažavajući sve navedene činjenice (probleme), a s ciljem stvaranja boljeg i suvremenijeg rješenja za 21. stoljeće, izrađena su i potpisana Rotterdamska pravila.¹³ U literaturi se iznose različite ocjene o tome je li sazrelo vrijeme za odlazak Haških pravila u povijest? Jesu li Rotterdamska pravila dovoljno dobra da preuzmu ulogu konvencije koja će uređivati ugovore o prijevozu stvari morem? Hoće li Rotterdamska pravila ostvariti svrhu zbog koje su donijeta i hoće li postati uspješna konvencija? Koje okolnosti i interesi kojih subjekata podržavaju uvođenje promjena u sustav prijevoznikove odgovornosti za prijevoz stvari morem, a što, s druge strane, točnije, koja pravna rješenja kao prepreka tome stoje na putu? O tim i sličnim pitanjima postoje očitovanja prijevoznika,¹⁴ krcatelja,¹⁵ osiguratelja,¹⁶ špeditera,¹⁷ a nailazi se

¹² Ako postoji pravna praznina u regulaciji, dinamika razvoja odnosa u suvremenom prijevoznom pravu popunit će te praznine stvaranjem novog nacionalnog zakonodavstva ili nove regionalne regulative, kao što je regulativa Europske unije. Primjerice, krajem devedesetih godina prošlog stoljeća prijedlog za reviziju američkog Zakona o prijevozu robe morem (novi US COGSA) povučen je iz Kongresa. U slučaju da je prijedlog bio prihvaćen, SAD bi otkazale Haška pravila jer bi zakon bio u suprotnosti s njima. SAD su odlučile pričekati s revizijom zakona dok se ne vidi hoće li se postići odgovarajuće rješenje na međunarodnoj razini. Za SAD Rotterdamska pravila su prihvatljivo rješenje, međutim, ako se ona u razumnom roku ne počnu primjenjivati, SAD će se okrenuti svojoj nacionalnoj soluciji (novom prijedlogu Zakona), prema: Uffe Lind Rasmussen, Evaluation of the new Convention from the perspective of carrier, *Transportrecht* (2009), 9, p. 357-361.

¹³ Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem potpisana je 23. rujna 2009. godine u Rotterdamu (u nastavku Rotterdamska pravila). Konvencija će stupiti na snagu nakon što joj pristupi najmanje 20 država. O pripremnim radovima na Rotterdamskim pravilima, kao i o sadržaju i interpretaciji pojedinih odredbi konvencije i nacrtu konvencije: opširnije tematski brojevi časopisa: *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3; *The Journal of International Maritime Law*, v. 14 (2008), 6; *Transportrecht* (2009), 9.; na hrvatskom jeziku: Vesna Skorupan, Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 57 (2007) br. 1., str. 7-60.

¹⁴ Uffe Lind Rasmussen, o. c. bilješka 12.

¹⁵ Philippe Bonnevie, Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 361-366.

¹⁶ Vesna Polić Foglar, Evaluation of the new Convention from the perspective of insurers, *Transportrecht*, (2009), 9, p. 366-370.

¹⁷ Jan Ramberg, Evaluation of the new Convention from the perspective of freight forwarders, *Transportrecht* (2009), 9, p. 370-371.

na suprotstavljena stajališta o tome,¹⁸ na koja će se u ovom radu nastojati ukazati i osvrnuti. Pratit će se sličnosti i razlike Haško-Visbijskih i Rotterdamskih pravila kroz analizu najvažnijih konvencijskih odredbi.¹⁹ Primjenom komparativne metode pokušat će se znanstveno protumačiti ciljeve i najvažnija rješenja Rotterdamskih pravila te procijeniti kako se ona uklapaju u postojeće pravno uređenje prijevoza stvari morem. Nadalje, kroz poredbenu analizu novih rješenja s rješenjima Haško-Visbijskih pravila cilj je odgovoriti na pitanje zadovoljavaju li Haško-Visbijska pravila potrebama suvremene svjetske pomorske industrije? Za državu koja razmatra pitanje treba li pristupiti Rotterdamskim pravilima svaka poredbena analiza ovih dviju konvencija iznimno je korisna jer govori i o tome koje odredbe bi prihvaćanjem Rotterdamskih pravila trebalo izmijeniti i akceptirati u domaće zakonodavstvo a u cilju usklađenosti domaćeg pozitivnog prava s međunarodnim konvencijama koje obvezuju Republiku Hrvatsku.

¹⁸ Primjerice: Haška, Haško-Visbijska i Hamburška pravila više nisu adekvatna i nemaju budućnost. Potrebno je modernizirati uređenje unimodalnog pomorskog prijevoza. Potrebna su pravila o multimodalnom prijevozu koja će uključivati i pomorski prijevoz. Rotterdamska pravila nam daju sve u jednom instrumentu: Uffe Lind Rasmussen, *o. c. bilješka 12*. Ovaj autor ističe da bi bilo iluzorno vjerovati da je moguće postići bolju soluciju za novo stoljeće nego što su to Rotterdamska pravila te da nema realne alternative Konvenciji. Međutim, nailazi se i na sasvim suprotna stajališta, primjerice, uglednog prof. Tetleya: “Snažno vjerujem u to i preporučam da se Rotterdamska pravila opozovu i ne budu potpisana niti prihvaćena te da se ona vrate Radnoj skupini III UNCITRAL-a na reviziju,” predlaže da se prihvati Konvencija UN-a o Multimodalnom prijevozu iz 1980.: William Tetley, *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL_No_1.pdf, stranica posjećena 27. svibnja 2010. Također, iznosi se stajalište da unificirana međunarodna pravila trebaju biti što je moguće više jasna kako bi se i na taj način osigurala njihova jedinstvena interpretacija. Rotterdamska pravila, nažalost, nisu ispunila ta očekivanja: Regina Asariotis, *Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 382-398. Ukazuje se i na činjenicu da donošenje i uvođenje u primjenu nove konvencije stvara velike troškove koje će morati platiti pomorska industrija i koji će se plaćati dugi niz godina: Anthony Diamond QC, *The Rotterdam Rules*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2009), Part 4, p. 445-536.

¹⁹ Rotterdamska pravila vrlo su opsežna konvencija, imaju 96 članaka, sama ta činjenica govori da je nemoguće u jednom članku protumačiti i komentirati sve njezine odredbe i konzumirati sve novine i točke za poredbenu analizu. Uz to, u nekim je elementima komparacija irelevantna budući da je pristup Rotterdamskih pravila u pogledu njihovog polja primjene bitno različit, pod određenim uvjetima primjenjuju se i na druge prijevozne grane, tj. na prijevoze od vrata do vrata. Zbog toga je rad imao ambicije usredotočiti se samo na one najvažnije razlike ovih dviju konvencija uz njihovu deskripciju i tumačenje.

2. DEFINICIJE

Rotterdamska pravila su sveobuhvatna i opsežna konvencija. Za potrebe konvencije definirano je čak 30 pojmova. Detaljno se reguliraju novi sadržaji, a radi se o velikom broju novih pojmova²⁰ koji nisu sadržani niti definirani u Haškim pravilima.²¹ S jedne strane brojni novi pojmovi i instituti odgovaraju realitetu suvremenih odnosa u pomorskim prijevoznim ugovorima, dakle, trebalo ih je uvesti u novu konvenciju i definirati, a s druge strane asociraju na poznatu činjenicu da “predetaljne” konvencije teže postaju široko prihvaćen izvor prava.²² Prisutna je bojazan da će zbog složenosti, opširnosti i brojnosti novina biti određenih poteškoća u tumačenju, a to će komplicirati primjenu njezinih odredbi. Primjerice, već na prvom koraku, a to je odgovor na pitanje kada se Rotterdamska pravila primjenjuju, stranke ugovora o prijevozu moraju proučiti čitav niz definicija i pojmova, mnoge konvencijske odredbe (članke 5, 6, 7, 26, 82 RP), iznimke od primjene pojedinih odredbi, a velik broj odredbi tek će trebati rasvijetliti i protumačiti u poslovnoj i sudskoj praksi.²³ Dakle, praktičari smatraju da su s nomotehničke strane Rotterdamska pravila trebala biti puno jednostavnija, kraća i preglednija.²⁴ Autori koji se izjašnjavaju protiv Rotterdamskih pravila i njihove glomaznosti ističu da treba postupno dograditi Haško-Visbijska pravila, umjesto da se ide na jedan detaljan sveobuhvatan instrument koji će izazvati mnogo nedoumica u primjeni.²⁵

3. POLJE PRIMJENE

U pogledu polja primjene Rotterdamska pravila se bitno razlikuju od Haških pravila i u tom segmentu sadrže možda najbitnije razlike i najinovativnije odredbe.

²⁰ Novi pojmovi su: količinski ugovori, izvršitelj, pomorski izvršitelj, pravo nadzora, strana koja ima nadzor, elektronička komunikacija, elektronički prijevozni zapis, kontejner, vozilo, vozarina, linijski prijevoz. O mnogima od njih opširnije *infra* na odgovarajućim mjestima u radu.

²¹ Haška pravila imaju samo 5 definicija pojmova.

²² Drugim riječima, kada se pregledaju i usporede uspjele i neuspjele konvencije, uočljivo je da su nerijetko uspješnije konvencije koje sadrže manji broj odredaba od detaljnijih i složenijih konvencija. Tako zaključuje Jasenko Marin, *o. c. u bilješci 9*.

²³ Takovo shvaćanje iznosi: Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*.

²⁴ Opširnost i brojni detaljizmi otežavaju interpretaciju i dovode do glomaznosti i nepreglednosti, tako zaključuje William Tetley, *o. c. bilješka 18*.

²⁵ *Ibid.*

Jedan od važnih ciljeva stvaranja nove konvencije je bio urediti moderni kontejnerski *door to door* prijevoz, dakle, jedinstvenom konvencijom uz pomorski prijevoz pokriti i segment multimodalnog prijevoza. Takav pristup u uređivanju prijevoznih ugovora smatra se pragmatičnim i mudrim pristupom i to se ocjenjuje kao važan praktični doprinos i značaj suvremenom prijevoznom pravu. Međutim, takav koncept se i oštro kritizira, te postoji ozbiljan otpor činjenici da bi se i kopneni prijevoznici bezuvjetno trebali podvrgnuti pravilima o odgovornosti za štetu i općenito ugovornom pravu temeljenom na pomorskom pravu.²⁶ Rezultat toga je vrlo ograničeno polje primjene Roterdamskih pravila, točnije, neizbježni kompromis između rješenja koje bi predviđalo neprimjenjivanje Konvencije na štetne radnje nastale u kopnenom dijelu prijevoza i rješenja koje bi primjenu Roterdamskih pravila bezuvjetno protegnulo na cijeli prijevozni put od vrata do vrata. Roterdamska pravila su ponajprije pomorska konvencija, a to znači, da bi došlo do primjene Roterdamskih pravila, prijevoz od vrata do vrata mora obvezno uključivati dionicu pomorskog prijevoza.²⁷ Roterdamska pravila primjenjuju se na ugovore o međunarodnom prijevozu robe između država od kojih je barem jedna stranka Konvencije.²⁸ Pored toga što prijevoz od vrata do vrata mora uključivati dionicu pomorskog prijevoza, Roterdamska pravila će se primijeniti na prijevozne ugovore kopnom samo pod određenim uvjetima.²⁹

²⁶ Kopneni prijevoznici koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz neskloni su tome da nova međunarodna "pomorska plus" konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim konvencijama. Konkretno, za vrijeme izrade Roterdamskih pravila europske zemlje su izrazile stajalište da su njihovi željeznički i cestovni prijevoznici neskloni napustiti svoje konvencije CMR i CIM-COTIF. Opširnije o tome: Erik Rosaeg, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 316-335.; Uffe Lind Rasmussen, *o.c. bilješka 12.*; Vesna Skorupan, *Pravna osobnost, odgovornosti i uloga izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, *Poredbeno pomorsko pravo-Comparative Maritime Law*, god. 45 (2006), br. 160, str. 31-64.

²⁷ To se iščitava iz definicije ugovora o prijevozu čl. 1 st. 1. t. 1. RP ("...the contract shall provide for carriage by sea..."). Pomoćni glagol *shall* u engleskom pravnom jeziku uvijek označava obvezu, pa to znači da se ugovorom o prijevozu uvijek mora ugovoriti prijevoz morem. Ugovorom o prijevozu može se ugovoriti i prijevoz drugom prijevoznom granom ("contract of carriage ... may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage").

²⁸ Drugim riječima, ugovor o prijevozu mora imati međunarodni karakter i mora imati odgovarajuću poveznicu prema državi stranci konvencije. Dakle, u državi ugovornici mora se nalaziti jedno od sljedećih mjesta: mjesto ukrcaja, luka ukrcaja, mjesto iskrcaja ili luka iskrcaja (čl. 5. RP). Za razliku od toga odredbe Haško-Visbijskih pravila primjenjuju se kada je teretnica izdana u državi ugovornici, prijevoz započeo u luci države ugovornice, teretnicom predviđeno da se ugovor ravna po odredbama ove Konvencije ili zakonodavstva koje te odredbe primjenjuje, odnosno daje im snagu (čl. 10. HVP).

²⁹ Takav koncept ima za posljedicu da Roterdamska pravila imaju puno uže polje primjene od Multimodalne konvencije koja predviđa da se ugovorom o prijevozu može ugovoriti prijevoz najmanje

Primjenom ograničenog mrežastog sustava odgovornosti³⁰ koji Roterdamska pravila predviđaju, ako gubitak ili oštećenje stvari, ili okolnosti koje su uzrokovale zakašnjenje u njihovoj predaji nastanu prije ukrcaja stvari na brod ili isključivo nakon njihovog iskrcaja s broda, Roterdamska pravila se neće primijeniti, već će se na te tzv. “kopnene operacije” primijeniti odredbe druge međunarodne konvencije, pod uvjetom da u vrijeme takvog gubitka, oštećenja ili štete nastale zbog zakašnjenja: a) postoje odredbe međunarodne konvencije koje se primjenjuje na sve ili neke prijevoznikove radnje, a krcatelj je sklopio poseban i izravan ugovor s prijevoznikom u pogledu posebnog djela prijevoza gdje su nastali gubitak, oštećenje ili okolnosti koje su dovele do zakašnjenja u isporuci; b) ako je posebno predviđena odgovornost prijevoznika, ograničenje odgovornosti ili rok za tužbu i c) ako nije dopušteno na temelju te međunarodne konvencije odstupati u cjelini ili na štetu krcatelja.

Pretpostavlja se da će ovakvo ograničeno polje primjene Roterdamskih pravila stvarati problem prijevoznicima i korisnicima njihovih usluga jer unaprijed ne mogu predvidjeti koji sustav odgovornosti i koja međunarodna konvencija će se primjenjivati.³¹ To isto tako znači da će se granice odgovornosti iz Roterdamskih pravila, kao i granice odgovornosti iz drugih konvencija, primjenjivati na isti ugovor o prijevozu, ovisno o dijelu prijevoznog puta u kojem je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo.

Dakle, rezultat takve koncepcije odgovornosti je da će prijevoznici i korisnici njihovih usluga biti prisiljeni poznavati i primjenjivati i druge konvencije. Prema ugovoru o multimodalnom prijevozu stvari koji uključuje ugovor o prijevozu morem i cestama, Roterdamska pravila će se primijeniti jedino na pomorski dio multimodalnog prijevoza ona se neće primijeniti na prijevoz cestom, ako je štetna radnja nastala prije ukrcaja i poslije iskrcaja stvari s broda. Konzekvenca je, a ujedno i očit paradoks, da će se Roterdamska pravila u stvarnosti primjenjivati jedino na prijevoz stvari morem.

s dvije prijevozne grane, primjerice prijevoz željeznicom i cestom. Opširnije o novom konceptu polja primjene koji uvode Roterdamska pravila: Michael F. Sturley, *Scope of coverage under the UNCITRAL Draft Instrument*, *Journal of International Maritime and Commercial Law*, 10 (2004), 2, p. 138-154.

³⁰ O različitim konceptima odgovornosti o kojima se raspravljalo prilikom izrade Roterdamskih pravila (jedinstvenom, mrežastom i ograničenom mrežastom), opširnije: Vesna Skorupan, *o. c. bilješka* 26.

³¹ Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o međunarodnom željezničkom prijevozu COTIF od 9. svibnja 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. s pripadajućim dodacima, čiji dodatak je Dodatak B COTIF-u - Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - CIM, ta pravila se navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF, (u nastavku CIM-COTIF). Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom – CMR (u nastavku CMR). Odgovornost prijevoznika prema konvencijama koje uređuju prijevoz kopnom je objektivna, dakle, za postojanje odgovornosti nije potrebna njegova krivnja, ali ona nije ni apsolutna jer se odgovornosti u propisanim slučajevima može osloboditi.

Zbog toga se nailazi na brojne kritike koje ovakvo rješenje ocjenjuju neadekvatnim i nepotpunim rješenjem.³² Štoviše, to dovodi do zaključka da Rotterdamska pravila nisu samo neodgovarajuća u kreiranju jedinstvenog unificiranog pravnog sustava za reguliranje multimodalnog transporta, već zbog toga dodatno čine kompleksnim i kompliciranim unimodalni pomorski prijevozni sustav. Mrežasti sustav odgovornosti kritizira se zbog svoje kompliciranosti te neuspjeha Multimodalne konvencije, a to stvara i opravdanu sumnju u to hoće li silan napor koji se uložio oko izrade Rotterdamskih pravila doživjeti sličnu sudbinu.

Rotterdamska pravila izričito propisuju da je ugovor o prijevozu naplatni pravni posao,³³ Haška pravila takvu odredbu nemaju, međutim, analizom bogate sudske prakse, kao i doktrine nastale proučavanjem odredbi Haških pravila, može se nedvojbeno zaključiti da se i ona primjenjuju samo na naplatne prijevoze stvari morem.

Za primjenu Rotterdamskih pravila nije potrebno izdavanje prijevozne isprave. To je bitna razlika u odnosu na Haško-Visbijska pravila koja se primjenjuju samo na teretnice izdane za prijevoz robe između luka dviju različitih država, i to ako je teretnica izdana u jednoj državi ugovornici, ako prijevoz započinje iz luke države ugovornice ili ako ugovor o prijevozu tako određuje. Ključna novina Rotterdamskih pravila je u tome da se ona primjenjuju i na elektronske prijevozne zapise i elektronske prijevozne isprave. Ugovor o prijevozu može se zaključiti i u elektronskom obliku. Proširenje polja primjene i na elektronske prijevozne isprave je značajno postignuće konvencije i važan njezin aspekt.³⁴

Brodarski ugovori (*charter parties*) su ostali izvan polja primjene i Rotterdamskih pravila.³⁵ Također, Rotterdamska pravila neće se primjenjivati niti na druge ugovore o uporabi broda ili dijela brodskog prostora u linijskom prijevozu te na ugovore o prijevozu u prijevozima koji nisu linijski,³⁶ osim ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronski zapis (čl. 6. RP). Rotterdamska pravila se primjenjuju na pot-prijevozne ugovore, a to su ugovori između prijevoznika i stranke koja nije izvorni

³² “Čini se da bi bilo puno praktičnije i manje konfuzno da Rotterdamska pravila uređuju sva pitanja koja se mogu pojaviti u procesu prijevoza stvari u bilo kojem dijelu prijevoznog puta”, zaključuje: William Tetley, *o. c. bilješka 18*.

³³ Definicija ugovora o prijevozu čl. 1. st. 1. t. 1. RP. Također, iz definicije vozarine iščitava se da je to naknada koja se plaća prijevozniku za prijevoz stvari prema ugovoru o prijevozu (čl. 1. st. 1. t. 28. RP).

³⁴ Opširnije *infra* Prijevozne isprave i elektronski prijevozni zapisi.

³⁵ Zadržavanje postojeće prakse o ovom pitanju u literaturi se ocjenjuje pozitivnim. Tako: Uffe Lind Rasmussen *o. c. bilješka 12*.

³⁶ Znači, radi se o ugovorima u slobodnoj plovidbi.

ugovaratelj brodarskog ugovora. Znači, primjenjuju se na odnose između prijevoznika i pošiljatelja, strane koja ima nadzor ili držatelja koji nije izvorna stranka iz brodarskog ugovora ili drugog ugovora za koji se isključuje primjena Rotterdamskih pravila (čl. 7. RP). Slične odredbe imaju i Haško-Visbijska pravila.

Količinski ugovori u linijskom prijevozu ušli su unutar polja primjene Rotterdamskih pravila. Međutim, u odnosu na ovu vrstu ugovora mogu se izuzeti prinudne odredbe Rotterdamskih pravila. Znači, količinskim ugovorom mogu se predvidjeti veća ili manja prava, obveze ili odgovornosti od onih koje je propisala konvencija.³⁷ Neki autori kritiziraju uvođenje količinskih ugovora s osnovnom zamjerkom da se time otvara put velikim prijevoznicima da mogu sklapati s krcateljima količinske ugovore s reduciranom zaštitom, a oni zadržavaju punu odgovornost prema svojim sukontrahentima.³⁸ Međutim, količinski ugovori omogućuju slobodu i u drugom smjeru, a to je da stranke ugovore nižu odgovornost za prijevoznika, u zamjenu za nižu cijenu prijevoza, a da rizik za štetu na teretu prebace na osiguratelja. Važno je i to da Rotterdamska pravila nameću stroge okvire u pogledu sigurnosti plovidbe i načina sklapanja količinskih ugovora, a tako jasnim odredbama nesumnjivo pružaju zaštitu prijevoznicima, krcateljima i trećim osobama.

Haško-Visbijska pravila iz definicije robe izuzimaju žive životinje i teret krcan na palubu. Iako prijevoz živih životinja zahtijeva puno više pažnje u usporedbi s prijevozom ostalog tereta, smatra se razumnim da se takvi prijevozi obuhvate konvencijskim uređenjem, međutim i uvedu specijalne norme koje će prijevozniku i krcatelju ostaviti mogućnost slobode ugovaranja, tj. dopustiti dispozitivnost. Hamburška pravila su dobar primjer da je moguće uključiti prijevoz živih životinja u polje primjene konvencije bez uvođenja puno specijalnih odredbi.

U Rotterdamskim pravilima žive životinje su izuzete iz prinudnopravnog režima konvencije, međutim, nisu izuzete iz polja primjene.³⁹ Propisano je da se ugovorom o prijevozu mogu isključiti ili ograničiti obveze i odgovornost prijevoznika i pomorskog izvršitelja. Takva isključenja ili ograničenja neće imati učinak ako tužitelj dokaže da su gubitak oštećenje ili zakašnjenje u isporuci rezultat djela ili propusta prijevoznika ili osoba za čiji rad on odgovara učinjenih s namjerom da se prouzroči takav gubitak oštećenje ili zakašnjenje ili bezobzirno i sa znanjem da takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje mogu nastati (čl. 81. RP).

³⁷ Posebna pravila za količinske ugovore čl. 80. RP.

³⁸ Philippe Bonnevie, *o.c. bilješka 15*.

³⁹ To rješenje je kritizirano; ističe se da u današnjim uvjetima nije potrebno izuzimanje prijevoza živih životinja iz prinudnopravnih konvencijskih odredbi. Tako zaključuje Erik Rosaeg, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 316-335.

Rotterdamska pravila napuštaju zastarjelu odredbu Haško-Visbijskih pravila prema kojoj je iz primjene te konvencije isključen teret za koji se u ugovoru o prijevozu navodi da je krcan na palubi i koji se uistinu tako prevozi. Prema Rotterdamskim pravilima prijevoz na palubi je dopušten u 3 slučaja: ako to zahtijevaju propisi, ako je ukrcan u ili na kontejnerima ili vozilima koji su prikladni za prijevoz na palubi, a paluba je posebno podobna (spremna) prevoziti takve kontejnere ili vozila, ili ako je prijevoz na palubi u skladu s ugovorom o prijevozu, s običajima ili konkretnom trgovačkom praksom (čl. 25. RP). Prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji stvari ako su stvari ovlašteno ukrcane, dakle u tom slučaju odredbe konvencije se jednako primjenjuju i na teret na palubi. Međutim, Rotterdamska pravila propisuju da prijevoznik ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su prouzročeni posebnim rizicima kao posljedicom prijevoza na palubi. Ako su stvari na palubu ukrcane protivno predviđenim ovlaštenjima, prijevoznik svakako odgovara za gubitak oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su isključivo prouzročeni zbog njihova prijevoza na palubi i nema pravo pozivati se na slučajeve oslobođenja od odgovornosti predviđene čl. 17. konvencije koji govori o temelju prijevoznikove odgovornosti.⁴⁰ S aspekta prijevoznikovog prava na ograničenje odgovornosti važna je odredba Rotterdamskih pravila kojom je propisano da se prijevoznik ne može pozivati na ograničenje odgovornosti ako su prijevoznik i krcatelj izričito ugovorili da će stvari biti ukrcane ispod palube, a gubitak, oštećenje ili zakašnjenje proizlazi kao posljedica prijevoza na palubi.

Rotterdamska pravila uređuju pitanja u vezi ugovora o prijevozu stvari, pa se kaže da su “izabrala tzv. ugovorni pristup” (*contractual approach*). Ona proširuju svoju primjenu i na ona pitanja koja se ne tiču samo odgovornosti prijevoznika. Znači, može se reći da je to konvencija o odgovornosti prijevoznika, ali isto tako i konvencija o ugovorima o prijevozu. Za razliku od toga u Haškim pravilima je prisutna koncepcija uređivanja teretnice i odgovornosti, znači, tzv. “dokumentarni pristup” (*documentary approach*).⁴¹

4. OBVEZE PRIJEVOZNIKA

U pogledu odredbi koje govore o obvezama prijevoznika Haško-Visbijska i Rotterdamska pravila bitno se razlikuju. Postoje važne sadržajne razlike, međutim i

⁴⁰ Rotterdamskim pravilima propisano je da se prijevoznik ne može pozivati na ugovor o prijevozu, na običaje ili trgovačku praksu protiv treće osobe koja je u dobroj vjeri stekla prenosivu prijevoznu ispravu ili prenosivi elektronički zapis, osim ako ugovorne klauzule ne upućuju da se stvari mogu ukrcati na palubu.

⁴¹ Alexander von Ziegler, *o.c. bilješka 10*.

bitno drugačija stilizacija i struktura odredbi. Haško-Visbijska pravila ograničavaju obvezu ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovību na vrijeme, prije i na početku putovanja, nakon što brod započne putovanje, ta prijevoznikova obveza prestaje.⁴² Rotterdamska pravila specificiraju da ta obveza traje i za vrijeme putovanja (čl. 14. st. 1.a). Znači, prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik, uz obvezu brod učiniti sposobnim za plovību, kao što je to u Haškim pravilima, ima i obvezu održavati ga sposobnim za plovību. Većina autora ovu odredbu ocjenjuje pozitivnom.⁴³ Smatra se da odredba o kontinuiranom trajanju prijevoznikove obveze ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovību odgovara komercijalnoj realnosti i eliminira ranije privilegije prijevoznika koje se u modernom transportnom okruženju čine nepravednima.⁴⁴ Ova odredba izravno doprinosi ostvarivanju suvremenih standarda sigurnosti broda za plovību predviđenih međunarodnim izvorima upravnopravne prirode: Međunarodnom konvencijom o sigurnosti života na moru (SOLAS), uključujući osobito njezine dijelove: Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja (ISM kodeks), Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i luka (ISPS kodeks). Također, postaje bespredmetna ona konfuzna teorija o sposobnosti broda za plovību po fazama “*doctrine of stages*” i ostale tehnike koje su se upotrebljavale da se pokuša ostvariti prijevoznikova neodgovornost.⁴⁵

⁴² Sudska praksa utvrdila je da obveza ulaganja dužne pažnje traje sve do trenutka kada brod podigne sidro i krene, znači ona prestaje prvim pomakom broda iz mjesta u luci u kojoj je bio. Odluka u predmetu *Maxine Footwear Company, LTD., and Morin v. Canadian Government Merchant Marine, LTD.*, *Lloyd's List Law Reports*, (1959), Vol. 2, Part 13, p. 105-114.

⁴³ Podrobnije Francesco Berlingieri, *Basis of liability and exclusions of liability*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 336- 349.

⁴⁴ U odnosu na vrijeme kada su kreirane odredbe Haško-Visbijskih pravila tehnički i tehnološki uvjeti prijevoza te obvezni sigurnosni standardi bitno su se promijenili. Prijevoznik danas može i mora biti u mogućnosti utjecati na stanje svoga broda za vrijeme plovide. Ne postoje više razlozi koji bi opravdavali vremensko ograničenje njegove obveze ulaganja dužne pažnje radi osposobljavanja broda za plovību. Opravdano je prijevoznikovu obvezu vremenski produljiti, tako objašnjava Jasenko Marin, *Odgovornost prijevoznika za plovību sposobnost broda*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008) br. 1-2, str., 489-507. Opširnije o obvezama prijevoznika i u radu: Vesna Skorupan, *Obveze prijevoznika – recentna rješenja nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu (Draft Instrument on Transport Law)*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* god. 43 (2004), broj 158, str. 101-152.

⁴⁵ Naime, sudska praksa se u primjeni Haških pravila susretala s problemom tumačenja kauzalnog odnosa između nastale štete i eventualne nesposobnosti broda za plovību prije i na početku putovanja. Prema spomenutoj teoriji obveza osposobljavanja broda za plovību pojavljuje se u svakoj luci u kojoj brod isplivljava s novim teretom; znači, ako brod u usputnim lukama ukrcaja novi teret, prijevoznik je obavezan uložiti dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovību samo prema krcateljima čiju robu ukrcaja u tim lukama. To znači da “svaki teret ima svoje putovanje” pa uplovljavanjem broda s ukrcanim teretom u usputnu luku ne nastaje obveza ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje

Središnja odredba Roterdamskih pravila koja govori o obvezama prijevoznika je odredba kojom je propisano da je obveza prijevoznika prevesti stvari do mjesta isporuke i predati ih primatelju (čl. 11. RP). Haško-Visbijska pravila ne sadrže tako izričitu odredbu, ali ta prijevoznikova obveza jasno proizlazi iz čl. 3. st. 2. HVP te i iz tumačenja smisla drugih odredbi.

Prema Haško-Visbijskim pravilima prijevoznik je u postupanju sa stvarima dužan uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se za robu i iskrcati robu koja se prevozi (čl. 3. st. 2. HVP). Ova odredba Haško-Visbijskih pravila doslovno je preuzeta u Roterdamska pravila uz to što je dopunjena na način da su navedene i obveze primitka i predaje stvari (čl. 13. st. 1. RP). Trajanje prijevoznikove odgovornosti u Roterdamskim pravilima je prošireno pa je bilo nužno i odredbu koja govori o obvezama prijevoznika u odnosu na stvari dopuniti na načina da se navedu i obveze primitka i predaje stvari. Važna novina Roterdamskih pravila je u tome što spomenuta odredba Roterdamskih pravila nije kogentne pravne prirode. Naime, prijevoznik se s krcateljem može dogovoriti da će ukrcavanje, rukovanje, slaganje ili iskrčavanje stvari obaviti krcatelj, krcatelj iz isprave ili primatelj (čl. 13. st. 2. RP). To je važna odredba jer uvodi iznimku od prijevoznikove obveze brinuti se o teretu. Vjerojatno je ova odredba, koja predstavlja novo pravilo koje nije postojalo u ranijim unifikacijskim instrumentima iz ovog područja, uvrštena zbog šireg polja primjene nove konvencije, znači njezine primjene na multimodalne prijevoze, a koji uključuju i prijevoz morem. Važnost ove norme dolaziti će do izražaja i imati primjenu vjerojatno upravo u određenim “među aktivnostima”, poput ukrcaja stvari na brod, iskrcaja s broda, npr. u slučaju ako prijevoz započinje na nekoj kopnenoj destinaciji, nastavlja se preko neke luke (gdje se vrši ukrcaj na brod) i završava u drugoj luci (gdje se vrši iskrcaj). Tipičan primjer su tzv. FIO(S) klauzule (“*Free in and out (stowed)*”) - *FIO (S) clause*), prema kojima strana tereta preuzima brigu o ukrcaju/iskrcaju, koji često uključuje i slaganje i osiguranje tereta.⁴⁶ Stoga se u ovoj novoj odredbi Roterdamskih pravila može prepoznati i intencija da se izradi odredba za FIO (S) klauzule koje su rjeđe u linijskom prometu, a češće u *charter party* prijevozu.

U slučaju postojanja FIO(S) klauzule, tj. sporazuma stranaka da će određene obveze izvršiti krcatelj ili će biti izvršene u njegovo ime, Roterdamska pravila predviđaju odredbe kojima je prijevozniku osigurana zaštita u presumpciji da je u tom slučaju za gubitak ili oštećenje stvari ili zakašnjenje u isporuci odgovoran krcatelj.

broda za plovību u usputnoj luci u pogledu tog tereta. O istoj temi opširnije: Zlatko Ćesić, Dužna pozornost u osposobljavanju broda za plovību, *Pomorski zbornik* g. 39 (2001) 1, str. 193-207.; Jasenko Marin, *o. c. bilješka 44*.

⁴⁶ G. J. van der Ziel, The UNCITRAL/CMi Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *Transportrecht*, 2002., (7-8), str. 265-277.

Naime, u popis izuzetih slučajeva, uz odredbu koja postoji i u Haško-Visbijskim pravilima, a koja je dopunjena (djelovanjem ili propustom krcatelja, krcatelja iz isprave, strane koja ima nadzor ili bilo koje osobe za čija djela krcatelj odgovara čl. 17. st. 3. t. h), uvršten je i jedan novi izuzeti slučaj, a to je: ukrcavanje, rukovanje, slaganje ili iskrcavanje stvari prema dogovoru u skladu s čl. 13. st. 2., osim ako je prijevoznik ili izvršitelj obavio takvu djelatnost za račun krcatelja, krcatelja iz isprava ili primatelja (čl. 17. st. 3. t. i). Dakle, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti dokazivanjem postojanja i ovog novog izuzetog slučaja, a time se osigurava stvarni reciprocitet u obvezama i odgovornosti ugovornih strana.

Prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik ili izvršitelj mogu žrtvovati stvari u moru kada je to žrtvovanje razumno učinjeno za opću sigurnost ili radi otklanjanja opasnosti od ljudskih života ili imovine u zajedničkom pothvatu (čl. 16. RP).

U usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima, Rotterdamska pravila sveobuhvatnije i sadržajno nešto drugačije reguliraju ovlaštenje prijevoznika u postupanju s opasnim teretom. Prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik ili izvršitelj mogu odbiti primiti ili ukrcati stvari te poduzeti druge mjere koje su razumne, uključujući i iskrcaj, uništavanje ili činjenje stvari bezopasnima, ako te stvari jesu ili se razumno čini vjerojatnim da će tijekom prijevoznikove odgovornosti postati opasne za osobe imovinu ili okoliš (čl. 15. RP). Važno je naglasiti nekoliko novina Rotterdamskih pravila. Ponajprije, Rotterdamska pravila ne prave razliku s obzirom na to je li prijevozniku bila poznata opasna priroda stvari i je li za nju znao. Nadalje, prema Rotterdamskim pravilima veći je opseg prijevoznikovih ovlaštenja u postupanju s opasnim stvarima (može poduzeti i “druge mjere koje su razumne”), a šire su definirani slučajevi kada ta opasnost postoji, govori se o opasnosti za osobe, imovinu i okoliš.

U Rotterdamskim pravilima obveze prijevoznika propisane su i na drugim mjestima u konvencijskom tekstu. Najvažnija od njih je *predaja stvari*, koja se u usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima prvi puta posebno artikulira kao obveza i regulira u okviru posebnog vrlo opsežnog poglavlja (poglavlje 9.).⁴⁷

Važna prijevoznikova obveza prema Rotterdamskim pravilima, a to je ujedno i obveza koja se ne spominje u Haško-Visbijskim pravilima, je obveza prijevoznika obavijestiti krcatelja o stvarima koje prijevoznik zna i koje su nužne i važne krcatelju kako bi mogao ispuniti svoje obveze. Također, bitan element po kojem se Haško-Visbijska i Rotterdamska pravila razlikuju, a ujedno i jedna od najvažnijih novina,

⁴⁷ Uređuju se sva specifična pitanja, kao što su: obveza potvrđivanja predaje, isporuka kada nije izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički prijevozni zapis, isporuka kada je izdana neprenosiva prijevozna isprava koju je zahtijevala osoba koja predaje stvari, isporuka kada je izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi prijevozni zapis, stvari koje su ostale neisporučene i retencija stvari. Opširnije u radu Vesna Skorupan, *o.c. bilješka 44*.

su odredbe o *pravu nadzora*. Iz izvršavanja prava nadzora proizlazi ovlaštenje strane koja ima nadzor davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, a s druge strane obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor.⁴⁸

5. TRAJANJE ODGOVORNOSTI

Prema Rotterdamskim pravilima trajanje prijevoznikove odgovornosti proteže se na razdoblje od trenutka kada prijevoznik ili izvršitelj preuzmu stvari na prijevoz do trenutka kada su stvari predane primatelju (čl.12.).⁴⁹ Ovo je značajna razlika u odnosu na razdoblje odgovornosti od ukrcaja do iskrcaja propisano Haškim pravilima i koncepta “od luke do luke” predviđenog Hamburškim pravilima. Rotterdamska pravila respektiraju činjenicu da se veliki dio svjetske trgovine odvija prijevozom od vrata do vrata (kontejnerski prijevoz) pa je jedino moguće i logično da se trajanje prijevoznikove odgovornosti proširi na razdoblje od kada prijevoznik primi robu do trenutka predaje robe primatelju.

Rotterdamska pravila sadrže i kogentnu odredbu kojom je propisano da se ugovornim utanačenjem razdoblje prijevoznikove odgovornosti ne može skratiti na način da se ugovorom o prijevozu predvidi da vrijeme primitka stvari nastupa nakon prvog ukrcaja temeljem ugovora o prijevozu. Također, vrijeme isporuke stvari ne može se ugovoriti prije završetka konačnog iskrcaja. Uglavak u ugovoru o prijevozu je ništav ako predviđa vrijeme predaje stvari prije završetka konačnog iskrcaja stvari s broda na kojem se prevoze temeljem ugovora o prijevozu. Svrha je ovih prinudnih propisa poštivanje ugovorenog vremena kao stvarnog vremena prijevoznikove odgovornosti od preuzimanja stvari do njihove predaje primatelju. Ako prema zakonu ili propisima koji se primjenjuju, prijevoznik treba preuzeti stvari ili ih predati tijelu vlasti ili trećoj osobi, razdoblje prijevoznikove odgovornosti započinje kada prijevoznik preuzme stvari odnosno kada ih preda tijelu vlasti ili trećoj osobi (čl. 12. st. 2 a i b RP).

⁴⁸ O ovoj važnoj prijevoznikovoj obvezi opširnije *infra* Pravno nadzora.

⁴⁹ Dodatno, u Rotterdamskim pravilima nije razrađena ova općenita odredba i nije pojašnjeno što znači vrijeme i mjesto primitka stvari i njihove predaje. To je bilo učinjeno u posljednjoj verziji Nacrta konvencije, pa se smatra da ovu odredbu treba interpretirati na način da je vrijeme i mjesto primitka ili isporuke stvari vrijeme i mjesto koje su stranke u svom ugovoru odredile. U slučaju nepostojanja sporazuma stranaka o tome, za utvrđivanje razdoblja odgovornosti prijevoznika poslužiti će običaji i poslovna praksa u mjestu primitka ili isporuke. Ukoliko ne postoje niti ugovorne odredbe stranaka niti poslovna praksa i običaji, vrijeme i mjesto primitka ili isporuke je vrijeme i mjesto gdje i kada je prijevoznik ili izvršitelj stvarno preuzeo nadzor nad stvarima ili stvarno isporučio stvari. Ovo vrijeme nije moguće skratiti tako da vrijeme primitka počinje kasnije od početka ukrcaja ili trajanje odgovornosti završava prije završetka konačnog iskrcaja. Opširnije *infra*.

6. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

Princip prijevoznikove odgovornost prema Rotterdamskim pravilima je, kao i prema Haškim pravilima, pretpostavljena krivnja. Smatra se da još uvijek nije sazrelo vrijeme da se prijeđe na objektivnu odgovornost pomorskog prijevoznika, kao što je to u drugim prijevoznim konvencijama, primjerice Budimpeštanskoj konvenciji,⁵⁰ CMR i CIM-COTIF te u pomorskom prijevozu putnika.

Gledano u cjelini, norma Rotterdamskih pravila o odgovornosti nešto je drugačija po stilizaciji. Učinjene su određene izmjene terminologije i strukture odredbi, a postoji i nekoliko relevantnih sadržajnih razlika u usporedbi s aktualnim Haško-Visbijskim pravilima. Sastavljači Rotterdamskih pravila su dobro proučili potencijalne izmjene⁵¹ i vodili računa da se novom stilizacijom i sadržajem bitno ne odstupa od Haško-Visbijskih pravila, a time će se uglavnom sačuvati vrijedna tumačenja pojedinih ključnih odredbi nastala u sudskoj i poslovnoj praksi primjenom Haško-Visbijskih pravila.

Teret dokaza raspoređen je tako da tužitelj dokazuje da je gubitak oštećenje ili zakašnjenje nastalo za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, on ne mora dokazivati što je uzrok štete nego samo da je šteta nastala. Kada tužitelj dokaže da je šteta nastala, teret dokazivanja se prebacuje na prijevoznika, i prijevoznik, da bi se oslobodio odgovornosti ili dijela odgovornosti, treba dokazati da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji bilo koje osobe za koju on odgovara.

Prijevoznik se također oslobađa odgovornosti ili dijela odgovornosti dokazivanjem postojanja jednog od taksativno nabrojenih izuzetih slučajeva⁵² koji su uzrokovali ili doprinijeli gubitku, oštećenju ili zakašnjenju. Međutim, tada se prijevoznik konačno ne oslobađa odgovornosti već se dopušta dokazivanje njegove krivnje. Znači, prijevoznik za izuzete slučajeve odgovara po načelu dokazane krivnje, a da bi teret dokaza prebacio na tužitelja, treba dokazati postojanje jednog od izuzetih slučajeva i uzročnu vezu između izuzetog slučaja i štetne radnje. To znači, da postojanje nekog od izuzetih slučajeva stvara samo pretpostavku o nepostojanju prijevoznikove krivnje te osoba za koje on odgovara.

⁵⁰ Ugovori o prijevozu robe unutarnjim plovim putovima Europe uređeni su Budimpeštanskom konvencijom o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovim putovima. Konvencija je usvojena na Diplomatskoj konferenciji u Budimpešti 3. listopada 2000., a stupila na snagu 1. travnja 2005.

⁵¹ O pripremnim radovima opširnije: tematski broj časopisa *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3., poglavito rad Francesco Berlingieri, *o. c. bilješka 43*.

⁵² Opširnije o sadržaju i pravnoj prirodi izuzetih slučajeva *infra*.

Isto tako, unatoč činjenici postojanja nekog od događaja koji isključuje prijevoznikovu odgovornost, korisnik prijevoza može dokazati da je uzrok štetne radnje ipak na strani prijevoznika, i to zbog nesposobnosti broda za plovidbu, neprikladne opremljenosti i snabdjevenosti broda ili činjenice da spremišta ili drugi dijelovi broda u kojima se stvari prevoze (uključujući kontejnere, kada ih snabdijeva prijevoznik) nisu spremni i sigurni za primanje, prijevoz i zaštitu stvari. Znači, može se smatrati da i prema Rotterdamskim pravilima prijevoznikova krivnja proizlazi iz propuštanja, odnosno neizvršavanja prijevoznikovih obveza.⁵³ Ukoliko prijevoznik ne uspije dokazati da je ispunio obveze koje su mu nametnute, smatra se da postoji uzročna veza između njegovog propuštanja potrebne brige i prouzročene štetne radnje, pa će biti odgovoran. Takvo tumačenje prisutno je i u aktualnoj sudskoj praksi. Naime, ukoliko prijevoznik ne uloži dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu, to se tumači kao njegova nepažnja, dakle, kao prijevoznikova krivnja.⁵⁴ Također, ako je šteta nastala zbog postojanja nekog od izuzetih slučajeva, ali je šteta i posljedica propusta prijevoznika da uloži dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu, tada prijevoznik odgovara za cjelokupnu štetu.⁵⁵

Tumačenjem Haških pravila sudovi su zaključili da je teret dokaza o tome da je šteta prouzročena plovidbenom nesposobnošću broda na tužitelju, znači, strani tereta. S druge strane teret dokaza o upotrebi dužne pažnje pada na prijevoznika.⁵⁶

⁵³ Haška pravila u čl. 3. propisuju obvezu prijevoznika da prije i na početku putovanja upotrijebi dužnu pažnju u osposobljavanje broda za plovidbu. Prema čl. 4. st. 1., ukoliko je prijevoznik uspio s dokazom da je to učinio, oslobođao se odgovornosti za štetu na teretu nastalu zbog neodgovarajućeg stanja broda. Dakle, na prijevozniku je teret dokaza da nije propuštena dužna pažnja u izvršavanju njegovih obveza, a to su: brod učiniti sposobnim za plovidbu, brodu osigurati potrebnu posadu, opremu i životne namirnice, urediti i staviti u dobro stanje skladišta, hladionice i ledenice i sve ostale dijelove broda u koje se roba krca, tako da brod bude sposoban za preuzimanje, prijevoz i čuvanje tereta. Također, prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja je nastala ili proizašla iz nekog drugog uzroka koji ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika i osoba za koje on odgovara. Međutim, ako se želi koristiti ovom iznimkom, prijevoznik mora dokazati da niti osobna krivnja ili djelo prijevoznika, ni krivnja ili djelo osoba za koje prijevoznik odgovara nisu pridonijeli gubitku, odnosno oštećenju čl. 4. st. 2 (q) HVP.

⁵⁴ *Papera Trades CO. LTD. and Others v. Hyundai Merchant Marine CO. LTD. (The Eurasian Dream)*, *Lloyd's Law Reports*, (2002), Vol. 1, Part 11, p. 719- 744.

⁵⁵ Odluka u sporu *Eurasian Dream, o. c. bilješka 54*. Na brodu je izbio požar i vatra se proširila. Sud je utvrdio da je prijevoznik odgovoran za cjelokupnu štetu, unatoč tome što je na brodu došlo do požara iz drugih razloga, a ne zbog nesposobnosti broda za plovidbu, ali se zbog takvog stanja broda vatra proširila.

⁵⁶ To potvrđuje i novija sudska praksa, odluka u predmetu *Great China Metal Industries CO. LTD. v. Malaysian International Shipping Corporation Berhad (The Bunga Seroja)*, *Lloyd's Law Reports*, (1999), Vol. 1., Part 6, p. 512-562. *Jasenکو Marin, o. c. bilješka 44* objašnjava da je to rješenje Haško-Visbijskih pravila kritizirano, naime, i prijevoznik se, kako god to paradoksalno zvučalo, može ekskulpirati plovidbenom nesposobnošću broda ako dokaže da je, usprkos svome ulaganju dužne

Rotterdamska pravila napuštaju frazu “*actual fault or privity*” koja je zadavala velike poteškoće u interpretaciji Haških pravila,⁵⁷ ali i ostalih konvencija u kojima se spominjala, naročito Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. Ona je gotovo neprevodiva na ostale jezike, pa su izvori poteškoća nastali u određivanju opsega tog pojma i njegovom jedinstvenom tumačenju.⁵⁸ U odredbi Rotterdamskih pravila o principu odgovornosti koristi se riječ “krivnja” (*fault*). Izraz “*fault*” nije dodatno definiran, a iz rasprave provedene u CMI-u proizlazi da je to tzv. “stvarna” krivnja (“*genuine fault*”) u smislu skrivljenog ponašanja ili propust.⁵⁹

U Rotterdamskim pravilima zakašnjenje se posebno definira čl. 21, a ono postoji kada stvari nisu dostavljene u mjestu destinacije predviđenom u ugovoru o prijevozu u izričito ugovoreno vrijeme. Dakle, u pogledu opsega odgovornosti prema Rotterdamskim pravilima prijevoznik odgovara za zakašnjenje samo ako je u ugovoru o prijevozu ugovoreno vrijeme isporuke (čl. 21.). Odredba o odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje i odgovornost za izgubljenu dobit zbog zakašnjenja ključna je novina u odnosu na Haško-Visbijska pravila.⁶⁰ U Haško-Visbijskim pravilima, nema odredaba koje bi izravno normirale odgovornost prijevoznika zbog zakašnjenja.⁶¹ Jedino se iz normi o oslobođenju prijevoznika od odgovornosti za

pažnje, ta nesposobnost postojala i prouzročila štetu. To je odraz pravila da prijevoznikova obveza u pogledu osposobljavanja broda nije apsolutna, nego relativna jer on ne mora osposobiti brod za plovidbu nego (tek) uložiti dužnu pažnju da bi to učinio.

⁵⁷ Haška pravila u spomenutom čl. 4 st. 2 (q), koristr izričaj “...with the *actual fault or privity*...”.

⁵⁸ Opširnije o tumačenju fraze “*actual fault or privity*” Velimir Filipović: Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje (značenje izraza “*actual fault or privity*”), *Naša zakonitost* (1966) br. 3 str. 212-222.

⁵⁹ Znači, svojevrсни problem može nastati zbog toga što norma ne opisuje kakav oblik krivnje se traži, (namjera, gruba, nepažnja i slično), pa će izgleda praksi biti ostavljeno tumačenje njegovog opsega. Smatramo da će se pretpostavljati najblaži stupanj krivnje, pa će tužitelj, ako za to ima interes, morati dokazati da su prijevoznik ili njegovi ljudi kvalificirano krivi. Za temelj odgovornosti stupanj krivnje nije relevantan, ali je važan pri utvrđivanju visine odgovornosti. Izuzetno je važan za korištenje prava na ograničenje odgovornosti.

⁶⁰ Opširnije o problemu uređivanja pitanja zakašnjenja u predaji tereta, raspravama koje su vođene prilikom izrade Rotterdamskih pravila te argumentima koji su isticali: Petar Kragić, Zakašnjenje u predaji tereta u CMI-jevim pitanjima prijevoznog prava, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 41 (2002), br. 156, str. 13-32.

⁶¹ Rabi se izraz gubitak ili oštećenje u vezi s robom. Budući da su Haško-Visbijska pravila propustila na nesumnjiv način urediti i odgovornost prijevoznika za zakašnjenje u predaji robe, sudska je praksa, suočena sa suvremenim životnim potrebama, po načelu *circulus in probando*, iznalazila rješenja. O odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje kao i recentnoj sudskoj praksi: Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i međunarodnim konvencijama*, Književni krug, Split, 2010., str. 89; Vesna Polić, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe*, Narodne novine, Zagreb, 1991.

skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili imovine na moru ili za razumno skretanje može zaključiti da postoji odgovornosti za štete od zakašnjenja ako devijacija (skretanje) nije opravdana.

7. IZUZETI SLUČAJEVI

Kao i Haško-Visbijska pravila i Rotterdamska pravila predviđaju izuzete slučajeve. Prihvaća se *mutatis mutandis* formulacija izuzetih slučajeva iz Haško-Visbijskih pravila.⁶² Oni su dorađeni i suvremenije stilizirani. Određene izmjene i dopune izvršene su zbog prilagodbe širem polju primjene Rotterdamskih pravila, neke zbog potrebe suvremenije stilizacije nekih izuzetih slučajeva,⁶³ a određene zbog novih odredbi u konvencijskom tekstu koje utječu na prijevoznikovu ekskulpaciju,⁶⁴ pa ih je potrebno uvrstiti i u izuzete slučajeve. Jedan od bitnih elemenata u sustavu prijevoznikove odgovornosti prema Rotterdamskim pravilima je da nautička greška nije ekskulpacijski razlog.⁶⁵ Kao i u Haško-Visbijskim pravilima i u Rotterdamskim pravilima požar je uvršten u popis izuzetih slučajeva. Prema Haško-Visbijskim pravilima prijevoznik ne odgovara za požar koji su skrivili njegovi radnici. Takvog uvjeta nema u Rotterdamskim pravilima, pa se zaključuje da je intencija sastavljača Rotterdamskih pravila pooštrenje odgovornosti za požar jer prijevoznik odgovara i za djela svojih radnika.⁶⁶ Kao i za ostale izuzete slučajeve i za požar prijevoznik odgovara

⁶² O ovoj temi: Dragan Bolanča: *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996., o sadržaju, tumačenju i raspravi o pojedinim izuzetim slučajevima u tijeku pripremnih radova na Rotterdamskim pravilima: Vesna Skorupan Wolff, *Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* god. 46 (2007), br. 161, str. 145-190.

⁶³ Primjerice Rotterdamska pravila ne koriste stilizaciju "*Act of public enemies*," a u popis izuzetih slučajeva uvrštena je piraterija (*piracy*), rat (*war*), neprijateljstva (*hostilities*) i terorizam (*terrorism*) (čl. 17. t. 3 c RP).

⁶⁴ Primjerice u popis izuzetih slučajeva uvršteno je: djelovanje ili propusti krcatelja iz isprave, strane koja ima nadzor ili bilo koje osobe za čija djela krcatelj odgovara; ukrcavanje, rukovanje, slaganje ili iskrcavanje stvari od strane krcatelja, krcatelja iz isprave ili primatelja; razumne mjere poduzete radi izbjegavanja ili pokušaja izbjegavanja štete na okolišu. Izuzeti slučajevi primjenjuju se i na štete zbog zakašnjenja, što je razumno rješenje jer neki od nabrojanih izuzetih slučajeva mogu izazvati i zakašnjenje u predaji stvari.

⁶⁵ O provedenim raspravama i argumentaciji koja je isticana u pripremnim radovima na konvenciji u vezi odgovornosti prijevoznika za nautičku grešku: Vesna Skorupan, *o. c. bilješka 62*.

⁶⁶ Suprotno ističe Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*, smatra da se tužitelj može naći u gorop poziciji nego prema Haško-Visbijskim pravilima. Ukoliko požar nastupi prije i na početku putovanja, teret dokaza da je upotrijebio dužnu pažnju je na prijevozniku. Prema Rotterdamskim pravilima prije-

po načelu dokazane krivnje. Prijevozniku se nameće *onus probandi* činjenice požara i uzročne veze događaja i nastale štete, dok presumpciju isključene odgovornosti prijevoznika mora obarati korisnik prijevoza dokazivanjem krivnje prijevoznika.⁶⁷

Općenita klauzula o odgovornosti koja se u Haško-Visbijskim pravilima nalazi u popisu izuzetih slučajeva čl. 4. st. 2. q, (zvana q klauzula), u Roterdamskim pravilima je suvremenije stilizirana i ne nalazi se u popisu izuzetih slučajeva, već u čl. 17. st. 2. koji govori o temelju odgovornosti.⁶⁸

8. ODGOVORNOST IZVRŠITELJA

Prema Roterdamskim pravilima uz prijevoznika odgovara i pomorski izvršitelj. Ako je za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci stvari odgovoran prijevoznik ili jedan ili više pomorskih izvršitelja njihova odgovornost je solidarna i podijeljena do granica predviđenih Konvencijom (čl. 20. RP). To je bitna razlika jer prema Haškim pravilima odgovara samo prijevoznik. Ključno je i to da Roterdamska pravila govore isključivo o odgovornosti pomorskog izvršitelja,⁶⁹ a ne izvršitelja⁷⁰ općenito.

voznik je odgovoran ako tužitelj dokaže ili da je požar uzrokovan krivnjom prijevoznika (čl. 17. st. 4 a RP) ili da je gubitak uzrokovan nesposobnošću broda za plovidbu (čl. 17. st. 5 a RP). Prilikom izrade Roterdamskih pravila Berlingieri, *o.c. bilješka 43*, se oštro zalagao za brisanje požara iz popisa izuzetih slučajeva i uključivanje “njegovih posljedica” u generalnu odredbu o prijevoznikovo odgovornosti prema kojoj je prijevoznik odgovoran za štetu, osim ako dokaže da niti njegovom krivnjom niti krivnjom osoba za koje on odgovara nije nastala šteta. Svoje shvaćanje obrazlaže činjenicom da se danas u 21. stoljeću uvrštavanje požara u popis izuzetih slučajeva ne smatra opravdanim, osim kada požar ima obilježja nepredvidivog i neizbježnog događaja, u suprotnom bi prijevoznik trebao biti odgovoran. Isto kao i za nautičku grešku, apsurdno je da je prijevozniku omogućeno “prebacivanje” posljedica krivnje osoba kojima se u svom poslu služi na krcatelja.

⁶⁷ Opširnije o odgovornosti prijevoznika za požar: Dragan Bolanča, *Odgovornost brodarka za požarnu štetu na brodomskom teretu*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci* v. 16 (1995) br. 1 str. 81 -91.

⁶⁸ Propisano je da prijevoznik ne odgovara ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za čija djela i propuste on odgovara.

⁶⁹ Pomorski izvršitelj je izvršitelj koji izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznih obveza za vrijeme razdoblja između dolaska stvari u luku ukrcaja na brod i njihovog odlaska iz luke iskrcaja s broda. Kopneni prijevoznik je pomorski izvršitelj jedino ako izvršava ili preuzme izvršiti njegove usluge isključivo unutar lučkog područja čl. 1. t. 7. RP.

⁷⁰ Izvršitelj je osoba različita od prijevoznika koja izvršava ili preuzima izvršiti neku od prijevoznik-ovih obveza prema ugovoru o prijevozu u pogledu preuzimanja, ukrcaja, rukovanja, slaganja, prijevoza, čuvanja, iskrcavanja ili predaje stvari u mjeri u kojoj ta osoba djeluje bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli (čl. 1. t. 6. RP).

Prilikom izrade i rasprave o sadržaju Rotterdamskih pravila postojala je znatna podrška među delegatima da se pozicija kopnenih prijevoznika ostavi nedirnutu. Ta podrška dolazila je od onih koji ne žele primjenu pomorskog prava jer su propisi koji uređuju kopneni prijevoz u njihovim zemljama znatno povoljniji za tužitelje, kao i od delegata iz zemalja gdje je suprotan slučaj, kopneni prijevoznici prema njihovom nacionalnom pravu potpadaju pod režim odgovornosti koji je za njih (same kopnene prijevoznike) znatno povoljniji nego Rotterdamska pravila.⁷¹ Predlagalo se da se položaj kopnenih prijevoznika uredi na način da se protiv kopnenog prijevoznika može jedino postaviti zahtjev temeljem izvanugovorne odgovornosti.⁷² U tom slučaju kopneni prijevoznik ima tzv. himalaja zaštitu.⁷³ Ugovori o pomorskom prijevozu obično sadrže “himalaja klauzulu” kao beneficiju prijevoznikovim podugovarateljima. Unošenjem “himalaja klauzule” prema glavnom ugovoru kopneni prijevoznik dolazi u poziciju da se na njega primjene Rotterdamska pravila, osim ako se u takvom slučaju primjenjuje čl. 26. RP koji pod propisanim uvjetima omogućava primjenu odredbi kopnenih konvencija u okviru mrežastog sustava koji uvode Rotterdamska pravila.⁷⁴

Osoba pomorskog izvršitelja faktično je stvarni prijevoznik predviđen u Hamburškim pravilima⁷⁵ i Atenskoj konvenciji. Ovakvo rješenje se pozdravlja jer nespo-

⁷¹ O ovoj temi opširnije u radu: Vesna Skorupan, *o.c. bilješka 26*.

⁷² Naravno, osim ukoliko nacionalno pravo ne dopušta pravo na tužbu prema kopnenim prijevoznicima kao podugovarateljima, znači s osnova podugovora. Ako tužitelj nije samo primatelj prema glavnom ugovoru o prijevozu, nego je spomenut kao primatelj, također, i prema podugovoru, tada će se prema nekim nacionalnim zakonima smatrati da je tužitelj (zahtijevajući robu od potprijevoznika ili na drugi način) pristupio podugovoru (ili je na drugi način postao stranka podugovora) i u skladu s time mu se priznaju ugovorna prava prema potprijevozniku.

⁷³ Ivo Grabovac: *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989. str. 104.: Suvremena “Himalaja klauzula” u slobodnom prijevodu otprilike glasi: “Svako ograničenje odgovornosti i druge odredbe sadržane u tekstu isprave koriste prijevozniku, njegovim punomoćnicima, radnicima i drugim predstavnicima, ali isto tako i svakom nezavisnom ugovaratelju koji izvršava poslove u vezi s robom.”

⁷⁴ Opširnije o ovoj temi: G. van der Ziel: *Multimodal aspects*, *Il Diritto Marittimo* vol. 106 (2004), Fase 3: 907-916.

⁷⁵ M. F. Sturley: The treatment of performing parties, Transport Law, Document 6, *CIM Yearbook* 2003. p. 230-244., objašnjava da nije potpuno jasno kako široko treba tumačiti definiciju “stvarnog prijevoznika” iz Hamburških pravila. Širim jezičnim tumačenjem dolazi se do zaključka da definicija pokriva bilo koju osobu koja izvršava bilo koji aspekt prijevoza stvari. Međutim, ključno pitanje je uključuje li “prijevoz stvari, ili ... dio prijevoza” svaki aspekt pomicanja stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke (kao što je ukrcavanje ili iskrcavanje), ili ono uključuje samo one aspekte sveukupnog prijevoza stvari koje se mogu opisati samo kao prijevoz stvari. Logička interpretacija definicije sugerira šire tumačenje. Fraza “prijevoz stvari” ukazuje na prijevoznikovu obvezu prijevoza stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke, i bilo bi besmisleno smatrati da npr. ukrcaj stvari i njihov iskrcaj s broda nisu dio ispunjavanja cjelokupne obveze (uz pretpostavku da primitak stvari prethodi ukrcaju stvari na brod, a isporuka stvari slijedi iza iskrcaja stvari s broda). Isti autor zaključuje da, međutim, nije potpuno nedvojbeno je li intencija Hamburške konferencije bila tako široko tumačenje definicije.

no rasvjetljuje jedan od najspornijih i pravno najvećih problema, a to je identitet i krug odgovornih osoba na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem. Naime, prema Roterdamskim pravilima uz prijevoznika i pomorski izvršitelj smatra se nositeljem obveza i subjektom odgovornosti.

Prijevoznik odgovara prema odredbama Roterdamskih pravila i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti propisano čl. 12. st. 1., a to je vrijeme od primitka do predaje stvari. Pomorski izvršitelj ne odgovara prema ugovoru o prijevozu nego na temelju Konvencije, sukladno čijim odredbama ne odgovara izvanugovorno. Stoga pomorski izvršitelj odgovara samo dok su stvari pod njegovim nadzorom ili ako na drugi način sudjeluje u prijevozu. Prema Roterdamskim pravilima pomorski izvršitelj ima obveze i odgovornosti koje su propisane za prijevoznika prema toj konvenciji; također, pomorski izvršitelj ovlašten je koristiti se pravom na ograničenje odgovornosti predviđenim za prijevoznika, kao i svim drugim prijevoznikovim pravima i obranama.⁷⁶ Ako prijevoznik preuzme obveze i više granice odgovornosti od onih propisanih Roterdamskim pravilima, pomorski izvršitelj nije obavezan njima, osim ako je izričito prihvatio te obveze i više granice odgovornosti.

Međutim, pomorski izvršitelj nije samo odgovoran za neispunjenje svojih obveza, već odgovara i za djela ili propuste bilo koje osobe kojoj je on povjerio izvršavanje neke od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu (čl. 19. st. 3. RP). Ako i ta osoba ispunjava kriterije za pomorskog izvršitelja, oštećeni može, uz prijevoznika i pomorskog izvršitelja, tužiti i pomorskog (pod)izvršitelja i tako sve do kraja lanca, teoretski unedogled.⁷⁷

U domaćoj⁷⁸ i u stranoj literaturi⁷⁹ kritizira se koncept izvršitelja. Ističe se da se uvođenjem izvršitelja narušava pravna sigurnost jer se treće osobe koje nisu u ugovornom odnosu s korisnikom prijevoza uvlači u sferu ugovora o prijevozu i time se

⁷⁶ Spomenuto pravo pomorski izvršitelj ima ako: a) je pomorski izvršitelj preuzeo stvari na prijevoz u državi ugovarateljici, ili ih je predao u državi ugovarateljici, ili je djelovao u odnosu na stvari u luci države ugovarateljice i b) ako su okolnosti koje su prouzročile gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale: (i) za vrijeme razdoblja između dolaska stvari u luku ukrcaja broda i njihovog odlaska iz luke iskrcaja s broda; (ii) dok pomorski izvršitelj čuva stvari, ili, (iii) bilo koje drugo vrijeme ako je sudjelovao u izvršenju neke djelatnosti koja je predviđena ugovorom o prijevozu (čl. 19. RP).

⁷⁷ Primjer ističe: Petar Kragić, *Obvezno osiguranje brodareve odgovornosti za teret – hereza ili logičan korak*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008) br. 1-2, str. 475-487.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Predstavnicima Međunarodne udruge špeditera - FIATA predlagali su da se Roterdamska pravila ne trebaju baviti odgovornošću izvršitelja, a neke delegacije su podržale takvo shvaćanje. Unutar Sjedinjenih Američkih Država nekoliko organizacija sporazumjelo se oko toga da imaju jedinstveni pregovarački tim u projektu izrade Roterdamskih pravila. To su: *World Shipping Council* (WSC), organizacija koja zastupa većinu linijskih prijevoznika koji pružaju usluge na tržištu SAD-a, *National Industrial Transportation League* (NITL), organizacija koja predstavlja krcatelje SAD-a.; *Joint Statement of Common Objectives on the Development of a New International Cargo Liability Instrument*: <http://www.worldshipping.org/jointstatement.pdf>, stranica posjećena 20. travnja 2008.

krši načelo da obvezni odnosi djeluju samo između strana koje su ih zaključile, *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*.⁸⁰ Cilj uvođenja odgovornosti izvršitelja jest povećanje sigurnosti naplate štete od strane korisnika prijevoza. Takva bi se sigurnost po sugestiji onih koji osporavaju ovakvo rješenje mogla postići uvođenjem obveznog osiguranja prijevoznikove odgovornosti i zabranom izvanugovornih tužbi.⁸¹

U pogledu pitanja imaju li izvršitelji pravo ograničiti odgovornost, nažalost Roterdamska pravila nisu potpuno jasna. Naime, čl. 59. st. 1. RP, a to je središnja odredba koja govori o pravu na ograničenje odgovornosti i visini odgovornosti, propisuje da je "...prijevoznikova odgovornost ograničena...".⁸² Međutim, čl. 61. RP, koji govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti, upućuje na to da se uz prijevoznika pod propisanim uvjetima gubitak prava na ograničenje odgovornosti odnosi i na sve osobe spomenute u čl. 18. konvencije.⁸³ Pretpostavlja se da će uvrštavanje Himalaja klauzule u ugovore o prijevozu i dalje ostati aktualno za osobe koje Roterdamska pravila nazivaju izvršitelji.⁸⁴ Nije sporno da to pravo pripada pomor-

⁸⁰ Anglosaksonsko pravo ima tzv. *Privity rule* koje glasi: *A contract cannot effectively confer rights or impose duties on those who are not parties to it*, navodi Petar Kragić, o. c. bilješka 77.

⁸¹ Petar Kragić, o. c. bilješka 77 ističe da iako uvođenje obveznog osiguranja brodarka u konvenciju o pomorskim prijevozima na prvi pogled izgleda kao hereza, to bi u budućnosti bio logičan korak koji, s jedne strane, ne bi tražio drastične promjene u organiziranju i provođenju osiguranja odgovornosti brodarka, a s druge bi strane pojednostavnio odnose između sudionika pomorskog prijevoza. Sve nove konvencije propisuju obvezno osiguranje, a brodari takvo osiguranje u pravilu imaju. Naime, osiguranje brodarkove odgovornosti je dobrovoljno, međutim, prijevoznik ga mora imati da bi poslovaao. Naručitelji prijevoza kao uvjet za zaključivanje ugovora vrlo često traže potvrdu da je brod učlanjen u P&I klub. Kao razlog za neuvođenje obveznog osiguranja brodarka za teret navodi se da je ugovor o prijevozu, kao i onaj o osiguranju, privatnopravni posao i da nije potrebna zaštita u obliku propisanog obveznog osiguranja. Dakle, javnopravna zaštita oštećenog potrebna je kod izvanugovorne odgovornosti gdje oštećeni nije u ugovornom odnosu s brodarkom pa ne može zaštititi svoje interese, kao npr. kod onečišćenja mora. S druge strane, uvođenje obveznog osiguranja brodarkove odgovornosti čini se da je mnogo praktičnija opcija u usporedbi s mogućnošću tužbe protiv neke od osoba kojima se brodaru u prijevozu služi. Prednosti su postojanje jedne odgovorne osobe, jasan režim odgovornosti, znatno lakša naplata štete, osiguranje koje jamči isplatu, ne treba dokazivati tko je štetu prouzročio, nema više jurisdikcija, mjerodavnih prava i sl.

⁸² O ovoj temi opširnije: Vesna Skorupan Wolff: Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, v. 28 (2007), br. 2. str. 973-1016.

⁸³ To su: izvršitelj, zapovjednik ili član posade, prijevoznikov ili izvršiteljev radnik ili bilo koja osoba koja izvršava ili preuzme izvršiti bilo koju prijevoznikovu obvezu iz ugovora o prijevozu, u mjeri u kojoj ta osoba djeluje bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli.

⁸⁴ Zanimljiva je novija presuda američkog Vrhovnog suda koja uvelike proširuje primjenu "Himalaja klauzule" čak i u slučaju kada se korisnik ne može pozivati na mjerodavni ugovorni odnos. Sud je iznio tumačenje da se "Himalaja klauzula", koja proširuje primjenu uvjeta iz teretnice, a osobito ograničenje naknade štete, na svakog radnika, uključujući i neovisnog ugovaratelja, mora tumačiti

skim izvršiteljima, a to znači da Himalaja klauzula više nema praktično značenje zaštite od tužbi podignutih protiv pomorskih izvršitelja kao neovisnih ugovaratelja.

9. KRUG OSOBA ZA KOJE PRIJEVOZNIK ODGOVARA

U Rotterdamskim pravilima u usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima krug osoba za čija djela i propuste prijevoznik odgovara puno je širi. Prema Haško-Visbijskim pravilima samo prijevoznikovi radnici mogu se koristiti oslobođenjima i ograničenjima odgovornosti na koja se može pozivati prijevoznik u smislu te konvencije i to ako je protiv njih podignuta tužba. Neovisni ugovarači (*independent contractors*)⁸⁵ lučki sлагаči, operatori terminala i sl. izričito su isključeni od pogodnosti koje su predviđene za radnike i zastupnike prijevoznika. Rotterdamska pravila propisuju da je prijevoznik odgovoran za neizvršavanje svojih obveza prema konvenciji koje je prouzrokovano djelima ili propustima izvršitelja, zapovjednika ili članova posade, prijevoznikovih ili izvršiteljevih radnika ili bilo koje osobe koja izvršava ili preuzme izvršiti bilo koju prijevoznikovu obvezu iz ugovora o prijevozu, u mjeri u kojoj ta osoba djeluje bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli (čl. 18. RP). Dakle, to su ne samo prijevoznikovi radnici i zastupnici, već i izvršitelji te njihovi radnici i punomoćnici.

10. PRINUDNE ODREDBE

Povijesna i politička pozadina koja je postojala u vrijeme stvaranja Haških pravila dovela je do uvođenja prinudnih odredbi o odgovornosti prijevoznika.⁸⁶ Svrha kogentnog konvencijskog prava je ograničiti stranačku ugovornu autonomiju propisivanjem minimalne odgovornosti prijevoznika koja se ni ugovorno ne može mijenjati u prijevoznikovu korist. Dakle, kogentni propisi nastali su radi zaštite slabijeg partnera u ugovornom odnosu, a to je korisnik prijevoza tzv. strana tereta, a oni su trebali ostvariti ravnotežu između prijevoznika i njegovih komitenata. Drugim rije-

tako da i kopneni prijevoznik potpada tom proširenju jer je strankama bila poznata nužnost prijevoza robe i kopnenim putem. Naime, riječ je danas o čestoj uporabi multimodalnog, mješovitog prijevoza. Vlasnik tereta može jednim jedinstvenim poslom ugovoriti prijevoz prekomorskim putem do nekog odredišta u unutrašnjosti, prema: Ivo Grabovac: Ugovaranje u korist trećega u prijevozu stvari morem, *Pravo i porezi* (2006), br.1, str.31-35.

⁸⁵ Koristi se slijedeća stilizacija “*such servant or agent not being an independent contractor.*”

⁸⁶ Opširnije *supra* bilješka 1 i 2.

čima, da bi se olakšala naplata štete za izgubljeni ili oštećeni teret, pomorsko pravo intervenira u privatni ugovor o prijevozu određivanjem obveza prijevoznika i propisivanjem odgovornosti za njihovo neispunjenje.

Takav oblik zaštite nije predviđen za prijevoznika. To znači da se ugovornim odredbama na pravno valjani način može predvidjeti stroža odgovornost prijevoznika od one propisane Haško-Visbijskim pravilima. Prijevoznik može izdati i tzv. “*full liability*” *bill of lading*. Takvom se teretnicom prijevoznik obvezuje nadoknaditi korisniku prijevoza svaku štetu. U praksi su takvi primjeri izuzetno rijetki i više su teoretska mogućnost. Češći su slučajevi da prijevoznik izdaje tradicionalnu teretnicu i istodobno nudi osiguranje robe (u suradnji s nekim osigurateljem), tzv. “*Insured Bill of Lading*”.

Danas se općenito smatra da pravila koja ograničavaju stranačku autonomiju ne odgovaraju više sadašnjim uvjetima trgovačkih odnosa koji zahtijevaju veću fleksibilnost. Prinudne odredbe su prevladane u pravnom području kojim se uređuju ugovorni odnosi. Smatra se da takve odredbe nisu komercijalne i pravedne.⁸⁷ U ostalim pravnim područjima davno je prepoznato da pravo i ugovori koji reguliraju poslovne odnose trebaju pružati pravni okvir unutar kojeg će ugovorne strane moći slobodno ugovarati različite uvjete i pogodbe. Sve građanskopravne zakonodavne tehnike jedino ukazuju na opća načela, a detalje ostavljaju ugovornim stranama, koje se oko njih mogu sporazumjeti. Primjerice i široko prihvaćena Konvencija UN o ugovorima o međunarodnoj prodaji stvari iz 1980. godine predviđa da ugovorne strane mogu isključiti primjenu te Konvencije ili derogirati brojne njezine odredbe.

U suvremenoj konstelaciji odnosa između strane tereta i strane broda, strana tereta u pravilu više nije slabija strana u ugovornom odnosu. Danas nije neuobičajena praksa da krcatelj s prijevoznikom ili špediterom sklopi ugovor kojim se ugovaraju posebni uvjeti prijevoza koji pogoduju krcateljevim poslovnim interesima. Takvi ugovori se u pravilu nazivaju servisnim ugovorima. Servisnim ugovorima krcatelji ponekad nameću svojim ugovornim partnerima širu ili višu odgovornost od one koju bi oni imali prema važećim zakonima i konvencijama.⁸⁸ Uz to, postoje brojni pravni mehanizmi kojima se može osigurati zaštita “slabije strane”. Ponajprije vlasnici tereta mogu se zaštititi kroz ugovore o osiguranju, a zloupotreba dominantne pozicije izbjegava se zaštitom tržišnog natjecanja, pravilima o linijskim konferencijama, nacionalnim propisima koji omogućuju pravnu zaštitu u slučaju postojanja nevaljanosti ugovora i sl.

⁸⁷ Mary Helen Carlson, U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea is Important to the United States, *Texas International Law Journal*, vol. 44 (2009), p. 269-276.

⁸⁸ Vesna Polić Foglar, o.c. *bilješka 16*.

U pravu koje uređuje prijevozne ugovore često interferiraju prijevozne grane, a postojanje različitih sustava prinudnih pravila za više prijevoznih grana otežava poslovanje i povećava troškove.⁸⁹

Uzimajući u obzir te činjenice, težnja nove konvencije je da što manje oslikava postojeće prinudne odredbe Haških pravila usmjerenih isključivo na zaštitu krcatelja. Krcatelji su u Rotterdamskim pravilima čl. 80. dobili mnoge korisne alate za zaštitu svojih interesa.⁹⁰

Rotterdamska pravila propisuju prinudne odredbe u pogledu odgovornosti prijevoznika. Međutim, također sadrže i posebne odredbe kojima se nedvojbeno upućuje na kognitivnost odredbi o odgovornosti krcatelja. Dakle, novina u konvencijskom uređenju je da njezine prinudnopravne odredbe nisu usmjerene isključivo na “zaštitu krcatelja” od dispozicija prijevoznika poduzetih na štetu krcatelja, već se propisuje da se smatra ništavom i bilo koja odredba kojom se izravno ili neizravno isključuju ili ograničavaju obveze ili odgovornost krcatelja, primatelja, pošiljatelja, strane koja ima nadzor, držatelj ili krcatelja iz isprave.

Konvencija usvaja slobodu ugovaranja za količinske ugovore, međutim i precizno propisuje kada je odstupanje od kognitivnih odredbi moguće te kada se uvjeti količinskog ugovora koji odstupaju od Konvencije primjenjuju na odnose između prijevoznika i druge osobe koja nije krcatelj.

11. OBVEZE I ODGOVORNOST KRCATELJA

U Rotterdamskim pravilima krcatelj je definiran kao osoba koja s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu (čl. 1. st. 1. t. 8). Indirektno, to se iščitava i iz definicije prijevoznika sadržane u Haško-Visbijskim pravilima (čl. 1. a) koja definiraju prijevoznika kao “vlasnika ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem”. Definicija iz Rotterdamskih pravila je jasna i nedvosmislena, a njome su eliminirane moguće dvojbe koje su postojale uvođenjem pojma krcatelja u Hamburškim pravilima.⁹¹

Novina Rotterdamskih pravila je i posebna odredba kojom je propisano da je krcatelj odgovoran za djela i propuste bilo koje osobe, uključujući radnike, zastupnike i podugovaratelja kojima je povjerio izvršenje bilo koje njegove obveze.

⁸⁹ Interferiranje je složeno kod ro-ro prometa, kontejnerskog prometa i sl.

⁹⁰ Pri tome se ponajprije misli na količinske ugovore i uvođenje prava nadzora i propisivanje obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor. Opširnije *infra* Pravo nadzora.

⁹¹ Definicija *krcatelja* iz (čl. 1. st. 1. t. 3.) Hamburških pravila ostavlja određenu sumnju u to koje su osobe ovlaštene koristiti prava krcatelja iz konvencije. Intencija sastavljača Hamburških pravila bila je definicijom obuhvatiti osobu koja zaključuje s prijevoznikom ugovor o prijevozu, kao i osobu koja stvarno na temelju takvog ugovora predaje prijevozniku robu na prijevoz.

Roterdamska pravila posebno definiraju *primatelja-consignee* (čl. 1. st. 1. t. 11. RP). Primatelj je osoba koja je ovlaštena na preuzimanje stvari na temelju ugovora o prijevozu, prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa. Primatelj ulazi u krug osoba za čija djela ili propuste odgovara krcatelj prema čl. 34. Roterdamskih pravila i to ako mu je krcatelj povjerio izvršavanje neke od njegovih obveza prema ugovoru o prijevozu; o tome opširnije u nastavku.

Novina Roterdamskih pravila je uvođenje pojma “krcatelj iz isprave - *documentary shipper*”. Tim pojmom označava se osoba koja nije krcatelj, a koja je pristala u prijevoznj ispravi ili elektoničkom zapisu biti navedena kao krcatelj. Važna konsekvencija uvođenja tog pojma je da je prema Roterdamskim pravilima krcatelj iz isprave podvrgnut obvezama i odgovornosti nametnutima krcatelju, ali je također ovlašten koristiti se krcateljevim pravima predviđenima Konvencijom (čl. 33. i čl. 55. st. 2. RP).⁹² Glavna intencija ovakvog Konvencijskog rješenja je podvrgnuti prodavatelja krcateljevim obvezama u slučaju tzv. “fob ugovora” kada prodavatelj ne sklapa ugovor o prijevozu s prijevoznikom, dakle, nije stranka prijevoznog ugovora.⁹³

Roterdamska pravila sadrže opsežno poglavlje (glava 7.) koje govori o obvezama krcatelja.⁹⁴ Važno je istaknuti da su odredbe o obvezama krcatelja prinudnopravne prirode. Dakle, ugovorom o prijevozu ne smije se predvidjeti neko utanačenje kojim bi se izravno ili neizravno isključivale, ograničavale ili povećavale obveze i odgovornosti krcatelja predviđene konvencijom.⁹⁵ Primarna obveza krcatelja je (ukoliko drugačije nije ugovoreno u ugovoru o prijevozu) predati stvari spremne za prijevoz. Samom konvencijskom odredbom dodatno je pojašnjeno da krcatelj mora predati stvari u takvom stanju da se one mogu sačuvati u namjeravanom prijevozu, uključujući njihovo ukrcavanje, rukovanje, slaganje, pričvršćivanje, prijevoz i osiguranje te iskrcavanje, a neće prouzročiti štetne posljedice za osobe ili imovinu.

⁹² Stefano Zunarelli, The liability of the shipper, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 350-355., ističe da nije sasvim jasno je li odgovornost osobe koja se naziva krcatelj iz isprave alternativna ili dodatna (solidarna i podijeljena) u odnosu na odgovornost krcatelja.

⁹³ U praksi postoji puno tipova “fob ugovora”, a precizna pravna pozicija prodavatelja nije u svim slučajevima jedinstvena i jednostavna za interpretaciju. Opširnije o toj temi: Jan Ramberg, *INCOTERMS 2000 – The necessary Link between Contracts of Sale and Contracts of Carriage*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* 58 (2008), br. 1-2, str. 35-46.; Ratko Zelenika i Helga Pavlič, *Znakovitosti Incoterms-termina 2000. FOB u kupoprodajnim ugovorima*, *Hrvatska pravna revija* god. III, br. 12, 2003., str. 21-26.; Drago Pavić, *Pomorsko pravo, knjiga druga, Pravo pomorskih prijevoza*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 71.

⁹⁴ Konvenciju su podržali gotovo svi brodovlasnici i veliki broj krcatelja te većina P&I i pomorskih osiguravatelja. Neki krcatelji i otpremnici oponirali su konvenciji. O gledištima Europskih krcatelj-skih udruga podrobnije: Uffe Lind Rasmussen, *o. c. bilješka 12*.

⁹⁵ Čl. 79. st. 2, t. a i b RP.

Novina u odnosu na Haško-Visbijska pravila su posebne odredbe kojima se jasno i nedvosmisleno definira da su obveze krcatelja surađivati s prijevoznikom u pogledu pružanja informacija i davanja uputa. Prema Rotterdamskim pravilima krcatelj je obavezan pribaviti pravovremeno prijevozniku informacije, upute i isprave koje se odnose na stvari, a kojima prijevoznik ne raspolaže, a takve obavijesti, upute i isprave su razumno nužne za odvijanje prijevozne prestacije.⁹⁶ Prema Haško-Visbijskim pravilima smatra se da je krcatelj u času ukrcaja zajamčio prijevozniku točnost oznake, broja, količine i težine, kako ih je priopćio, pa je dužan prijevozniku nadoknaditi sve gubitke, štete i troškove koji nastanu ili proizidu iz netočnosti tih podataka (čl. 3 st. 5.). Prema Haško-Visbijskim pravilima ni u kom slučaju prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje u vezi s robom, ako je krcatelj prirodu ili vrijednost robe u teretnici svjesno krivo očitovao (čl. 4. st. 5. al. 4.). Donekle korespondirajuća odredba može se pronaći i u Rotterdamskim pravilima. Prema Rotterdamskim pravilima krcatelj je dužan prijevozniku naknaditi štetu za gubitak ili oštećenje prouzročene netočnošću obavijesti (čl. 31. st. 2. RP).

Rotterdamskim pravilima propisano je da je krcatelj odgovoran za gubitak ili oštećenje koje pretrpi prijevoznik ako dokaže da je taj gubitak ili oštećenje uzrokovano povredom krcateljevih obveza propisanih Konvencijom. Formulacija “gubitak ili oštećenje” (čl. 30. RP) uključuje odgovornost za sve oblike štete, uključujući izmaklu dobit, te troškove zbog zakašnjenja prouzročene prijevozniku.⁹⁷ Krcatelj se oslobađa odgovornosti dokazivanjem da gubitak ili oštećenje nisu nastali njegovom krivnjom ili krivnjom osoba za čija djela i propuste on odgovara. Dakle, opće pravilo o odgovornosti krcatelja je dokazana krivnja, budući da je prijevoznik dužan dokazati da je krcatelj kriv. Također, i prema Haškim pravilima čl. 4. st. 3. utemeljena je odgovornost krcatelja na temelju dokazane krivnje.⁹⁸

Rotterdamska pravila, ne samo da ne sadrže odredbu koja bi propisivala granicu krcateljeve odgovornosti za povredu njegovih obveza prema Konvenciji, već Konvencijom krcatelju nije niti dopušteno da s prijevoznikom sklopi valjani sporazum o

⁹⁶ Rotterdamska pravila govore o sljedećim uputama: za prikladno, uredno rukovanje i prijevoz tereta, uključujući mjere opreza koje poduzima prijevoznik ili izvršitelj, upute za prijevoznika kako bi ispunjavao zahtjeve zakona, propisa ili javnih vlasti u svezi s namjeravanim prijevozom (čl. 29. RP).

⁹⁷ Takvo shvaćanje podržava Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*. Inače, pitanje stilizacija ovog dijela Konvencije i njezino tumačenje bilo je jedno od najkontroverznijih pitanja prilikom sastavljanja Konvencije. O njima se intenzivno raspravljalo i unutar UNCITRAL-a.

⁹⁸ Krcatelj ne odgovara za gubitak ili oštećenje koje prijevoznik ili brod pretrpi i koji nastanu ili proizidu iz bilo kojeg uzroka, ako ne postoji krivnja ili nemarnosti krcatelja, njegovih radnika ili agenata. To je načelo poznato pod izrazom “*shipper's exemption clause*.” Opširnije o ovoj temi: Dragan Bolanča, Odgovornost naručitelja (krcatelja) prema brodaru kod prijevoza stvari morem, *Pomorski zbornik* 31 (1993) br. 1, str. 127-137.

ograničenju svoje odgovornosti.⁹⁹ Postoji iznimka, a to su količinski ugovori.¹⁰⁰ Podudarno Haško-Visbijskim pravilima,¹⁰¹ krcatelj je i prema Roterdamskim pravilima objektivno odgovoran¹⁰² ako je propustio informirati prijevoznika o opasnoj prirodi ili karakteru robe.¹⁰³

12. PRAVO NADZORA

Roterdamska pravila definiraju i uređuju pravo nadzora. Haško-Visbijska pravila o tome nemaju odredbe pa se odredbe o pravu nadzora ocjenjuju jednom od najvažnijih konvencijskih novina.

Pravo nadzora može izvršavati samo osoba koja se naziva strana koja ima nadzor (čl. 50. st. 1.). Kada nije izdana prenosiva prijevozna isprava ili elektronički zapis, krcatelj je osoba koja ima pravo nadzora, osim ako nakon sklopljenog ugovora ne odredi drugu osobu u toj funkciji.¹⁰⁴ Normiranje prava nadzora, koje je po svojoj prirodi prenosivo s osobe na osobu, može imati korisnu ulogu u razvoju elektroničke trgovine i komunikacija upravo kada prenosivi ili elektronički zapis nije upotrijebljen. Ako je izdana prenosiva prijevozna isprava, držatelj, ili ako je izdano više od

⁹⁹ Roterdamskim pravilima propisano je da je svaka klauzula ugovora o prijevozu ništava ako izravno ili neizravno isključuje, ograničava ili povećava odgovornost krcatelja (čl. 79. st. 2. b RP).

¹⁰⁰ Posebna pravila o količinskim ugovorima sadrži čl. 80. Roterdamskih pravila.

¹⁰¹ Čl. 4. st. 6. HVP.

¹⁰² Naime, prema Roterdamskim pravilima krcatelj ima i posebne obveze u pogledu robe koja je po svojoj prirodi ili obilježjima opasna ili se razumno može očekivati da bi mogla postati opasna za ljude, imovinu i okoliš. Ponajprije prema Roterdamskim pravilima krcatelj mora obavijestiti pravodobno i na odgovarajući način prijevoznika o opasnoj prirodi robe i to prije njezine predaje prijevozniku ili izvršitelju. Ako krcatelj propusti obavijestiti prijevoznika, a prijevoznik ili izvršitelj na drugi način ne saznaju o njihovoj opasnoj prirodi, krcatelj će biti objektivno odgovoran prijevozniku. Također, obveza krcatelja je i označavanje opasne robe prema odgovarajućim standardima, a krcatelj je objektivno odgovoran za štetu koju prijevoznik pretrpi kao rezultat neizvršavanja te krcateljeve obveze.

¹⁰³ U teoriji i sudskoj praksi protumačena je sintagma sadržana u čl. 4. st. 6. HVP prema kojoj je "krcatelj odgovoran za svaku štetu ili troškove, koji posredno ili neposredno nastanu ili proizađu usljed ukrcaja opasne robe." U predmetu *Mediterranean Freight Services LTD v. BP Oil International LTD*. (The "Fiona"), *Lloyd's Law Reports* vol. 2 (1994), part 5., p. 506- 523., sud je zauzeo stajalište da se bilo koji teret koji može prouzročiti štetu ili troškove, te izmaklu korist prijevozniku može smatrati "opasnom robom". U literaturi takvo shvaćanje zastupa Stefano Zunarelli, *o. c. bilješka 92*.

¹⁰⁴ Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na drugu osobu, nakon čega osoba na koju je preneseno pravo stječe svojstvo strane koja ima nadzor, a osoba koja je izvršila prijenos gubi pravo nadzora. O toj činjenici se obvezno mora obavijestiti prijevoznik.

jednog izvornika te prenosive prijevozne isprave, držatelj svih izvornika, isključivo je strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo nadzora predajom prenosive prijevozne isprave drugoj osobi u skladu s člankom 57. (ovisno o tome je li potrebno indosiranje), a osoba koja je predala ispravu gubi pravo nadzora.¹⁰⁵

Pod pravom nadzora podrazumijeva se ovlaštenje strane tereta davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti, tj. za vrijeme dok su stvari pod njegovim nadzorom. Pravo davati prijevozniku upute uključuje, odnosno sadrži, slijedeća ovlaštenja: 1. davati ili mijenjati upute u odnosu stvari koje ne predstavljaju promjenu ugovora o prijevozu,¹⁰⁶ 2. zahtijevati isporuku stvari u luci pristajanja ili, u slučaju unutarnje plovidbe, u nekom mjestu tijekom plovidbe, 3. umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom.¹⁰⁷ Posebne odredbe u vezi prava nadzora korisno su rješenje jer odgovaraju suvremenim uvjetima odvijanja pomorskog prijevoza stvari. Njegovo postojanje u pomorskom pravu opravdano je ponajprije zbog toga što ovaj institut uz elektronsku razmjenu podataka i isprava može preuzeti sve važne zadatke koje je do sada imala teretnica kao prenosiva isprava. Procjenjuje se da se danas u svijetu, otprilike 70% ukupnog prijevoza stvari brodom odvija bez izdavanja teretnice. Zbog toga je najveća važnost njegovog normiranja ponajprije u tome što je kroz uporabu prava nadzora i bez izdavanja prenosive prijevozne isprave zaštićena njezina najvažnija stvarnopravna funkcija. Drugim riječima, kroz uporabu prava nadzora otvara se mogućnost za ukidanje prenosive isprave u korist posla koji se temelji na elektroničkoj komunikaciji između stranaka. Strana nadzora je u poziciji u kojoj je držatelj teretnice, a prijenos prava nadzora ima iste posljedice u smislu prijenosa vlasništva koje ima prijenos teretnice.

¹⁰⁵ Opširnije Vesna Skorupan, *o. c. bilješka 44*.

¹⁰⁶ Primjer za ovu vrstu uputa, koja je inače uobičajena u redovitom prijevoznom poslu, je npr. davanje uputa da se stvari prevoze na određenoj temperaturi ili isporuče u točno određeno vrijeme ugovorenog dana i sl. To ovlaštenje ima obilježja uobičajenih instrukcija tijekom prijevoza koje ulaze u okvir ugovorom utanačenih obveza stranaka.

¹⁰⁷ Pravo "zamijeniti" primatelja, to jest imenovati drugu osobu koja će biti primatelj, a koja osoba može biti i sama strana koja ima nadzor, vrlo su bitni za prodavatelja stvari, ali npr. i za banku koja ima pravo zaloga na stvarima. Prodavatelju stvari koji nije naplatio prodajnu cijenu vrlo je važno ovlaštenje da može zadržati nadzor nad stvarima, znači, spriječiti dolazak stvari u posjed primatelja, ako npr. ovaj nije podmirio svoju obvezu i platio prodajnu cijenu. Dakle, pravo zamijeniti primatelja omogućuje prodavatelju ili banci da odredi drugu osobu (njega samog ili njegovog agenta, novog kupca itd.) kao novog primatelja u zamjenu za izvornog primatelja, a sve s ciljem zaštite odnosno osiguranja njegovih tražbina.

13. PRIJEVOZNE ISPRAVE I ELEKTRONIČKI PRIJEVOZNI ZAPISI

Izdavanje teretnice nužno je za sklapanje prijevoznog ugovora prema Haško-Visbijskim pravilima. Naime, ona se primjenjuje isključivo na prijevoze za koje je izdana teretnica koju prijevoznik izdaje krcatelju na njegov zahtjev.¹⁰⁸ U pravnom uređenju prijevoznih isprava u Rotterdamskim pravilima učinjen je najveći otklon i krucijalne promjene u odnosu na Haško-Visbijska pravila. Prema Rotterdamskim pravilima izdavanje prijevozne isprave¹⁰⁹ nije konstitutivni element ugovora o prijevozu. Respektiraju se običaji i praksa na tržištu pa stranke ne moraju upotrebljavati prijevoznu ispravu ako to nije kurentna praksa ili običaj na tržištu. Međutim, isto tako, ako se stranke nisu sporazumjele da ne koriste prijevoznu ispravu i ako je uporaba prijevozne isprave običaj i praksa u tim trgovačkim odnosima, nakon isporuke stvari na prijevoz, krcatelj ili krcatelj iz isprave je ovlašten zahtijevati od prijevoznika ili izvršitelja izdavanje nekog od predviđenih oblika prijevozne isprave i to prema krcateljevoj opciji.¹¹⁰ Haško-Visbijska pravila primjenjuju se samo na prenosive prijevozne isprave, to znači da se primjerice ne primjenjuju na teretnicu na ime jer ta isprava nije prenosiva prijevozna isprava koja daje pravo na stvari.¹¹¹ Rotterdamska pravila primjenjuju na sve vrste prenosivih i neprenosivih prijevoznih isprava¹¹² pa će vjerojatno biti izbjegnute mnoge dvojbe koje su nastajale u sudskoj praksi oko interpretacije prirode isprave putem koje stvari mogu biti prenijete, odno-

¹⁰⁸ Čl. 3. st. 3., čl. 10. HVP.

¹⁰⁹ Prema Rotterdamskim pravilima prijevozna isprava je isprava koju izdaje prijevoznik i kojom se dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj preuzeo stvari na prijevoz na temelju ugovora o prijevozu i isprava koja dokazuje postojanje ili sadrži ugovor o prijevozu.

¹¹⁰ Prenosivu prijevoznu ispravu ili prenosivi elektronički prijevozni zapis ili neprenosivu prijevoznu ispravu ili neprenosivi elektronički prijevozni zapis.

¹¹¹ Prema važećoj sudskoj praksi, kada je izdana teretnica na ime prijevoznik je obavezan isporučiti stvari jedino osobi imenovanoj u teretnici. U tom smislu teretnica na ime nije isprava koja daje pravo na stvari (*document of title*). Ugovorne strane mogu izabrati žele li u teretnicu unijeti oznaku “po naredbi” (“*order of*”) ili imenovati primatelja. Imenovati primatelja antiteza je unošenju u teretnicu oznake “po naredbi”, koja označava teretnicu kao ispravu koja daje pravo na stvari, odluka u predmetu: *Queen’s bench division* (Commercial court), presuda od 17. travnja 2002. J.I. Macwilliam CO. INC. v. Mediterranean shipping CO S.A. (Brod “Rafaela S”). Opširniji prikaz presude: *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003), br. 157, str. 281.-285.

¹¹² Rotterdamska pravila uz pojam prijevozne isprave rabe i pojmove: prenosiva prijevozna isprava, neprenosiva prijevozna isprava, elektronička komunikacija, elektronički prijevozni zapis, prenosivi elektronički prijevozni zapis, neprenosivi elektronički prijevozni zapis, izdavanje, prijenos i dr. Vidjeti definicije pojmova čl. 1. st. 1. točke 14.-22. RP.

sno isporučene upravo temeljem same isprave, odnosno njezinom predajom. Dakle, Rotterdamskim pravilima pokušava se urediti pitanje prijenosa prava raspolaganja stvarima kod tradicionalne teretnice i kod elektronske prijevozne isprave i elektronskog prijevoznog zapisa.

Naime, tehnologija poslovanja se promijenila¹¹³ ali su pravni koncepti prijevoza morem ostali isti i danas je potreban mandat i prijevozna isprava u nekom od oblika kako bi se trgovalo robom dok je ona na moru ili negdje u tranzitu.¹¹⁴

Rotterdamska pravila propisuju i koje podatke prijevozna isprava mora sadržavati (čl. 36). U odnosu na Haško-Visbijska pravila, značajna novina je već spomenuti pojam krcatelja iz isprave te odredba kojom se nastoji rasvijetliti i olakšati identifikacija prijevoznika.¹¹⁵ Ako se iz prijevozne isprave ne može identificirati tko je osoba prijevoznika, pretpostavlja se da je prijevoznik upisani vlasnik broda na koji je roba ukrcana osim ako vlasnik broda dokaže da je brod u vrijeme prijevoza bio u zakupu te identificira zakupoprimalatelja i njegovu adresu. U tom slučaju presumira se da je zakupoprimalatelj prijevoznik. Također, upisani vlasnik može i na drugi način oboriti presumpciju da je on prijevoznik, a to isto može i zakupoprimalatelj.

Rotterdamska pravila preslikavaju na elektronsku prijevoznu ispravu ili elektronski prijevozni zapis tradicionalne funkcije teretnice kao što su: potvrda o primitku tereta, dokaz o postojanju ugovora o prijevozu, prijenos ovlaštenja na teret, dokaz

¹¹³ U srednjem vijeku trgovac koji bi zaključio ugovor s vlasnikom broda putovao je sa svojom robom do luke iskrcaja i usmeno davao zapovjedniku upute u svezi s robom. Kasnije (od 16. stoljeća) trgovci više nisu putovali sa svojom robom, već su zapovjedniku davali pisane upute o predaji tereta u luci iskrcaja. Upute su se zvale mandat. U 17-tom i 18-tom stoljeću imatelju prijevozne isprave priznavalo se pravo da potražuje teret od zapovjednika broda. Tako se teret koji nije bio dostupan trgovcu jer se prevozio morem, putem isprave mogao prodavati, kupovati, zalagati, zamijeniti i sl. Isprava je davala pravo na potraživanje tereta od brodarka kada brod stigne na odredište. Znači, sve se svodi na oblik davanja uputa zapovjedniku od strane naručitelja prijevoza bez obzira dolaze li one usmeno od trgovca koji prati robu na putovanju ili u pismu koje se u ukrajnoj luci zapovjedniku predaje ili izdavanjem prijevozne isprave. Prijenosom teretnice primatelju, krcatelj demonstrira svoju namjeru da instruiira zapovjednika da preda teret onome tko drži teretnicu: Diana Jerolimov, *Pravo raspolaganja teretom prema UNCITRAL-ovom Nacrtu instrumenta o prijevozu tereta morem, Zbornik radova savjetovanja Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Brijuni, 2005., str. 199-202.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ O ovoj temi opširnije: Časlav Pejović, *Identitet prijevoznika kod ugovora o time charteru, Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* v. 38, (1996), br. 1-4, str. 31-52; Časlav Pejović, *Tko je prijevoznik prema Kanadskom pravu: Naručitelj ili vlasnik broda?, Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* v.39 (1997), br. 153-154, str. 191-196; Vesna Skorupan, *Osobe na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem, Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003), br. 157, str. 109-148.; Ivo Grabovac: *Treba li pojam "brodar" u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske?, Naše more* 44 (1997), br. 1-2, str. 63-68.

o ovlaštenjima osobe navedene u prijevoznoj ispravi (legitimacija).¹¹⁶ Postojeće pomorske konvencije uglavnom su ograničene na pitanja odgovornosti i usredotočene na samog prijevoznika. Sadržaj ostalih pravnih odnosa prema ugovoru o pomorskom prijevozu stvari određen je ugovornim odredbama i nacionalnim pravom koje se primjenjuje, uključujući i različite običaje i praksu na tržištu. Ovaj nedostatak u ujednačenosti prava zamijećen je kao važna zapreka u razvoju elektroničke trgovine u prijevoznom pravu.

Elektronska razmjena podataka vrlo je složen problem za pravno normiranje.¹¹⁷ Za primjenu u praksi elektronske izmjene podataka potrebno je pravno urediti brojna pitanja koja se u svezi toga pojavljuju. To su problem elektronskog potpisa, autorizacije podataka na elektronskom mediju, prijenos i zaštitu podataka, pohranjivanje podataka na elektronskom mediju i njihovu dostupnost. Znači, elektronske prijevozne isprave generiraju i nove probleme koji nisu postojali u korištenju klasičnih papirnatih prijevoznih isprava. Zbog toga neki autori izvode zaključak da se u ovom trenutku ne čini da će sustav prijevoznih isprava predviđen Rotterdamskim pravilima u praksi biti jednostavan za primjenu.¹¹⁸

Međutim, unatoč određenih opravdanih prigovora novom uređenju prijevoznih isprava sadržanom u Rotterdamskim pravilima, može se zaključiti da kroz suvremeno uređenje prijevoznih isprava Rotterdamska pravila predstavljaju prihvatljiv pravni okvir za primjenu svih oblika prijevoznih isprava, a poglavito za uvođenje elektroničke trgovine u pomorski prijevoz. Prepoznaju se sve pojedinosti ugovora o prijevozu i prijevoznih isprava u kontekstu suvremene međunarodne trgovine i strankama se omogućuje pravno uređenje njihovog poslovanja u okruženju elektronske trgovine kao i u okruženju tradicionalnih isprava koje se primjenjuju u međunarodnoj trgovini. Rotterdamska pravila predstavljaju prihvatljiv pravni okvir za primjenu takvih prijevoznih isprava. Proširivanje polja primjene Rotterdamskih pravila u usporedbi s poljem primjene Haških pravila na prijevoz od vrata do vrata zahtijeva

¹¹⁶ O tome opširnije Dijana Jerolimov, *o. c. bilješka 113*.

¹¹⁷ Opširnije o prijepornim pitanjima: Malcolm Clarke, *Transport documents: their transferability as documents of title, electronic documents*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 356-359.; Felix W.H. Chan, *In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China's position on the Rotterdam Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 40 (2009), 2, April, p. 185-202.

¹¹⁸ Tako: Anthony Diamond QC, *o. c. bilješka 18*. Međutim, ovoj činjenici se može oponirati jednostavnim zapažanjem. Vrlo dobar primjer navodi Alexander von Ziegler, *o. c. bilješka 10*: "kada nam informatičari predstavljaju neki novi računalni program i uvjeravaju nas u njegove prednosti i dobrobit koju pruža, s nevjericom slušamo i tome se opiremo, iako smo svjesni činjenice da će nam biti puno lakše, jednostavnije i učinkovitije obavljati posao. Slično se ponašaju i pravnici u situaciji kada se susreću s novim zakonodavstvom ili međunarodnim ugovorom u početku opirući se promjenama i novinama, a kasnije po onoj staroj 'na bolje se čovjek brzo nauči' prihvaćaju promjene".

i harmonizaciju i sigurnost isprava koje se izdaju u tom okruženju, a Rotterdamska pravila ispunjavaju i tu zadaću.

14. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI¹¹⁹

Granice odgovornosti u Rotterdamskim pravilima više su od granica predviđenih Haško-Visbijskim i Hamburškim pravilima.¹²⁰

Haško-Visbijska pravila	666,67 PPV po koletu ili drugoj jedinici tereta	2 PPV po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe
Hamburška pravila	835 PPV po koletu ili drugoj jedinici tereta	2,5 PPV po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe
Rotterdamska pravila	875 PPV po koletu ili drugoj jedinici tereta	3 PPV po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe

Povišenje granica odgovornosti smatra se opravdanim jer i Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. znatno povisuje granicu odgovornosti propisanu konvencijom iz 1976. Također, tako visoke granice odgovornosti već se primjenjuju u mnogim državama. Očekuje se da

¹¹⁹ Pitanje visine ograničenja odgovornosti ostavljeno je za kraj i rješavano je u zadnjoj fazi pregovora i time je postalo posljednji element oko kojeg je trebalo postići kompromis i pretvoriti Rotterdamska pravila u uspjele rješenje. U okviru tog pitanja pregovarači su nastojali zadobiti što bolje rješenje za svoje države, te tako nadomjestiti ona rješenja s kojima nisu zadovoljni i u odnosu na koja nisu uspjeli ostvariti svoje interese kroz pregovore. Primjerice SAD nisu suglasne sa svim odredbama i postoje neke odredbe kojima su se oštro protivili. Snažno su preferirali niže granice odgovornosti od granica propisanih čl. 59. Rotterdamskih pravila, s obrazloženjem da propisana visina odgovornost nije komercijalno pravedna. Međutim, prepoznali su činjenicu da su više granice odgovornosti vrlo važne za neke države pa su skloni vjerovati da je prihvatanje viših limita odgovornosti dio općeg kompromisa: Mary Helen Carlson, *o. c. bilješka* 87.

¹²⁰ Iako Hamburška pravila nisu predmet poredbene analize, ova činjenica je važna za temu ograničenja odgovornosti.

će taj važni segment odgovornosti pogodovati krcateljima, osobito onima iz nerazvijenih zemalja i zemalja u razvoju koji su korisnici transportnih usluga.¹²¹

Za razliku od Haških i Haško-Visbijskih pravila, koja ne sadržavaju odredbu koja bi nedvosmisleno regulirala pitanje ograničenja odgovornosti za zakašnjenje,¹²² Rotterdamska pravila, poput Hamburških pravila,¹²³ sadrže odredbu o maksimumu visine odgovornosti za zakašnjenje. U odnosu na Haško-Visbijska pravila bitna novina je propisivanje granice odgovornosti prijevoznika za izgubljenju dobit zbog zakašnjenja. Kao što je to uobičajeno i u drugim prijevoznim konvencijama, visina ograničenja odgovornosti za zakašnjenje je vezana uz iznos vozarine. Naknada zbog gubitka ili oštećenja stvari zbog zakašnjenja i odgovornost za izgubljenju dobit zbog zakašnjenja ograničena je na iznos koji odgovara dvije i pol vozarine koja se plaća za stvari koje su zakasnile. Cjelokupni iznos koji se plaća prema Konvencije ne može prekoračiti granicu koja je propisana u odnosu na ukupni gubitak stvari o kojima se radi (čl. 60. RP).

Nedvojbeno je da pojam “*package*” u Rotterdamskim pravilima ima isto značenje koje je dobio u dugogodišnjoj primjeni Haško-Visbijskih pravila.¹²⁴

Za razliku od aktualnih konvencija iz područja pravnog reguliranja prijevoza stvari morem kojima se propisuje da je prijevoznikova odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari ograničena, Rotterdamska pravila koriste formulaciju *prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza prema ovoj konvenciji je ograničena*. Naime, Rotterdamska pravila uz dobro poznate obveze prijevoznika u odnosu na brod i postupanje sa stvarima ima i posebno propisane dužnosti prijevoznika pružati informacije i upute te obvezu slijediti upute strane koja ima nadzor. Iz toga proizlazi i njegovo pravo na ograničenje odgovornosti i u slučaju štete nastale korisniku prijevoza zbog ne pružanja informacija i uputa te neispunjavanja uputa strane koja ima nadzor.

¹²¹ Prema UNCITRAL Adopted Draft Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: <http://www.unis.univie.ac.at/unis/pressrels/2008/unisl121.html>, stranica posjećena 1. rujna 2008.

¹²² Opširnije o ovoj temi: Vesna Polić, *o.c. bilješka 61*, str. 72.

¹²³ Čl. 6 (1) b. Hamburških pravila.

¹²⁴ Problem koji se nametnuo razvojem prijevoza u paletama i kontejnerima je čine li paleta ili kontejner “*package*”, tj. hoće li kontejner ili paleta biti kriterij za ograničenje odgovornosti ili individualni komadi koji su spremljeni u kontejneru ili paleti. Ovaj problem je riješen Haško-Visbijskim pravilima; isto rješenje sadrže i Hamburška pravila, a usvajaju ga i Rotterdamska pravila. Propisano je da kada su se stvari ukrcale u ili na kontejner, paletu ili u sličnu napravu za prijevoz koja se koristi za sjedinjenje tereta, ili na vozilo, koletu ili jedinice tereta koje su nabrojene u ugovornim klauzulama kako su pakirane u napravi ili na takvoj napravi ili vozilu smatraju se koletima ili jedinicama tereta. Ako nema takvog nabiranja, stvari u napravi ili na takvoj napravi smatraju se kao jedinica tereta (čl. 59. st. 2. RP). Opširnije o ovom pitanju Marck Huybrechts: *Limitation of liability and of actions*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2002), Part 3, p. 370-381.

Isto kao i kod neispunjenja ostalih prijevoznikovih obveza, pravo na ograničenje odgovornosti nastaje ako se dokaže da je upravo gubitak, oštećenje ili zakašnjenje tereta nastalo zbog povrede ovih prijevoznikovih obveza. Pretpostavljamo da će i prilikom gubitka prava na ograničenje odgovornosti biti relevantna prijevoznikova odgovornost za povredu njegovih obveza ne pružanja potrebnih informacija i uputa i neispunjavanja uputa strane koja ima nadzor.

Prilikom izrade Rotterdamskih pravila neki delegati sugerirali su da je potrebno raspraviti što će sve biti predmet ograničenja odgovornosti. Npr. Rotterdamska pravila posebno propisuju proceduru uporabe prenosivog elektroničkog zapisa, postupak zamjene prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog zapisa i sl. Čini se da je nemoguće pokriti spomenute situacije korištenjem jednostavne stilizacije *“loss of or damage to goods.”* Kao rezultat toga nije opravdano smatrati da prijevoznik nije ovlašten ograničiti odgovornosti, npr. u slučaju pogrešne isporuke stvari ili isporuke bez prezentacije prenosive prijevozne isprave. Hoće li prijevoznik izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti odlučit će sud primjenom odredbe čl. 61. RP ako su djela prijevoznika poduzeta “u namjeri” ili “sa znanjem.”

Rotterdamska pravila propisuju da u slučaju kada je prema pravu koje se primjenjuje skretanjem s puta (devijacijom) prijevoznik povrijedio svoju obvezu, takva devijacija sama po sebi ne lišava prijevoznika ili pomorskog izvršitelja prava da se poziva na ograničenje odgovornosti, osim u slučaju kvalificirane krivnje (čl. 24.).

Rotterdamska pravila izričito propisuju da prijevoznik nema pravo na ograničenje odgovornosti ako su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje stvari posljedica prijevoza stvari na palubi, a stvari su se neovlašteno prevozile na palubi, znači, prijevoznik i krcatelj su ugovorili da će stvari biti ukrcane ispod palube (čl. 25. st. 5. RP).¹²⁵

Rotterdamska pravila ne sadrže odredbu o reviziji granica odgovornosti kako je to uobičajeno u suvremenim konvencijama. Čl. 95. predviđa mogućnost sazivanja konferencije za izmjenu ili dopunu Konvencije.

U odnosu na Haško-Visbijska pravila postoji važna razlika u odnosu na odredbu koja govori o gubitku prava na ograničenje odgovornosti. Propisano je da prijevoznik i osobe ovlaštene ograničiti odgovornost nisu ovlaštene pozivati se na ograničenje odgovornosti ako tužitelj dokaže da se gubitak koji je prouzročen povredom prijevoznikove obveze prema ovoj Konvenciji može pripisati osobnoj radnji ili propustu ... Također, osobe ovlaštene ograničiti odgovornost nisu ovlaštene pozivati se na ograničenje odgovornosti ako tužitelj dokaže da je zakašnjenje u predaji posljedica osobne radnje ili propusta. Nesumnjivo je da riječ “osobno” (osobnoj radnji

¹²⁵ U praksi se najčešće osporava pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju neprijavljenog prijevoza tereta na palubi. Tako zaključuje M. Huybrechts, koji tumači sudsku praksu belgijskih sudova, M. Huybrechts, *o.c. bilješka 124.*

ili propustu) otežava strani tereta da prijevoznika liši povlastice ograničenja odgovornosti. Bit će vrlo teško prijevozniku uskratiti pravo na ograničenje odgovornosti, budući da će biti potrebno dokazati osobnu namjeru prijevoznika ili njegov osobni propust. Formulacija “osobna krivnja” zahtijeva postojanje nekog oblika propusta rukovodstva kompanije, odnosno dokaz da je upravo uprava (menadžment) kompanije djelovala s namjerom ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati.

15. ZASTARA

Zastarni rok predviđen Rotterdamskim pravilima primjenjuje se na obje ugovorne strane,¹²⁶ za razliku od korespondirajuće odredbe Haško-Visbijskih pravila koja pravo korištenja zastarnim rokom osiguravaju samo “prijevozniku i brodu”.¹²⁷ Dakle, i ovom normom se osigurava stvarna ravnopravnost stranaka koju Rotterdamska pravila nastoje ostvariti svojim brojnim odredbama. Razlika je također u trajanju zastarnog roka; on je prema Rotterdamskim pravilima dvije godine, a prema Haško-Visbijskim iznosi jednu godinu.

16. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Haško-Visbijska pravila su u mnogim važnim pitanjima poslužila kao uzor za pisanje nove konvencije, a ta činjenica ukazuje na postojanje brojnih sličnosti ovih dviju konvencija.

Međutim, danas su omjeri snaga između strane tereta i strane broda bitno izmijenjeni u odnosu na one koji su postojali u vrijeme pisanja Haških pravila, a nove tendencije koje postoje u uređivanju ugovornih odnosa su veća fleksibilnost, smanjenje broja prinudnih odredbi i jednaka pravna zaštita svih ugovornih strana.

Činjenica koja je važna je i to da danas u području pravnog uređenja pomorskog prijevoza stvari postoji više konvencija koje su na snazi, znači više paralelnih sustava odgovornosti, raznih varijacija nacionalnog prava, bez multimodalne konvencije u primjeni, s mnogo zastarjelih odredbi u svezi mnogih instituta. Dakle, pored unifikacije, znači stvaranja jedinstvenog sustava odgovornosti koji će pruži-

¹²⁶ Konvencija koristi stilizaciju “tražbine i tužbe proizašle iz povrede obveza prema ovoj Konvenciji (čl. 62. Rotterdamskih pravila).

¹²⁷ Čl. 3. st. 6. al. 4. Haško-Visbijskih pravila.

ti predvidivost i sigurnost, primarna zadaća, početna ideja, odnosno cilj projekta stvaranja nove konvencije je stvoriti pravno okruženje unutar kojeg će ugovori o prijevozu stvari morem biti smješteni u odgovarajući kontekst unutar suvremenih trgovačkih transakcija. To znači da će Rotterdamska pravila svojim sustavom pravila morati dopuniti ili korigirati one institute Haško-Visbijskih pravila koji su u današnjim prijevoznim i trgovačkim odnosima postali arhaični. Taj cilj potvrđuje tezu da postoje brojne razlike u sadržaju i nomotehničkoj izvedbi pravila koja propisuju ove konvencije. U tom pogledu, u usporedbi s Haško-Visbijskim pravilima, Rotterdamska pravila predstavljaju vrlo detaljnu i sveobuhvatnu unifikaciju prijevoza stvari i po mnogo čemu ona su novi recentni unifikacijski okvir.

U Rotterdamskim pravilima ističu se brojne inovativne odredbe kojima se ponajprije u jedno arhaično i staromodno pravno uređenje prijevoza stvari morem, kakovo je u Haško-Visbijskim pravilima, unose brojne nove i suvremene odredbe. Dakle, razlike ponajprije proizlaze iz činjenice da su uvrštene brojne nove odredbe koje imaju permissivni sadržaj u odnosu na suvremena tehnička dostignuća, zatim odredbe kojima se popunjavaju uočene praznine u postojećem pravnom uređenju prijevoza stvari morem, a sve skupa treba dovesti do novog pravnog okruženja koje će omogućiti bolje i suvremenije konvencijske norme kojima se uređuju ugovorni odnosi iz pomorskih prijevoznih ugovora. Uz to, postavljeni cilj je bio stvoriti moderno i unificirano pravo koje uređuje međunarodni prijevoz stvari morem ali uz važnu odrednicu da je polje primjene konvencije bitno prošireno i nije ograničeno samo na prijevoze morem već pod određenim uvjetima i one prijevoze koji uz prijevoz morem uključuju i prijevoz drugom prijevoznom granom. Dakle, uz rješavanje dva spomenuta problema, a to su potreba stvaranja modernog pravnog sustava pravila i potreba unifikacije, Rotterdamskim pravilima pridodaje se i njezin najvažniji atribut, a to je da su Rotterdamska pravila multimodalna konvencija s ograničenim poljem primjene. Teži se tome da Rotterdamskim pravilima bude pokriven i segment multimodalnog prijevoza i omogućiti se pravno uređenje modernog kontejnerskog *door to door* prijevoza.

Međutim, usprkos općem dojmu da su postojeće konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem zastarjele te da pitanje odgovornosti pomorskog prijevoznika na međunarodnoj razini nije unificirano riješeno, nova konvencija ocjenjuje se vrlo kontroverznim i osjetljivim pitanjem,¹²⁸ a njezino stupanje na snagu cilj je koji ima neizvjestan rezultat. U praksi se pokazalo da donošenje nove konvencije samo po sebi ne rješava problem osnovnog cilja njezinog donošenja pa tako, sve dok Rotterdamska pravila ne prikupe odgovarajući broj ratifikacija i ne stupe na snagu, otvoreno je pitanje kakva je njihova budućnost i hoće li ona postati novo međunarodno

¹²⁸ G. J. van der Ziel, *o. c.* bilješka 46.

pravno vrelo? Također, ako i stupe na snagu, znači prikupe dvadeset ratifikacija, sama ta činjenica neće biti dovoljna da se postigne središnji cilj, a to je unifikacija. Naime, ako Rotterdamska pravila ne postanu široko prihvaćena konvencija, već se primjerice samo minimalan broj država obveže njima, međunarodna zajednica i pomorska prijevozna industrija suočit će se sa još većim stupnjem deunifikacije. U tom slučaju, slično Hamburškim pravilima, njihova primjena ostat će ograničena. Problem deunifikacije neće nestati, već će se povećati, a međunarodno uređenje prijevoza stvari morem postat će još složenije, u negativnom smislu bogatije za još jedan sustav odgovornosti. Haškim, Haško-Visbijskim i Hamburškim pravilima pridružiti će se i Rotterdamska pravila.

Rotterdamska pravila je do sada potpisala 21 država. Od velikih pomorskih velelesila potpisivanjem su oficijelno izrazile svoju podršku SAD,¹²⁹ Norveška, Danska, Grčka, Francuska, Nizozemska. Međutim, do dana 20. srpnja 2010. godine ne postoji niti jedna ratifikacija.¹³⁰ Znači, u ovom trenutku nema odgovora na pitanje hoće li novo pravno uređenje prijevoza stvari morem zaživjeti. Uspjeh ove Konvencije ovisit će o tome hoće li velike trgovačke sile kao Sjedinjene Američke Države, Europska unija, Kina, Japan, Australija i druge pristupiti Konvenciji. S obzirom na očekivani ulazak Hrvatske u Europsku uniju bilo bi korisno da Hrvatska prihvati Konvenciju zajedno sa zemljama Europske unije ako i kada do toga dođe.

Možemo se upitati kako će međunarodni pomorski prijevoz izgledati ako Rotterdamska pravila budu u primjeni, a kako ako ona u dogledno vrijeme ne stupe na snagu. Pri tome treba razmotriti argumente koji govore u prilog tome da Rotterdamska pravila budu široko prihvaćena te spomenuti one koji tome možda stoje na putu.

Osnovna zamjerka Rotterdamskim pravilima je činjenica da stranke multimodalnog prijevoznog ugovora unaprijed ne znaju i ne mogu predvidjeti koji sustav odgovornosti će se primijeniti (tj. hoće li se na konkretni multimodalni prijevozni ugovor primijeniti Rotterdamska pravila ili će ona biti supstituirana). Postojanje više paralelnih sustava odgovornosti, a poglavito primjena više različitih konvencija i pravila o odgovornosti za štetu na jedan multimodalni prijevozni ugovor, isključuje predvidivost i ujednačenost te smanjuje sigurnost, a povećava troškove transakcija i broj sporova.

Nije upitno da je danas, u vremenu kada se veliki dio prijevoza odvija prijevozom od vrata do vrata, potrebno imati konvenciju kojom se uređuju pitanja koja se pojavljuju u razdoblju cijelog prijevoznog puta od vrata do vrata. Nesumnjivo je da Rotterdamska pravila to uređuju. Uložen je ogroman i dugogodišnji trud da se

¹²⁹ Delegacija SAD-a podržala je tekst Konvencije. Velike su šanse da SAD vrlo brzo poduzme nužne korake za ratifikaciju Konvencije: Mary Helen Carlson, *o. c. bilješka* 87.

¹³⁰ <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>, stranica posjećena 20. srpnja 2010.

izradi ovaj međunarodni ugovor s osnovnim ciljem da on pruži pravnu ujednačenost, sigurnost i potiče gospodarski rast i trgovinu. Ključne riječi su unifikacija i harmonizacija ugovora o prijevozu s njegovim vitalnim funkcijama povezanim s prijevozom, transakcijama robom i financiranjem. Pitamo se postoji li tome alternativa. Ako Rotterdamska pravila ubrzo ne stupe na snagu, doći će do stvaranja regionalnih instrumenata, a države će donositi samostalne propise. U Europskoj Uniji postoje jasni signali iz Europske komisije da Rotterdamska pravila nisu postigla očekivanja u rješavanju multimodalnog prijevoza EU pa zbog toga Europska komisija ozbiljno razmišlja o uspostavi regionalnog pravnog uređenja koje će vrijediti u EU i uređivati promet unutar EU i onaj iz područja EU, a koji se ne bi trebalo sukobljavati s Konvencijom.¹³¹ Ta regionalna solucija proizvela bi veliki broj dodatnih troškova svim stranama uključenim u međunarodni prijevoz. To dovodi do spoznaje, i to je jedna od temeljnih teza, da će bez Rotterdamskih pravila razvoj nužno ići u smjeru nacionalne i regionalne regulative, a izgledi da se na svjetskoj razini u dogledno vrijeme ponovno uloži toliki trud, sredstva i godine pregovora i rasprava oko stvaranja novog međunarodnog ugovora gotovo da ne postoje.

Uz to, bez obzira na to koliko bili dobri i jasni nacionalni propisi ili regionalna rješenja, oni ne mogu riješiti problem na međunarodnoj razini. Pomorskom *door to door* prijevozu inherentna su globalna međunarodna rješenja, a regionalne i nacionalne solucije su neprihvatljive. Drugačija je situacija s kopnenim prijevozom; tamo su regionalna rješenja realna i zamisliva. Međutim, ne dovode do harmonizacije pravnog režima u ovom području, ne dovode do značajne redukcije troškova i veće sigurnosti i predvidivosti mogućih poslovnih rizika te veće isplativosti kada se radi o međunarodnom prijevozu. Zbog toga se opravdano ocjenjuje da bi Rotterdamska pravila proces prijevoza stvari morem mogla učiniti jednostavnijim, efikasnijim i jeftinijim¹³² te da su ona jedinstvena i najbolja prilika za postizanje globalne unificirane pravne regulacije. Postojanje više paralelnih sustava pravila: Haška pravila Haško-Visbijska pravila, Hamburška pravila i brojne druge varijacije, tome ne pridonose.

¹³¹ Uffe Rasmussen, *o.c. bilješka 12*.

¹³² Mary Helen Carlson, *o.c. bilješka 87*.

Summary:

***A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE HAGUE AND
THE ROTTERDAM RULES***

This paper constitutes systematic comparative analysis of the Hague and the Rotterdam rules. The new and recent provisions of the Rotterdam rules are analysed and discussed in detail. The author elaborates on important and controversial provisions of the Rotterdam Rules. Differences between the Hague Rules and the Rotterdam Rules are pointed out. The object of the examination are provisions dealing with definitions, scope of application, obligations and liability of the carrier and performing party as well as of the shipper, mandatory character of the provisions of the Hague Rules and the Rotterdam Rules, transport documents and electronic transport records, right of control, limits of liability, time for suit.

Key words: *Hague Rules, Rotterdam Rules, carriage of goods by sea, multimodal transport, unification of the carriage of goods by sea.*

KOLIČINSKI UGOVORI PREMA ROTTERDAMSKIM PRAVILIMA

Dr.sc. VESNA POLIĆ FOGLAR*

UDK 347.795.3 : 347.447.54

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 22.7.2010.

Prihvaćeno za tisak: 13.10.2010.

Nije neuobičajeno da krcatelj sa špediterom ili brodarom sklopi ugovor o posebnim uvjetima prijevoza koji odgovaraju njegovim poslovnim potrebama. Taj ugovor potanko regulira usluge koje se pružaju i njihovu cijenu. Zakoni i međunarodne konvencije o ugovorima o prijevozu robe na takve se ugovore primjenjuju jednako kao na ostale ugovore o prijevozu.

I Rotterdamska pravila predviđaju sklapanje posebnih ugovora, nazvanih količinskim ugovorima. Količinski je onaj ugovor kojim se ugovara prijevoz određene količine robe u nizu pošiljaka u dogovorenom vremenu. Novost je u Rotterdamskim pravilima da se količinskim ugovorom može isključiti primjena jednog dijela inače mandatornih odredaba o odgovornosti prijevoznika prema tim Pravilima.

Isključiti se ipak ne mogu neke ključne odredbe koje reguliraju prava i obveze iz ugovora o prijevozu, na primjer ona o prijevoznikovoj primjeni dužne pažnje prije i za vrijeme putovanja da se brod osposobi i održi sposobnim za plovidbu, da ga se popuni posadom, opremom i zalihama, o krcateljevoj obvezi da pribavi određene informacije, upute i isprave, o posebnim pravilima o opasnom teretu, te o prijevoznikovom gubitku prava na ograničenje odgovornosti. Rotterdamska pravila ne dozvoljavaju da se količinski ugovor zaključi pristupanjem. Ovakvim pristupom Pravila omogućuju strankama veću slobodu ugovaranja, ali ipak štite manje i slabije krcatelje.

Opasnost da prijevoznici ovu slobodu iskoriste na štetu krcatelja, koju neki ističu kao argument protiv Rotterdamskih pravila, postoji, ali nije jako izražena.

* Dr.sc. Vesna Polić Foglar, Allianz Suisse, Transportversicherungen-Abteilung Schaden, Hohlstrasse 552, CH-8048 Zürich, Suisse; e-mail: vesna.polic@bluewin.ch.

Iako neki prigovori Pravilima stoje – vrlo su duga i sveobuhvatna, djelomično teško razumljiva – ipak se preporuča njihova ratifikacija. Ako Pravila u skorijoj budućnosti ne stupe na snagu, doći će do usvajanja regionalnih konvencija koje reguliraju odgovornost prijevoznika u prijevozu robe morem. Time će se onemogućiti ujednačenje pravne regulacije, povećati pravna nesigurnost i troškovi. A to nije u interesu ni krcatelja, ni prijevoznika, ni ostalih osoba uključenih u prijevozni lanac.

Ključne riječi: *Rotterdamska pravila, količinski ugovor, prava i obveze stranaka, isključenje mandatornih odredaba, odgovornost prijevoznika.*

Poput ostalih instrumenata o prijevozu robe, i Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila)¹ uređuje dužnosti i odgovornost pomorskog prijevoznika, regulira izdavanje prijevozne isprave, predviđa načine na koje se odgovornost može ograničiti ili isključiti i slično. Rotterdamska pravila na suvremen i često vrlo detaljan način reguliraju sva ta ali i mnoga druga pitanja, kao što su na primjer prava i obveze krcatelja i primatelja robe, prava stranke koja ima nadzor, prijenos prava, predaja robe, elektroničke isprave, sudska nadležnost i arbitraža. Među novinama koja ta Pravila donose značajno mjesto svakako zauzimaju količinski ugovori.

1. DEFINICIJA KOLIČINSKOG UGOVORA

“Količinski ugovor” je ugovor o prijevozu kojim se ugovara prijevoz određene količine robe u nizu pošiljaka u ugovorenom vremenu. Kao količina se može ugovoriti minimum, maksimum ili određeni okvir.²

¹ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html, usvojena na Općoj skupštini UN 11. prosinca 2008., potpisana 21. rujna 2009. u Rotterdamu.

² Čl. 1(2) Pravila – Art. 1(2) “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

Art. 1(2) Le terme “contrat de volume” désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d’une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette.

Količinski se ugovor dakle ne može sklopiti za neku nedefiniranu količinu robe. Iako Pravila ne propisuju najmanju količinu, budući da sklapanje ovog ugovora nije sasvim jednostavno, sigurno ga se neće isplatiti sklapati za male količine.³ Niz pošiljaka može biti konsekutivan ali i istovremen.⁴ Vrijeme se isto može ugovoriti bez ograničenja, dakle ugovor može trajati nekoliko dana ili nekoliko godina.

Ova je definicija dosta kratka i jednostrana, tj. određuje samo da se moraju ugovoriti količine robe koje krcatelj u određenom vremenu daje na prijevoz. Kako se mogu urediti prava i obveze druge stranke u ugovoru te kojim uvjetima mora biti udovoljeno da ugovor bude pravovaljano sklopljen spominje se tek pri kraju teksta. Zbog toga je za potpuno razumijevanje pojma i dometa količinskog ugovora ovu definiciju potrebno tumačiti skupa s čl. 80 i s njim u vezi s čl. 79 Pravila.⁵

3 Hannu Honka, Scope of application, freedom of contract, *CMI Yearbook 2009*, str. 265.

4 Ibid.

5 Chapter 16

Validity of contractual terms

Article 79

General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
 - (a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
 - (b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
 - (c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.
2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
 - (a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
 - (b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

Article 80

Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.
2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:
 - (a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;
 - (b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;
 - (c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

Oni koji količinski ugovor promatraju samo kroz njegovu definiciju prigovaraju da je ta definicija previše neodređena. Budući da ne predviđa najmanju količinu robe za koju se taj ugovor može sklopiti, kažu da se definicija može odnositi na svaki ugovor o prijevozu, jer se svakim ugovara prijevoz neke količine robe.⁶ Zamjeraju da se ne određuje ni vremenski okvir u kojem su stranke vezane količinskim ugovorom.⁷

Unatoč tome, priznaje se da je količinski ugovor dovoljno specifičan da ga svaki sudac ili druga zainteresirana osoba bez dvojbe prepozna kao takvog⁸ i da tako neprecizna definicija ne predstavlja nikakvu opasnost.⁹

2. KOLIČINSKI UGOVORI I SERVISNI UGOVORI

Ni sada nije neuobičajeno da krcatelj sa špediterom ili prijevoznikom sklopi ugovor o posebnim uvjetima prijevoza koji odgovaraju njegovim poslovnim potre-

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

⁶ Australian comments on the Uncitral Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/2008/12.html.

⁷ Ibid.

⁸ Beate Czerwenka u raspravi na simpoziju Njemačkog društva za transportno pravo United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), održanog u Hamburgu 25. lipnja 2009, prema vlastitim bilješkama.

⁹ Ludwig H. Pfeiff u raspravi na simpoziju Njemačkog društva za transportno pravo United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), održanog u Hamburgu 25. lipnja 2009, *Transportrecht* 9-2009, str. 371.

bama. Takav se ugovor obično naziva servisni ugovor.¹⁰ Taj ugovor potanko regulira usluge koje se pružaju, garantira dostupnost brodskog prostora i određuje cijenu prijevoza. Kao protuuslugu za stalne i predvidljive količine tereta koje mu se daju na prijevoz, prijevoznik je često spreman sniziti vozarinu.

Zakoni i međunarodne konvencije o ugovorima o prijevozu robe na servisne se ugovore primjenjuju jednako kao na ostale ugovore o prijevozu. Prema Haškim, Haško-Visbyjskim i Hamburškim pravilima svako odstupanje od režima odgovornosti na štetu krcatelja ili primatelja smatra se ništavim. U Rotterdamskim pravilima novost je upravo to da se količinskim ugovorom može isključiti primjena jednog dijela inače mandatornih odredaba o odgovornosti prijevoznika prema tim Pravilima.

Hoće li doći do sklapanja običnog ugovora o prijevozu robe ili količinskog ugovora ovisi prvenstveno o volji i potrebama krcatelja. Krcatelj u svakom slučaju može za svaku pošiljku sklopiti odvojen ugovor. Ali ako procijeni da za to ima interesa, može se upustiti u pregovaranje i pod posebnim uvjetima za veći broj pošiljaka sklopiti količinski ugovor.

3. NAČIN SKLAPANJA KOLIČINSKOG UGOVORA

U pravilu, svaki prijevoznik ima svoja opća pravila poslovanja. Ugovor o prijevozu u pravilu se sklapa tako da krcatelj kao ugovorna stranka pristupi tim pravilima. Na takav se ugovor primjenjuju odgovarajući zakoni odnosno međunarodne konvencije. Da bi količinski ugovor bio valjano sklopljen, krcatelju mora biti dana i mogućnost izbora, tj. sklapanje ‘običnog’ prijevoznog ugovora pod uvjetima koji su u skladu s Rotterdamskim pravilima i bez ikakvih odstupanja.¹¹

¹⁰ Servisni ugovor – Service contract is a written contract, other than a bill of lading or a receipt, between one or more shippers and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean common carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or the agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port rotation, or similar service features. The contract may also specify provisions in the event of non-performance on the part of any party. – Tako je definiran u čl. 3(19) američkog Pomorskog zakona iz 1984. – The Shipping Act of 1984 of the United States, 46 U.S.C. App. § 1701-1719, as amended by the Ocean Shipping Reform Act of 1998, Pub.L. 105-258, 112 Stat 1902 (1998), a ta je definicija preuzeta i u nacrt Zakona o prijevozu robe morem – the United States Carriage of Goods by Sea Act of 1999, citirano prema Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective, www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Abhinayan%20Basu%20Bal%20-%20Volume%20Contract%20Final.pdf, str. 5.

¹¹ Čl. 80(2)(c) Pravila.

Odstupanje od odredaba ovih Pravila se ne može ugovoriti pozivom na neki drugi dokument niti pristupanjem bez ikakvog pregovaranja.¹² Drugim riječima, prijevoznik ne može prevariti krcatelja tako da mu umjesto svojih uobičajenih općih pravila, za koja se podrazumijeva da ih je netko kontrolirao i odobrio, na potpis dade ugovor koji se poziva na neki drugi dokument kojim se odstupa od inače mandatornih odredaba Rotterdamskih pravila, ali krcatelja na to ne upozori.

Količinski ugovor se ili individualno pregovara ili se jasno označuje koji njegovi dijelovi sadrže odstupanja od Pravila.¹³ Ako se individualno pregovara, ugovor također mora jasno istaknuti da odstupa od odredaba Pravila.¹⁴

Po načinu na koji je ovaj stavak koncipiran vidljivo je da je bilo vrlo bitno da krcatelj dobije pravo izbora i da može samostalno odlučiti hoće li sklopiti 'običan' prijevozni ugovor ili količinski ugovor. Mogućnost da sklopi količinski ugovor i tako djelomično izgubi zaštitu koju mu daju Pravila pokazuje da ga se ne tretira i ne štiti kao potrošača odnosno kao privatnu osobu, jer on to i nije.¹⁵ Ali krcatelj nekad zna biti slabija ili bar manje obaviještena ugovorna stranka. Zbog toga su i predviđeni strogi uvjeti koji moraju biti ispunjeni da bi količinski ugovor bio valjan.

4. ZAŠTITA TREĆE STRANKE

Ugovor o prijevozu stvari s prijevoznikom sklapa krcatelj koji može biti pošiljatelj ili primatelj robe ili špediter za jednog od njih.

Da bi se odredbe količinskog ugovora koje odstupaju od Pravila primijenile na osobu koja nije krcatelj (pošiljatelja ili primatelja ili imatelja prenosive prijevozne isprave), dakle na osobu koja nije ugovorna stranka, moraju biti ispunjena još dva uvjeta. Prvi je da ta osoba primi obavijest u kojoj izričito stoji da ugovor odstupa od Pravila i da dade izričiti pristanak da bude vezana tim odstupanjima.¹⁶ Drugi uvjet je da taj pristanak nije samo spomenut u prijevoznikovom cjeniku, prijevoznoj ispravi ili elektronskom prijevoznom zapisu.¹⁷ Dakle ta treća osoba mora izričito i pismeno¹⁸ dati svoj pristanak na količinski ugovor.

¹² Čl. 80(2)(d) Pravila.

¹³ Čl. 80(2)(b) Pravila.

¹⁴ Čl. 80(2)(a) Pravila.

¹⁵ Alexander von Ziegler, *Main concepts of the new Convention Its aims, structure and essentials*, *Transportrecht* 9-2009, str. 355.

¹⁶ Čl. 80(5)(a) Pravila.

¹⁷ Čl. 80(5)(b) Pravila.

¹⁸ Čl. 3 Pravila.

Posljedica neispunjenja jednog od ova dva uvjeta jest da se količinski ugovor primjenjuje između ugovornih stranaka, ali ne i prema trećoj osobi. Ako je recimo ugovorena odgovornost prijevoznika niža od Pravilima predviđenih 875 obračunskih jedinica po koletu odnosno tri obračunske jedinice po kilogramu, krcatelj će za pretrpljenu transportnu štetu imati pravo samo na ugovorenu nižu naknadu. Ako je štetu zapravo pretrpio primatelj koji na nižu odgovornost nije dao svoj pristanak ili o njoj uopće nije bio obaviješten, on će imati pravo na naknadu prema Pravilima.

Naknadu mu mora isplatiti prijevoznik ako je za štetu odgovoran. Pravila međutim ne kažu od koga treća osoba mora primiti obavijest da se sklapa količinski ugovor koji odstupa od Pravila. Primatelj robe u pravilu je poslovni partner pošiljatelja a ne prijevoznika, dakle bilo bi logično da primatelj ima obvezu obavijestiti ga o pojedinostima prijevoznog ugovora kojim mu šalje određenu pošiljku. No prema Pravilima krcatelj-pošiljatelj tu obvezu nema. Tko će preuzeti tu obvezu mora dakle biti dogovoreno samim količinskim ugovorom. Ako je obvezu imao pošiljatelj, a propustio je primatelja obavijestiti, prijevoznik bi od njega mogao zatražiti povrat isplaćene razlike u odgovornosti.

Pravila ne određuju ni kada treća osoba mora dati svoj izričit pristanak. Prijevozniku bi trebalo biti u interesu da pristanak dobije u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu.¹⁹

5. ŠTO SE NE SMIJE PROMIJENITI

Pored sve ugovorne slobode koju količinski ugovori daju svojim strankama, one ipak ne mogu isključiti neke ključne odredbe Pravila bitne za sigurnost plovidbe i uspjeh pomorskog pothvata,²⁰ na primjer one o prijevoznikovoj primjeni dužne pažnje prije i za vrijeme putovanja da se brod osposobi i održi sposobnim za plovidbu, da ga se popuni posadom, opremom i zalihama,²¹ o krcateljevoj obvezi da pribavi određene informacije, upute i isprave,²² o posebnim pravilima o opasnom teretu,²³ te o prijevoznikovom gubitku prava na ograničenje odgovornosti za štete prouzročene namjerno ili bezobzirno i sa svješću (znanjem) da će šteta vjerojatno nastati²⁴. Zbog svoje važnosti te se odredbe nazivaju supermandatornima.

¹⁹ Hannu Honka, Scope of application, freedom of contract, *CMI Yearbook 2009*, str. 268.

²⁰ Čl. 80(4) Pravila.

²¹ Čl. 14(a) i (b) Pravila.

²² Čl. 29 Pravila.

²³ Čl. 32 Pravila.

²⁴ Čl. 61 Pravila.

6. PREDNOST OVAKVE REGULACIJE

Kod nekih autora pojavio se strah da količinski ugovori otvaraju put smanjenju prijevoznikovih obveza i odgovornosti čime se manje upućeni krcatelji stavljaju u neopravdano loš položaj.²⁵ Smatramo da takva opasnost postoji, ali da nije jako izražena pa takav strah nije sasvim opravdan. Kao prvo, količinskim ugovorom ne može se odstupiti od odredaba koje se tiču sigurnosti, i to kako prijevoznikovih obveza u pogledu sposobnosti broda za plovidbu tako i krcateljevih obveza o pribavljanju određenih informacija. Osim toga, Rotterdamska pravila jamče pregovaranje prije sklapanja svakog količinskog ugovora pa tako krcatelj može ugovoriti samo ono što stvarno želi.

U praksi se ugovori o prijevozu i tako već dugo ne sklapaju između “velikih” prijevoznika i “malih” krcatelja. U postojećim servisnim ugovorima krcatelji ponekad nameću svojim partnerima – špediterima ili prijevoznicima – širu ili višu odgovornost od one koju bi oni imali prema važećim zakonima i konvencijama. Količinski ugovori im omogućuju slobodu i u drugom smjeru – da ugovore nižu odgovornost prijevoznika, u zamjenu za recimo nižu cijenu prijevoza, a da rizik za transportne štete prebace na svog osiguratelja.²⁶ Ovakva sloboda ugovaranja krcateljima može biti jednako važna bili oni društva srednje veličine ili velike multinacionalne kompanije.

S jedne strane, dakle, Pravila omogućuju strankama veliku slobodu ugovaranja, ali s druge strane nameću stroge okvire u pogledu sigurnosti plovidbe ili načina sklapanja količinskih ugovora. Tako jasnim pravilima igre pružaju zaštitu i prijevoznicima i krcateljima i trećim strankama, ali i svim ostalim osobama koje imaju interesa da se pomorski prijevoz i plovidba odvijaju neometano.

Ovako razrađeni uvjeti za sklapanje količinskog ugovora omogućuju i sudovima država stranaka Pravila da bez sumnje ustanove jesu li odstupanja od njih valjana i obvezujuća.²⁷

²⁵ Philippe Bonnevie, Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests, *Transportrecht* 9-2009, str. 363-364.

²⁶ Vesna Polić Foglar, Evaluation of the new Convention from the perspective of insurers, *Transportrecht* 9-2009, str. 367.

²⁷ Tako i Francesco Berlingieri, Philippe Delebecque, Tomotaka Fujita, Rafael Illescas, Michael Sturley, Gertjan Van Der Ziel, Alexander Von Ziegler, Stefano Zunarelli, The Rotterdam Rules, an Attempt to Clarify Certain Concerns that Have Emerged [.pdf], 5 August, 2009. www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/, str. 7.

7. KOLIČINSKI UGOVORI I UJEDNAČENJE PRAVNIH PRAVILA

Rotterdamska pravila nastala su nakon desetak godina intenzivnog rada kojemu je cilj bio stvaranje nove jedinstvene regulacije ugovora o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem. U svojem najvećem dijelu ona kodificiraju u međuvremenu vrlo kompleksnu praksu u tom području.

Odredbe o količinskim ugovorima unešene su u Pravila na prijedlog Sjedinjenih američkih država²⁸ i naslanjaju se na vrlo proširene odredbe o servisnim ugovorima. Smatra se da se više od 80 posto svjetskog linijskog prijevoza obavlja na osnovi servisnih ugovora.²⁹ Kako je već rečeno, na servisne ugovore se primjenjuju sve mandatorne odredbe Haških, Haško-Visbyjskih ili Hamburških pravila kojima su strana bilo kakva odstupanja na štetu krcatelja. A to je upravo ono što Rotterdamska pravila kod količinskih ugovora izričito predviđaju. Oponenti ovakve regulacije prigovaraju da takvoj slobodi ugovaranja nije mjesto u međunarodnom instrumentu koji regulira pomorski prijevoz³⁰ te da je svrha unifikacije sasvim promašena ako se na velik postotak prijevoza ta regulacija ne mora primijeniti.³¹ Prema nekim komentarima, količinski ugovori su najveći nedostatak Pravila jer je sasvim neobjašnjivo predviđati takvu iznimku ako se neko područje želi ujednačiti.³²

Ovi argumenti ipak nisu sasvim uvjerljivi. U doba kad su nastajale konvencije koje sad reguliraju ugovore o pomorskom prijevozu robe pozicija brodarka odnosno prijevoznika bila je izrazito jača od pozicije krcatelja. Iz toga je proizašla potreba da se interese krcatelja, pogotovo onih u tradicionalno nepomorskim zemljama i u zemljama u razvoju, zaštiti.³³ Međutim, nesporno je da su se pozicije ugovornih stra-

²⁸ A/CN.9/WG.III/WP.34 - Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] - Proposal by the United States of America, paras 18-29, <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/05/PDF/V0386905.pdf?OpenElement>.

²⁹ A/CN.9/WG.III/WP.46 - Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly][by sea] - Comments from the UNCTAD Secretariat on Freedom of Contract, paras 5 i 12, <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/812/08/PDF/V0581208.pdf?OpenElement>.

³⁰ Peter Jones, "The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?", http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=602.

³¹ United Kingdom: The arrival of the Rotterdam Rules, <http://en.portnews.ru/digest/1790/>.

³² Svante O. Johansson, A. Barry Oland, Kay Pysden, Jan Ramberg, William Tetley, Douglas G. Schmitt, A Response to the Attempt to Clarify Certain Concerns over the Rotterdam Rules published 5 August 2009, www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summationpdf.pdf, str. 6.

³³ Proshanto K. Mukherjee & Abhinayan Basu Bal, A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective, www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Abhinayan%20Basu%20Bal%20-%20Volume%20Contract%20Final.pdf, str. 3.

naka u posljednjih nekoliko desetljeća promijenile. Inicijativa za sklapanje posebnih, servisnih ugovora dolazi u pravilu od krcatelja. Ovim se Pravilima dakle i u ovom području kodificira već postojeća praksa, imajući na umu potrebe slobodnog tržišta i s pogledom u budućnost.

Dajući mogućnost da se količinski ugovor sklopi, ali i propisujući uvjete kojima takav ugovor mora udovoljiti da bi bilo valjan, Pravila su postigla prihvatljivu ravnotežu između ugovorne slobode i zaštite ugovornih stranaka.

8. ZAŠTO TREBA RATIFICIRATI ROTTERDAMSKA PRAVILA?

Ujednačena međunarodna pravna regulacija bitan je uvjet za uspješno i neometano odvijanje pomorskog prijevoza i trgovine. U vrijeme kada se veliki dio prijevoza odvija od vrata do vrata, potrebno je imati instrument koji će adekvatno i suvremeno regulirati cijelo razdoblje prijevoza. Instrumenti koji su sada na snazi - Haška, Haško-Visbyjska i Hamburška pravila, često u varijaciji raznih nacionalnih zakona – s vremenom su nažalost postali sasvim nedovoljni. Multimodalna konvencija Ujedinjenih naroda iz 1980. nije nikada ni stupila na snagu. Upravo su neprikladnost postojeće regulacije i sve veće nezadovoljstvo takvim stanjem doveli do toga da velik broj stručnjaka u svijetu uloži deset godina rada i izradi Rotterdamska pravila kao suvremen, jedinstven međunarodni instrument koji će pružati pravnu ujednačenost i sigurnost i poticati razvoj. To je glavni argument za ratifikaciju Pravila.

Do zaključka da Pravila treba ratificirati doći ćemo i ako se zapitamo što će se dogoditi ako međunarodna zajednica u skorijoj budućnosti ne prihvati Rotterdamska pravila. U tom slučaju svi nedostaci sadašnje regulacije i neujednačenost između Haških, Haško-Visbyjskih i Hamburških pravila neće nestati nego će i dalje i sve jače biti prisutni. Izgledi da se na svjetskom nivou opet uloži toliko truda i da se stvori neki još noviji međunarodni instrument su u sljedećih nekoliko desetljeća nikakvi. Bez Rotterdamskih pravila razvoj će nužno ići u smjeru nacionalne i regionalne regulacije.

Krajem devedesetih godina prošlog stoljeća prijedlog za reviziju američkog Zakona o prijevozu robe morem (COGSA) trebao je biti predan Kongresu. Da je prijedlog bio prihvaćen, Sjedinjene Američke Države bi otkazale Haška pravila jer bi Zakon bio s njima u suprotnosti. Haško-Visbyjskim pravilima SAD nisu nikad ni pristupile jer su ih smatrale nezadovoljavajućima. Na sreću, s revizijom Zakona odlučilo se čekati dok se ne vidi hoće li se naći rješenje na svjetskom nivou. Za SAD Rotterdamska pravila jesu prihvatljivo rješenje, ali ako se ona u razumnom roku ne počnu primjenjivati, one će se najvjerojatnije vratiti svojem prijedlogu Zakona.³⁴

³⁴ Citirano prema Uffe Lind Rasmussen, Evaluation of the new Convention from the perspective of carriers, *Transportrecht* 9-2009, str. 358.

Evropska komisija također je ocijenila da je regulacija multimodalnog prijevoza potrebna i započela je radove na jednoj regionalnoj konvenciji.

I ako razvoj stvarno krene u tom smjeru, imat ćemo još veću raznolikost nego sada, što je za jednu međunarodnu djelatnost kao što je pomorski prijevoz vrlo nepovoljno. Regionalna rješenja onemogućit će ujednačenje pravne regulacije, dovest će do porasta troškova za sve stranke u međunarodnoj trgovini, do češćih sudskih procesa i do pravne nesigurnosti.³⁵

Opasnost postoji i da Pravila prikupe potrebnih dvadeset ratifikacija i stupe na snagu, ali da njihova primjena, slično Hamburškim pravilima, ostane ograničena. I u tom slučaju slika međunarodne regulacije postala bi samo složenija za jedan element. Pored tri sadašnja režima počeo bi se primjenjivati i jedan četvrti,³⁶ a razna pravila koja su često međusobno u suprotnosti dovela bi do još većeg kaosa.³⁷

Zbog svega toga je najprihvatljivije rješenje da Rotterdamska pravila, unatoč opravdanosti nekih prigovora, što prije steknu što širu primjenu. Time će se izbjeći usvajanje novih nacionalnih zakona i regionalnih konvencija koji reguliraju ugovore o prijevozu robe morem što nije u interesu ni krcatelja, ni prijevoznika, ni ostalih osoba uključenih u prijevozni lanac.

Na svečanosti u Rotterdamu 23. rujna 2009. Pravila su potpisali predstavnici 16 država. To su bili Kongo, Danska, Francuska, Gabon, Gana, Grčka, Gvineja, Nizozemska, Nigerija, Norveška, Poljska, Senegal, Španjolska, Švicarska, Togo i Sjedinjene američke države. Hrvatski veleposlanik u Nizozemskoj bio je prisutan, ali nije imao ovlasti da Pravila potpiše. Nedugo nakon toga potpisali su još Armenija, Kamerun, Madagaskar, Mali i Niger. Sada, dakle, Rotterdamska pravila imaju 21 potpis.³⁸

Da bi stupila na snagu Pravila moraju prikupiti 20 ratifikacija. Inicijativu za potpisivanje i ratifikaciju kod nas mora dati Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Prema informaciji dobivenoj od tog Ministarstva, hrvatski brodari nisu iskazali interes za žurnu ratifikaciju ovog instrumenta pa treba prvo vidjeti kako će na njega reagirati praksa. Nije mi poznato je li itko s Pravilima upoznao krcatelje i pokušao saznati što oni misle.

Ministarstvo vanjskih poslova mora provesti potpisivanje odnosno ratifikaciju. Ono je obaviješteno o Rotterdamskim pravilima i, prema dobivenoj informaciji, na njih gleda pozitivno. Ali za sada je na potezu ipak Ministarstvo mora.

³⁵ Ibid.

³⁶ Peter Jones, "The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?" www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=602.

³⁷ Knut Pontoppidan, Shipowners' view on the Uncitral Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, CMI Yearbook 2009, str. 291.

³⁸ www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html.

Summary:

VOLUME CONTRACTS AFTER THE ROTTERDAM RULES

At present, it is not unusual that shippers ask for special conditions of transport reflecting their individual business requirements. In such cases shippers and carriers conclude special contracts regulating in detail the service to be offered and its price.

Having in mind the obvious economic needs, the Rotterdam Rules allow parties to conclude volume contracts. Volume contract means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. Contrary to the compulsory application of the liability provisions in the existing international conventions governing a carrier's liability for goods in transit, the Rotterdam Rules allow parties to contract out of much of the obligatory liability regime contained in the Rules.

However, there are some provisions of the Rules that the parties to a volume contract may not derogate from, like the duty of the ocean carrier before and during a voyage by sea to exercise due diligence to make and keep the ship seaworthy and properly crewed, equipped and supplied, the shipper's obligation to provide certain information, instructions and documents, special rules for carrying dangerous cargo and loss of right to limit liability for loss or damage caused with intent or recklessly. At the same time, the Rules forbid the conclusion of a volume contract simply by adhesion. Therefore, the Rules allow parties in the liner trade greater freedom of contract where this is appropriate while at the same time giving mandatory protection to smaller or inexperienced shippers where needed.

It is not expected that carriers will always seek to take advantage of smaller volume shippers by forcing them to accept liability and other terms to the shipper's detriment. Such a risk exists, but is not exaggerated.

If the Rotterdam Rules don't get adopted at the international level in a reasonable period of time, the status quo of the existing regimes will not remain, as it does not meet the contemporary needs any more. Instead, several regional legal regimes are going to be adopted. This would result in a lack of uniformity and conflicts between these regimes, leading to legal uncertainty. Legal costs arising out of this situation will certainly outnumber the legal costs entrained by the introduction of the Rotterdam Rules as a new set of legislation. Therefore, despite some critics of the Rotterdam Rules, their ratification is strongly recommended.

Key Words: *Rotterdam Rules, volume contract, rights and obligations of the parties, contracting out of the mandatory provisions, carrier's liability.*

PRAVNO UREĐENJE DRŽAVNIH POTPORA U SEKTORU BRODOGRADNJE NA MEĐUNARODNOJ RAZINI, U EUROPSKOJ UNIJI I REPUBLICI HRVATSKOJ

Dr. sc. BOŽENA BULUM*
IVANA ORŠULIĆ, dipl.iur.**

UDK 629.5.081:338.43] (497.5)(4.67 EU)
336.14:354.82] (497.5)(4-67 EU)

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 17.5.2010.

Prihvaćeno za tisak: 16.6.2010.

U radu se u kratkim crtama prikazuje razvoj brodograđevne industrije nakon završetka Drugog svjetskog rata, pojavljivanje novih brodograđevnih nacija Japana, Južne Koreje i Kine te gubitak dominacije europskih brodograđitelja na globalnom brodograđevnom tržištu. Napose se analiziraju kretanja u svjetskoj brodograđevnoj politici u pogledu dodjeljivanja državnih potpora tom sektoru. Opisuje se situacija u svjetskoj brodogradnji devedesetih godina dvadesetog stoljeća kada je na razini OECD-a potpisan Sporazum kojim je uređeno dodjeljivanje državnih potpora brodogradnji te se navode razlozi zbog kojih taj Sporazum nikada nije stupio na snagu. Posebna pozornost posvećena je europskom pravu državnih potpora u sektoru brodogradnje i praksi Europskog suda i Europske komisije na tom području. Analiziraju se i Okvirna pravila o državnim potporama brodogradnji u kojima su sadržana pravila za ocjenjivanje dopuštenosti državnih potpora tom sektoru u Europskoj uniji. Također se prikazuje sadašnja situacija u brodograđevnom sektoru Republike Hrvatske i njegova perspektiva.

Ključne riječi: brodogradnja, popravak broda, preinaka broda, državna potpora, Sporazum OECD-a o poštivanju uobičajenih konkurentskih uvjeta u brodograđevnoj i brodopopravljачkoj industriji, Okvirna pravila o državnim potporama brodogradnji, potpore za

* Dr. sc. Božena Bulum, znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: bbulum@hazu.hr.

** Ivana Oršulić, dipl.iur., asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: ivana@hazu.hr.

inovacije, potpore za zatvaranje kapaciteta, izvozni krediti, Sporazum OECD-a o smjernicama za izvozne kredite koji se javno podupiru sa Sektorskim dogovorom o izvoznim kreditima za brodove, razvojne potpore, regionalne potpore.

1. UVOD

U radu se razmatraju državne potpore sektoru brodogradnje te njihovo pravno uređenje na međunarodnoj razini, u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj. Iznose se podaci o kretanjima na tržištu brodogradnje nakon Drugog svjetskog rata te se analiziraju razlozi nepostojanja pravno obvezujućih međunarodnih pravila kojima bi se regulirala konkurencija (a time i dodjeljivanje državnih potpora) u sektoru brodogradnje na globalnom tržištu.

Na razini Europske unije poduzete su značajne mjere kako bi se uredilo dodjeljivanje državnih potpora sektoru brodogradnje od strane država članica Unije, što je preduvjet za ravnopravnu tržišnu utakmicu na unutarnjem europskom tržištu brodogradnje. Počevši od ranih sedamdesetih godina dvadesetog stoljeća, donošenjem tzv. Prve direktive o brodogradnji,¹ državne potpore brodogradnji uređene su posebnim pravilima Europske unije budući je utvrđeno da je taj sektor u mnogočemu specifičan u odnosu na druge industrijske sektore. Prva direktiva o brodogradnji mijenjana je u više navrata te su donesene nove direktive 1973. godine, 1975., 1978., 1981., 1987., 1991., 1998. i 2003. godine² kojima se pravo EU usklađivalo sa zajedničkim pravilima donesenim na razini Organizacije za gospodarsku suradnju i razvoj (*Organization for Economic Cooperation and Development*, dalje: OECD).³ Pojedininim direktivama o brodogradnji EU na različite su se načine uređivali dopušteni intenzitet državnih potpora, obveza prijavljivanja namjere dodjeljivanja državnih potpora, obveza izvješćivanja o dodijeljenim državnim potporama te posebne mjere u slučaju krize. Od siječnja 2004. godine u Europskoj uniji na snazi su Okvirna pravila za državne potpore brodogradnji (dalje: Okvirna pravila za brodogradnju)⁴ u kojima su

¹ Council Directive 69/262/EEC of 28 July 1969 on granting of aid to shipbuilding aimed at correcting competition on international market, OJ L 206, 15.8.1969, p. 25-26.

² Direktive su kolokvijalno nazvane druga, treća, četvrta itd.

³ Članice OECD-a bile su sve članice EU s najrazvijenijom brodograđevnom industrijom te sve ostale države koje su prednjačile u razvoju brodograđevne industrije u svjetskim razmjerima Japan, Južna Koreja i SAD.

⁴ Framework on State Aid to Shipbuilding 2003/C 317/06, OJ C 317, 30.12.2003, p. 11-14.

sadržana pravila za ocjenjivanje dopuštenosti državnih potpora tom sektoru. Cilj je Okvirnih pravila za brodogradnju u najvećoj mogućoj mjeri ukloniti razlike među pravilima koja se primjenjuju na sektor brodogradnje u odnosu na druge industrijske sektore te na taj način pojednostavniti i učiniti transparentnijom politiku Unije na tom području, proširujući primjenu općih horizontalnih odredbi o državnim potporama na sektor brodogradnje. Njima je određeno da se na državne potpore brodogradnji primjenjuju sva pravila Europske unije (uredbe, smjernice i okvirna pravila) koja su donesena temeljem odredbi članaka 87. i 88. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (dalje: UEZ),⁵ osim kada su Okvirnim pravilima za brodogradnju predviđene posebne odredbe za pojedine vrste potpora brodogradnji, kao što su potpore za istraživanje, razvoj i inovacije, potpore za zatvaranje kapaciteta, potpore za zapošljavanje, potpore u obliku državno poticanih kredita, razvojne potpore i regionalne potpore. Iako je u početku bilo predviđeno da će se Okvirna pravila za brodogradnju primjenjivati samo do kraja 2006. godine, Europska komisija u dva je navrata produživala vrijeme primjene tih pravila te je ono zasad produženo do kraja 2011. godine. Naime, Komisija smatra da joj je potrebno više vremena kako bi temeljem svoje prakse odobravanja dodjeljivanja državnih potpora u državama članicama Europske unije mogla ocijeniti da li je potrebno održavanje na snazi posebnih sektorskih pravila za državne potpore brodogradnji.

U okviru ovog rada analizirat ćemo neke od značajnijih odluka Europskog suda i Europske komisije koje se odnose na dodjeljivanje državnih potpora sektoru brodogradnje. Temeljem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju zaključenog između Republike Hrvatske i Europskih zajednica i njihovih država članica (dalje: Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju) Republika Hrvatska je i prije stjecanja statusa punopravne članice Europske unije dužna uskladiti svoje zakonodavstvo s njezinim pravilima o državnim potporama. Jedan od prvih koraka u tom pravcu, u sektoru brodogradnje, napravljen je Odlukom Vlade Republike Hrvatske o objavljivanju pravila Europske zajednice o državnim potporama sektoru brodogradnje u Službenom listu Republike Hrvatske⁶ te odredbom te Odluke kako će se dopuštenost dodjele potpo-

⁵ UEZ Lisabonskim je ugovorom preimenovan u Ugovor o funkcioniranju Europske unije (*Treaty on the Functioning of the European Union*, dalje: UFEU), a u Službenom listu EU objavljeni su konsolidirani tekstovi UEU-a i UFEU-a, OJ C 115, 9.5.2008. Slijedom toga došlo je i do promjene numeracije članaka pa su članci 87. i 88. UEZ-a sada članci 107. i 108. UFEU-a. Također, Lisabonski ugovor ukinuo je podjelu Europske unije na tri stupa, prema kojoj se prvi stup nazivao Europskom zajednicom i u okviru kojeg se gradila prometna politika prije stupanja na snagu Lisabonskog ugovora. Mi smo stoga u ovom tekstu i dalje koristili pojam Europska zajednica u slučajevima kada se radi o nazivima propisa donesenih prije stupanja na snagu Lisabonskog ugovora i citiranju njihovog sadržaja, dok smo u svim ostalim slučajevima koristili naziv Europska unija.

⁶ Narodne novine broj 154/2008.

ra brodogradnji u Republici Hrvatskoj ocjenjivati osim temeljem domaćih propisa (članka 3. i 4. Zakona o državnim potporama i članka 9. Uredbe o državnim potporama) i temeljem materijalnih pravila⁷ Okvirnih pravila za brodogradnju EZ-a.

2. RAZVOJ BRODOGRAĐEVNE INDUSTRIJE U DRUGOJ POLOVICI DVADESETOG STOLJEĆA – KRETANJE OUTPUTA I TRŽIŠNIH UDJELA NA SVJETSKOM TRŽIŠTU BRODOGRADNJE

Pristup poslijeratnom razvoju brodograđevne industrije u Japanu i Južnoj Koreji uvelike se razlikovao od onog u europskim državama. Naime, proizvodnja u europskim brodogradilištima nakon završetka Drugog svjetskog rata nastojala se ponovno pokrenuti te se pritom uvelike oslanjalo na brodograđevnu tradiciju tih zemalja, gotovo potpuno zanemarujući znanja i iskustva stečena u industrijskoj proizvodnji tijekom rata (kao što je standardizacija, proizvodnja u serijama, izgradnja montažnih elemenata i sl.), što je dovelo do toga da su mnoga europska brodogradilišta nastavila proizvodnju u potpunosti se oslanjajući na tradicionalnu predratnu praksu. Za razliku od toga, u Japanu, a kasnije i Južnoj Koreji, brodogradnja je prepoznata kao strateška industrija koja može pokrenuti širi gospodarski razvoj na način da će se gradnjom brodova poticati tvornička proizvodnja mnogih sastavnih dijelova brodova te proizvoda i alata koji se koriste u gradnji brodova, što će dovesti do stjecanja novih znanja i vještina i napuštanja zastarjelih, tradicionalnih metoda brodogradnje. Tako su, primjerice u poslijeratnom razdoblju brodogradilišta u Japanu opremljena modernim uređajima i postrojenjima koja su omogućavala serijsku proizvodnju tanjera i brodova za prijevoz rasutog tereta.

Pedesetih godina dvadesetog stoljeća vladala je velika potražnja za novim brodovima koja je pratila ekspanziju međunarodne trgovine. Etablirani europski brodograditelji ostvarivali su profit i bili su sposobni sudjelovati u tržišnoj utakmici sa svojim azijskim konkurentima. Međutim, već su se tada pojavljivale prve naznake problema koji će za njih uslijediti. Tako su primjerice, britanski brodograditelji ubrzano gubili svoj tržišni udio u odnosu na tehnološki naprednija i produktivnija japanska brodogradilišta.⁸

⁷ Poblize vidi *infra*, točka 6.

⁸ Japanska brodogradilišta prvi su put vodstvo na svjetskom tržištu brodogradnje preuzela 1955. godine. Poblize vidi King, John, New directions in shipbuilding policy, *Marine Policy*, Vol. 23, No. 3 (1999), p. 191-205.

Šezdesete godine bile su, također, godine velikog uzleta svjetske ekonomije. Knjiga narudžbi novih brodova sve se više produživala usporedo s rastom međunarodne trgovine. Ipak, mnoga britanska i druga europska brodogradilišta zbog svojih zastarjelih metoda proizvodnje i niske produktivnosti nisu bila u mogućnosti natjecati se s visoko produktivnim azijskim konkurentima. No, kako su ona bila značajan pružatelj zaposlenosti europskog stanovništva, uživala su veliku financijsku potporu matičnih država, ali i unatoč tome ona su još uvijek zaostajala za svojim japanskim i južnokorejskim konkurentima. Za to očigledno nije bio odgovoran nedostatak državne potpore već je razloge trebalo tražiti u lošijem upravljanju tim brodogradilištima u odnosu na konkurenciju, lošijim uvjetima i metodama rada, dužem trajanju gradnje brodova, nedostatku investicija u moderne uređaje i postrojenja, itd.

U sedamdesetim godinama brodograđevni kapacitet nastavio je kontinuirano rasti, osobito nakon otvaranja novih visoko produktivnih postrojenja u Južnoj Koreji, ali taj rast nije pratio i odgovarajući rast potražnje za novim brodskim prostorom te se javlja višak kapaciteta. Zbog pojave viška kapaciteta, na različitim razinama učinjeni su naponi kako bi se stabilizirala brodograđevna industrija. Tadašnja Europska zajednica poduzela je niz mjera s ciljem destimuliranja brodogradnje i smanjenja proizvodnih kapaciteta u toj industriji. I članice OECD-a složile su se kako države u kojima su smještene najveća svjetska brodogradilišta moraju poduzeti mjere koje će dovesti do smanjenja proizvodnih kapaciteta tih brodogradilišta. Sedamdesetih godina europska su brodogradilišta izgubila svoj vladajući položaj na svjetskom tržištu brodogradnje, a preuzeo ga je Japan koji je proizvodio približno 40% svjetskog outputa u tom sektoru po cijenama koje su bile znatno niže od cijena europskih brodograditelja. To je posljedica velikih investicija u japanska brodogradilišta koja su postala tehnološki naprednija, a time i produktivnija od europskih. Investicije u japanska brodogradilišta ostvarene su putem povoljnih kredita nacionalne razvojne banke (*Japan Development Bank*), dakle uz potporu države, što su im europski konkurenti često počitavali.

Veliki rast na svjetskom tržištu brodogradnje ostvarila je i Južna Koreja, naročito nakon 1997. godine, kada je tu državu pogodila ekonomska kriza te je došlo i do devalvacije nacionalne valute, wona.⁹ Kako su južnokorejska brodogradilišta određivala cijene brodova u wonima, to se odrazilo i na pad cijena tih brodova u dolarima. Unatoč rekordnoj proizvodnji, profitabilnost južnokorejskih brodogradilišta početkom stoljeća bila je izrazito mala, te su ona bilježila velike gubitke, prvenstveno zbog toga što su cijene u ugovorima o gradnji brodova bile određene prema cijenama koje su vrijedile 2002. i 2003. godine kada su one bile niske, a u međuvremenu je

⁹ Tako se u siječnju 1997. godine za 1 dolar moglo dobiti 854 wona, dok se u siječnju 1998. godine za 1 dolar moglo dobiti čak 1.707 wona.

došlo do porasta cijena čelika (čak do 70%), što je znatno povećalo troškove proizvodnje brodograditelja. Ipak, tržišni udio Južne Koreje sve je više rastao tako da je već krajem 2001. godine preuzela od Japana vodeću poziciju na svjetskom tržištu gradnje trgovačkih brodova, što je prikazano u tablici 1.

Tablica 1. Udjeli na tržištu gradnje trgovačkih brodova (%)

	1976.	1981.	1986.	1991.	1996.	2000.	2001.	2002.	2003.	2005.	2007.	2008.
Ukupno EU	26,8	32,6	22,8	25,2	21,3	17,7	18,1	17,2	15,8	–	–	–
Ukupno AWES	37,5	37,6	26,9	29,3	25,9	24,4	23,6	22,9	19,7	–	–	–
Ukupno CESA	–	–	–	–	–	–	–	–	–	13	14	11,5
Japan	37,8	40,3	41,9	38,3	35,9	30,9	32,1	30,7	30,2	–	–	–
Južna Koreja	1,6	3,7	16,2	16	21,5	32,4	30,2	31,1	31,4	–	–	–
Kina	–	0,2	1,8	2,2	4,6	4,0	6,8	7,3	11,4	–	–	–

Izvor: Za podatke od 1976. do 1996. godine King, John, *New directions in shipbuilding policy, Marine Policy*, Vol. 23, No. 3 (1999), p. 191-205., za ostale podatke godišnja izvješća AWES i CESA

Tablica 1. prikazuje i nedvojbeni pad tržišnih udjela europskih brodograditelja na svjetskom tržištu. U njoj su korištena dva različita mjerila tržišnih udjela europskih brodograditelja. Prvo je mjerilo ono koje pokazuje isključivo tržišne udjele brodograditelja u državama članicama EU prema kojem je zabilježen njihov pad od sredine sedamdesetih godina, kada su oni iznosili približno 27%, na približno 16% 2003. godine. Drugo je mjerilo Udruženja zapadnoeuropskih brodograditelja i brodogradnjača (*Association of West European Shipbuilders and Shiprepairers*, dalje: AWES) prema kojem je tržišni udio europskih brodograditelja pao sa približno 38%, koliko je iznosio 1976. godine, na približno 20% 2003. godine. AWES se u svibnju 2004. godine spojio sa Zajednicom europskih brodograditeljskih udruženja te oni od tada tvore jedinstveno tijelo pod nazivom Zajednica europskih brodograditeljskih udruženja (*Community of European Shipyards' Associations*, dalje: CESA)¹⁰

¹⁰ CESA predstavlja brodogradilišta u šesnaest europskih država i pokriva 99% brodogradnje EU te više od 85% brodogradnje šireg zemljopisnog područja Europe. Europska brodogradilišta zastupljena su sa svojim proizvodima na trima različitim područjima: izgradnje trgovačkih brodova, popravka i preinake tih brodova te proizvodnje ratnih brodova. Članovi CESA drže 20% svjetskog proizvod-

čije su članice države EU, ali i susjedne istočnoeuropske države, od kojih su neke (poput Rumunjske) u međuvremenu postale članice EU. Republika Hrvatska članica je AWES-a od 2002. godine.

Nakon razdoblja od 2001. do sredine 2003. godine, koje je obilježilo smanjenje broja narudžbi novih brodova, uslijedilo je petogodišnje razdoblje izuzetnog uzleta svjetske ekonomije, što je omogućilo visoke prihode brodovlasnicima koji su dio tih prihoda investirali u nove brodove, a to je dovelo do rekordnog broja narudžbi. Tako su, primjerice 2005. godine na svjetskoj razini isporučena čak 2054 broda odnosno 29 milijuna cgt,¹¹ od čega su čak 80% proizveli azijski brodograditelji (Kina, Japan i Južna Koreja), dok su samo 13% tonaže proizvela europska brodogradilišta (države članice CESA) koja su ujedno i jedini konkurenti sa značajnijim tržišnim udjelom izvan Azije. Godine 2007. tržišni udio europskih brodograditelja na svjetskom tržištu novogradnje iznosio je 14%, a 2008. godine samo 11,5%.¹² Pozitivan trend u brodograđevnoj industriji nastavio se sve do druge polovice 2008. godine, kada pod utjecajem globalne ekonomske krize dolazi do strelovitog pada broja narudžbi novih brodova te je u posljednjem tromjesečju 2008. godine zabilježen njihov pad od čak 90%. Pad narudžbi zahvatio je i europska brodogradilišta u kojim su nove narudžbe zabilježene uglavnom u prvoj polovici 2008. godine i odnosile su se većinom na specijalizirane brodove na tržištu kojih nije došlo da tako značajnog pada kao na tržištu brodova za prijevoz rasutog tereta i kontejnerskih brodova, koje je ekonomska kriza najteže pogodila.

nog kapaciteta trgovačkih brodova te osiguravaju zaposlenost za približno 140 000 visokokvalificiranih radnika.

¹¹ Cgt je skraćenica za mjernu jedinicu kompenzirane bruto tone. Poblježi vidi *infra*, točka 2.1.

¹² Poblježi CESA *Annual reports 2005-2006, 2007-2008, 2008-2009*.

Vidi http://www.cesa_shipbuilding.org/public_documents_site.phtml?sid=&doctype=pub.

Tablica 2. Brodogradnja u državama članicama CESA u 2008. godini (cgt)

	Knjiga narudžbi		Dovršene narudžbe		Nove narudžbe		Otkazane narudžbe	
	N°	CGT	N°	CGT	N°	CGT	N°	CGT
BUGARSKA	10	130 236	6	29 157	0	0	0	0
HRVATSKA	38	800 119	21	400 811	12	213 779	4	120 000
DANSKA	25	535 976	10	273 363	3	49 210	0	0
FINSKA	6	528 865	5	291 113	2	85 526	0	0
FRANCUSKA	21	448 321	11	251 220	5	10 406	1	145 861
NJEMAČKA	172	3 119 092	84	1 311 904	46	621 505	29	256 591
GRČKA	2	7 194	0	0	0	0	0	0
ITALIJA	84	2 090 106	20	684 134	7	51 328	0	0
LITVA	9	42 500	3	16 900	4	14 700	0	0
NIZOZEMSKA	367	1 742 920	247	880 795	205	839 862	–	–
NORVEŠKA	116	1 089 149	71	572 865	22	201 579	0	0
POLJSKA	64	918 626	20	330 296	8	99 995	5	96 023
PORTUGAL	15	85 946	2	17 098	2	27 472	0	0
RUMUNJSKA	77	1 168 770	28	346 979	16	114 739	2	8 200
ŠPANJOLSKA	153	1 053 345	64	347 513	75	363 595	0	0
VELIKA BRITANIJA	9	8 303	3	4 100	4	3 800	0	0
UKUPNO	1 168	13 769 468	595	5 758 248	411	2 697 496	41	626 675

Izvor: Godišnje izvješće CESA za 2008. - 2009. godinu

Naime, europska brodogradilišta specijalizirala su se i drže vodeću poziciju na tržištu sofisticiranih brodova kao što su brodovi za kružna putovanja, trajekti, jaružala te na tržištu visokospecijaliziranih manjih brodova kao što su brodovi za obradu i konzerviranje ribe, mega-jahte, istraživački brodovi, itd.¹³ Ipak, neka brodo-

¹³ Značajne tržišne udjele europski brodograditelji drže i na tržištima tzv. brodova posljednje generacije kao što su kontejnerski brodovi, tankeri za prijevoz kemikalija (*chemical tankers*), tankeri za prijevoz naftnih derivata (*product tankers*), brodovi za prijevoz automobila te brodova čijom se gradnjom stvara velika dodana vrijednost, kao što su brodovi za prijevoz ukapljenog prirodnog plina (*LNG carriers*), brodovi za polaganje kabela i cjevovoda, brodovi za plovību unutarnjim vodama, tegljači, višenamjenski brodovi za spašavanje i zaštitu okoliša i sl.

gradilišta, među kojima su i ona europska, u 2009. godini nisu primila ni jednu novu narudžbu, zbog čega im prijeti stečaj. Iako se predviđalo da će nakon višegodišnjeg konstantnog rasta potražnje na tržištu brodogradnje neminovno doći do zasićenja i pojave viška kapaciteta, ipak nitko nije mogao predvidjeti ovolike razmjere te pojave. Naravno, stanje je dodatno otežala svjetska gospodarska kriza te ulazak novih država na tržište brodogradnje, prije svega Kine i Vijetnama, a ambicije za ulazak na to tržište pokazuju i države bogate naftom, poput Rusije te Indija. Kako u brodogradnji vrijeme od ugovaranja do predaje broda naručitelju traje između dvije i četiri godine očekuje se da će se pravi razmjeri krize u brodograđevnoj industriji osjetiti tek nakon proteka tog razdoblja jer zasad mnoga brodogradilišta izvršavaju ranije zaprimljene narudžbe s time da im nove narudžbe ne pristižu.

2.1. Mjerenje outputa u sektoru brodogradnje

U sektoru brodogradnje uvriježilo se mjerenje outputa u kompenziranim bruto tonama (*compensated gross tons*, dalje: cgt). Kompenzirane bruto tone predstavljaju mjernu jedinicu proizvodnje novih brodova. One se definiraju kao jedinica mjere koja osigurava zajedničko mjerilo relativnog outputa u djelatnosti brodogradnje trgovačkih brodova kod velikih skupina kao što su “svijet”, “regije” ili “skupine više brodogradilišta”. Uvođenje te mjerne jedinice razmatrano je na zasjedanjima AWE-SA i Udruženja japanskih brodograditelja (*Shipbuilders' Association of Japan*) 1966. i 1967. godine. Oba udruženja usvojila su tu mjernu jedinicu 1968. godine smatrajući kako ona osigurava puno točnije mjerenje učinka brodogradilišta od uobičajenog mjerenja u bruto tonama (gt) i tonama nosivosti (dwt) te je početkom sedamdesetih godina usvojena i na razini OECD-a. Koncept kompenziranih bruto tona razvijen je kako bi se pored postojećih statističkih podataka o izgrađenim novim brodovima u bruto tonama i tonama nosivosti, koji postoje za sva svjetska brodogradilišta, mogli uspoređivati i utrošeni sati rada, materijal i oprema pojedinih brodogradilišta upotrijebljeni za izgradnju svake bruto tone, koji se znatno razlikuju ovisno o veličini i vrsti broda. Množenjem podataka izraženih u bruto tonama s ctg koeficijentima, koji izražavaju radno opterećenje za pojedinu vrstu i veličinu broda, moguće je pretvoriti podatke u bruto tonama u kompenzirane bruto tone koje s većim stupnjem točnosti mjere brodograđevnu aktivnost na svjetskoj razini. Ipak, sustav kompenziranih bruto tona ima određena ograničenja jer su, zbog njegovog makroekonomskog fokusa, nužna određena pojednostavljenja, zbog čega, ako se primijeni na mikroekonomskoj razini, može dovesti do netočnih rezultata. Zbog toga je taj sustav od njegova uvođenja doživio brojne izmjene od kojih su najznačajnije one iz 1984. i 1994. godine te posljednja izmjena koja je stupila na snagu 1. siječnja 2007. godine. Tom izmjenom

uveden je novi sustav prema kojem se umjesto tablice ctg koeficijenata, koji su se razlikovali ovisno o vrsti i veličini broda izraženoj u tonama nosivosti, za preračunavanje bruto tona u kompenzirane bruto tone koristi formula. Ta formula glasi:

$$\mathbf{cgt} = \mathbf{A} * \mathbf{gt}^{\mathbf{B}}$$

Varijabla A ovisi o vrsti broda, varijabla B o veličini broda, a gt je bruto tonaža broda. Varijable A i B unaprijed su određene za svaku pojedinu vrstu broda.¹⁴

Ipak, neki¹⁵ i dalje smatraju spornom korištenje te mjerne jedinice te upozoravaju na probleme koje ono može prouzročiti prilikom usporedbe outputa brodogradilišta koji se odnosi na različite vrste brodova te se spominju četiri temeljna razloga koji otežavaju takvu usporedbu:

1. Za proizvodnju različitih vrsta brodova potreban je različiti broj radnih sati, tako je primjerice izgradnja broda za kružna putovanja zasigurno mnogo kompleksnija i zahtijeva veći broj radnih sati od izgradnje broda za prijevoz suhog rasutog tereta, zbog čega je potrebno predvidjeti različite faktore za svaku vrstu broda, u protivnom bi usporedba među brodogradilištima koja proizvode različite vrste brodova bila nemoguća. No i unatoč tome neki dovode u pitanje točnost takve usporedbe.

2. Praktički nijedno brodogradilište ne proizvodi brodove na isti način kao njegovi konkurenti. Jedna od najznačajnijih razlika odnosi se na to u kojoj mjeri pojedino brodogradilište samo proizvodi dijelove broda, a u kojoj mjeri njihovu proizvodnju podugovara s drugim tvrtkama.

3. Brodogradilišta se mogu istodobno baviti gradnjom civilnih i ratnih brodova.¹⁶

4. Podaci za određenu kalendarsku godinu mogu se razlikovati između pojedinih brodogradilišta ovisno o različitim ciklusima proizvodne aktivnosti tih brodogradilišta, što može utjecati na podatke o njihovoj produktivnosti u kompenziranim bruto tonama.

¹⁴ Vidi dokument OECD-a od 25. listopada 2006. godine broj C/WP6(2006)7 “A new compensated gross ton system”, http://www.cesa-eu/download.phtml%3Fdocument_id%.

¹⁵ Vidi Stopford, Martin, *Maritime Economics*, London, 1997.

¹⁶ Iako je u novije vrijeme prisutna sve veća specijalizacija brodogradilišta za civilnu ili vojnu brodogradnju.

3. MEĐUNARODNOPRAVNO UREĐENJE DRŽAVNIH POTPORA SEKTORU BRODOGRADNJE

Proizvodnja brodova, najznačajnijih prijevoznih sredstava za međunarodnu trgovinu, jedna je od najznačajnijih svjetskih industrija. Međutim, riječ je o industriji u kojoj proizvodni kapaciteti već desetljećima uvelike premašuju potražnju za novim brodovima.¹⁷ S druge strane, najveća svjetska brodogradilišta najčešće se nalaze u velikim gradovima ili u njihovoj neposrednoj blizini, gdje prevladava velika naseľljenost te su odavno prepoznata kao značajni pružatelji zaposlenosti stanovništva. Upravo zbog toga, ona su uživala veliku političku potporu te državne potpore u različitim oblicima. Smatramo kako je temeljni razlog nepostojanja pravno obvezujućih međunarodnih pravila¹⁸ kojima bi se regulirala konkurencija (a time i dodjeljivanje državnih potpora) u sektoru brodogradnje na globalnom tržištu taj što se države nisu spremne odreći mogućnosti dodjeljivanja potpora brodogradilištima od kojih mnoga bez državnih potpora ne bi mogla opstati na tom tržištu, pa bi došlo do otpuštanja radnika zaposlenih u njima, što bi prouzročilo socijalne i političke nemire s kojima se njihove vlade nisu spremne suočiti.

Devedesetih godina dvadesetog stoljeća države članice OECD-a poduzele su značajne napore u postizanju sporazuma kojim bi se, kao prvo, stvorio kompetitivan režim za međunarodnu brodograđevnu industriju koji bi isključivao mogućnost dodjeljivanja državnih potpora brodograđevnim poduzetnicima od strane njihovih matičnih država, osim u izuzetnim slučajevima, i kao drugo zabranilo škodljivo određivanje cijena (*injurious pricing*) tj. određivanje cijena na štetu konkurentskih brodograđevnih poduzetnika tako da one ne pokrivaju ni troškove proizvodnje brodova. Sporazum je zaključen 1994. godine, a njegove potpisnice bile su EU, Finska, Japan, Republika Koreja, Norveška, Švedska i SAD.¹⁹ Međutim, on nije stupio na snagu jer nije ratificiran od strane SAD-a iako ta država ima gotovo zanemariv tržišni udio u proizvodnji trgovačkih brodova. Nakon što nije stupio na snagu neposredno nakon njegovog potpisivanja, na razini OECD-a više je puta aktualizirano pitanje ratifikacije Sporazuma iz 1994. godine. Tako je, primjerice, 2005. godine održano više

¹⁷ King u svom radu iz 1999. godine navodi kako već tri desetljeća postoji višak proizvodnog kapaciteta u svjetskoj brodograđevnoj industriji. Vidi King, John, *New directions in shipbuilding policy*, o.c. u bilješki 8, p. 191-205.

¹⁸ Sporazum OECD-a o izvoznim kreditima nije pravno obvezujući dokument nego je riječ o džentlmenском sporazumu njegovih sudionika o uvjetima dodjeljivanja izvoznih kredita. Poblíže *infra*, točka 5.4.1.

¹⁹ Originalni naziv tog Sporazuma je *OECD Agreement respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry*.

sastanaka država članica OECD-a na tu temu, ali bez uspjeha. Naime, u to vrijeme niti jedna od država članica OECD-a nije bila osobito zainteresirana za stupanje na snagu tog Sporazuma jer je to bilo razdoblje velikog uzleta svjetskog gospodarstva u cjelini pa tako i brodogradnje, tako da su čak i europska brodogradilišta imala popunjene sve proizvodne kapacitete za sljedeće dvije do tri godine.

Smatramo kako je to vrijeme daleko iza nas, a zbog nastupanja globalne ekonomske krize, koja je dodatno pridonijela stvaranju viška kapaciteta, pitanje sklapanja sporazuma o državnim potporama i određivanju cijena u sektoru brodogradnje na međunarodnoj razini opet je aktualizirano. Ovaj put mandat za pregovore o različitim pitanjima vezanim uz sektor brodogradnje,²⁰ uključujući i pitanje obnavljanja pregovora o sklapanju međunarodnog sporazuma o tržišnom natjecanju u sektoru brodogradnje, dobila je Radna skupina za brodogradnju Vijeća OECD-a (*Council Working Party on Shipbuilding*, dalje: WP6). Smatramo da će ovaj put u pregovorima najveći utjecaj imati Kina, Južna Koreja, EU i Japan.

4. DRŽAVNE POTPORE SEKTORU BRODOGRADNJE U EUROPSKOJ UNIJI

Kao što je već uvodno spomenuto, od siječnja 2004. godine u Europskoj uniji na snazi su Okvirna pravila za brodogradnju u kojima su sadržana pravila za ocjenjivanje dopuštenosti državnih potpora tom sektoru.

4.1. Definicija temeljnih pojmova u sektoru brodogradnje

Sektor brodogradnje uključuje sve poduzetnike koji se bave brodogradnjom, popravcima brodova ili preinakom brodova, kao i sve povezane subjekte. U Okvirnim pravilima za brodogradnju EZ-a sadržane su definicije temeljnih pojmova koje će se koristiti u primjeni tih Pravila. To su sljedeći pojmovi:

Brodogradnja znači gradnju u Zajednici (sada Uniji) pomorskih trgovačkih plovila na vlastiti pogon. Pomorsko trgovačko plovilo na vlastiti pogon²¹ jest:

²⁰ Kao što je prijedlog za izmjenu Sporazuma OECD-a o izvoznim kreditima, utvrđivanje stanja na području državnih potpora brodogradnji u državama članicama OECD-a, utvrđivanje ponude i potražnje na svjetskom tržištu brodogradnje, itd.

²¹ Pomorsko plovilo na vlastiti pogon u smislu primjene Okvirnih pravila za brodogradnju predstavlja plovilo koje pomoću svog stalnog pogona i kormilarenja ima sva obilježja samostalne navigacije na otvorenom moru. Od ovoga su izuzeta vojna plovila (tj. plovila koja su s obzirom na njihova temelj-

- (i) plovilo koje nije manje od 100 tona bruto, a koje se koristi za prijevoz putnika i/ili robe,
- (ii) plovilo koje nije manje od 100 tona bruto, a koje se koristi za specijalizirane usluge (primjerice, jaružala i ledolomci),
- (iii) remorkeri s ne manje od 365 kW,
- (iv) ribarska plovila od najmanje 100 tona bruto kod izvoznih kredita i razvojnih potpora ako su u skladu sa Sporazumom OECD-a iz 1998. o smjernicama za izvozne kredite koji se javno podupiru i Sektorskim dogovorom o izvoznim kreditima za brodove²² ili nekim drugim sporazumom kojim se on mijenja ili zamjenjuje, te s pravilima Zajednice o državnim potporama u sektoru ribarstva i marikulture,
- (v) nedovršeni trup plovila iz točki (i) do (iv) koji pluta i koji je pokretljiv.

Popravlak broda znači popravlak ili održavanje u Zajednici pomorskih trgovačkih plovila na vlastiti pogon.

Pojam preinake²³ broda znači preinaku u Zajednici pomorskog trgovačkog plovila na vlastiti pogon koje nije manje od 100 tona bruto, pod uvjetom da preinaka podrazumijeva sveobuhvatne izmjene programa tereta, trupa, sustava pokretanja ili smještaja putnika.

Povezana osoba je svaka fizička ili pravna osoba koja:

- (i) je vlasnik poduzetnika koji se bavi brodogradnjom, popravkom ili preinakom brodova, ili kontrolira takvu osobu, ili
- (ii) izravno ili neizravno putem dionica ili na drugi način ima u vlasništvu ili kontrolira poduzetnika koji se bavi brodogradnjom, popravkom ili preinakom brodova.

Pretpostavlja se da postoji kontrola ako osoba ili poduzetnik koji se bavi brodogradnjom, popravkom ili preinakom brodova ima u vlasništvu ili kontrolira više od 25% udjela u drugome ili obratno. Pojam potpore koji se koristi u Okvirnim

na strukturalna obilježja i sposobnosti namijenjena za upotrebu u isključivo vojne svrhe, kao što su ratni brodovi i druga plovila za napad ili obranu), te učinjene prilagodbe ili karakteristike dodane drugim plovilima isključivo u vojne svrhe pod uvjetom da mjere ili djelovanja glede tih plovila, prilagodbe ili karakteristike nisu prikrivene mjere poduzete u korist trgovačke brodogradnje koje nisu u skladu s pravilima o državnim potporama.

²² Vidi *infra*, točka 5.4.

²³ Iako je u Odluci Vlade Republike Hrvatske o objavljivanju pravila EZ-a o državnim potporama sektoru brodogradnje (Narodne novine broj 154/2008) pojam *ship conversion* iz Okvirnih pravila za brodogradnju preveden kao prenamjena broda, smatramo kako bi prikladniji prijevod tog pojma, u smislu u kojem je on definiran Okvirnim pravilima za brodogradnju, bio preinaka broda jer izmjene programa tereta, trupa, sustava pokretanja ili smještaja putnika na brodu ne moraju nužno dovesti do prenamjene broda.

pravilima za brodogradnju predstavlja potporu u smislu članka 87. stavka 1. UEZ-a²⁴ (članak 107. UFEU) uključujući mjere kao što su kreditne pogodnosti, jamstva i porezne olakšice.

4.2. Temeljna načela Okvirnih pravila za brodogradnju EZ-a iz 2003. godine

Cilj je Okvirnih pravila za brodogradnju u najvećoj mogućoj mjeri ukloniti razlike među pravilima koja se primjenjuju na sektor brodogradnje i na druge industrijske sektore, te na taj način pojednostaviti i učiniti transparentnijom politiku Zajednice na tom području, proširujući primjenu općih horizontalnih odredbi o državnim potporama na sektor brodogradnje.

Uzimajući u obzir posebna obilježja sektora brodogradnje ciljevi Okvirnih pravila za brodogradnju su, pored pojednostavljivanja pravila koja se primjenjuju u sektoru brodogradnje, i sljedeći:

- (a) povećanje učinkovitosti i konkurentnosti brodogradilišta u Zajednici, osobito poticanjem inovacija,
- (b) olakšavanje smanjivanja ekonomski neodrživih kapaciteta,
- (c) poštivanje važećih međunarodnih obveza na području izvoznih kredita i razvojnih potpora.

Okvirnim pravilima za brodogradnju određeno je područje njihove primjene te je navedeno kako su potpore brodogradnji državne potpore koje se odobravaju brodogradilištu, povezanim jedinicama, brodaru i trećima izravno ili neizravno za gradnju, popravak ili preinaku brodova.

Kao opće usvojeno je načelo da se potpore sektoru brodogradnje mogu odobravati u skladu s člancima 87. i 88. UEZ-a (članci 107. i 108. UFEU) i svim propisima i mjerama donesenim na temelju tih članaka (uredbama, smjernicama i okvirnim pravilima). To su tzv. horizontalne odredbe o državnim potporama jer se jednako primjenjuju na sve sektore gospodarstva. One uključuju sljedeće propise:²⁵

²⁴ “Ako ovim ugovorom nije drugačije određeno, svaka potpora koju odobri država članica ili koja je odobrena putem državnih sredstava u bilo kojem obliku, koja narušava ili prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja davanjem prednosti nekim poduzetnicima ili proizvodima, nespojiva je sa zajedničkim tržištem, ako utječe na trgovinu između država članica.”

²⁵ Uredbe br. 68/2001 i 70/2001 izmijenjene su Općom uredbom o skupnom izuzeću br. 800/2008 kojom se određene vrste potpora proglašavaju sukladnima sa zajedničkim tržištem u svezi s primjenom članaka 87. i 88. UEZ-a (članci 107. i 108. UFEU) te se ukida obveza njihove prethodne notifikacije Komisiji. Vidi Commission Regulation 800/2008 of 6 August 2008 declaring certain categories of aid compatible with the common market in application of Articles 87 and 88 of the Treaty (General block exemption Regulation), OJ L 214, 9.8. 2008, p. 3.

- (a) Uredbu Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o posebnim propisima za primjenu članka 93. UEZ-a;²⁶
- (b) Uredbu Komisije (EZ) br. 68/2001 od 12. siječnja 2001. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ na potporu za usavršavanje;²⁷
- (c) Uredbu Komisije (EZ) br. 69/2001 od 12. siječnja 2001. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora EZ na potpore male vrijednosti;
- (d) Uredbu Komisije (EZ) br. 70/2001 od 12. siječnja 2001. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ na državnu potporu malim i srednjim poduzetnicima;
- (e) Uredbu (EZ) br. 1177/2002 od 27. lipnja 2002. o privremenim zaštitnim mjerama u brodogradnji;²⁸
- (f) Smjernice Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzetnika u poteškoćama;²⁹
- (g) Smjernice Zajednice o državnim potporama za zaštitu okoliša; i³⁰
- (h) Okvir Zajednice za državne potpore za istraživanje i razvoj.³¹

Uz opće načelo koje se primjenjuje kod odobravanja državnih potpora brodogradnji vrijede i određene iznimke, koje su opravdane zbog posebnih čimbenika koji utječu na sektor brodogradnje.

Sljedom navedenog, iznimke od primjene horizontalnih odredbi o državnim potporama sektoru brodogradnje predviđene su kod dodjeljivanja potpora za istraživanje, razvoj i inovacije, potpora za zatvaranje kapaciteta, potpora za zapošljavanje, potpora u obliku državno poticanih kredita, razvojnih potpora i regionalnih potpora.³²

²⁶ Council Regulation (EC) 659/1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the Treaty, OJ L 83/1, 23. 3. 1999, p. 83.

²⁷ Ta Uredba izmijenjena je Uredbom broj 363/2004, vidi OJ L 63, 28.2.2004.

²⁸ Council Regulation (EC) No 1177/2002 of 27 June 2002 concerning a temporary defensive mechanism to shipbuilding, OJ L 172, 2.7. 2002, p.1. Ta se Uredba primjenjivala do 31. ožujka 2005. godine. Vidi *infra*, točka 5.7.1.

²⁹ Community guidelines on restructuring and rescuing firms in difficulty, OJ C 288, 9.10.1999, p.2. Te Smjernice zamijenjene su novim smjernicama istog naziva donesenim 2004. godine, vidi OJ C 244, 01.10.2004.

³⁰ Community Guidelines on State aid for environmental protection, OJ C 37, 3.2.2001, p.3., izmijenjene novim smjernicama Community Guidelines on State aid for environmental protection OJ C 82, 1.4.2008, p. 1.

³¹ Community framework for State aid for research and development, OJ C 45, 17.2.1996, p.5., izmijenjene novim okvirom Community framework for State aid for research and development and innovation OJ C 323, 30.12.2006, p.1. Međutim, državne potpore za inovacije u sektoru brodogradnje uređene su posebnim pravilima specifičnim za tu industrijsku granu.

³² Opširnije vidi *infra*, točka 5.

Okvirnim pravilima za brodogradnju predviđena je obveza prijavljivanja Komisiji svih planova za davanje potpore brodogradnji, popravku ili preinaci brodova bilo u obliku programa ili pojedinačne potpore koja nije obuhvaćena programom, osim ako ispunjavaju uvjete iz uredbi o izuzimanju određenih vrsta državnih potpora od obveze prethodne prijave.³³

Također, predviđeno je provođenje nadzora nad dodjeljivanjem državnih potpora od strane Europske komisije te su države članice dužne podnositi Komisiji godišnja izvješća o svim postojećim programima potpora sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 659/1999 i njezinim provedbenim aktima.

Kod dodjeljivanja potpora iz različitih izvora najviše granice potpora određene Okvirnim pravilima za brodogradnju primjenjuju se neovisno o tome da li je potpora u pitanju financirana u potpunosti ili djelomično iz sredstava države ili iz sredstava Zajednice. Nadalje, potpore odobrene temeljem Okvirnih pravila za brodogradnju ne mogu se kombinirati s drugim oblicima državnih potpora u smislu članka 87. stavka 1. UEZ-a (članak 107. stavak 1. UFEU) ili drugim oblicima financiranja Zajednice čijom kumulacijom dolazi do intenziteta potpora koji je viši od onog određenog Okvirnim pravilima za brodogradnju. Ali, ako potpore služe različitim svrhama i obuhvaćaju iste troškove koji se mogu poduprijeti, primjenjuje se najpovoljnija najviša granica potpora.

Okvirnim pravilima za brodogradnju određena je njihova primjena počevši od 1. siječnja 2004. godine do najkasnije 31. prosinca 2006. godine, s time da ih Komisija tijekom tog razdoblja može izmijeniti, osobito u smislu ispunjavanja preuzetih međunarodnih obveza Zajednice. Međutim, Europska komisija u dva je navrata produživala vrijeme primjene tih pravila te je ono zasad produženo do kraja 2011. godine.³⁴

³³ Poblje o sustavu nadzora državnih potpora u Europskoj uniji vidi Bulum, Božena, Primjena pravila o državnim potporama EZ-a u segmentu morskih luka, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 48 (2009) 163, str. 129-165, osobito str. 139-145.

³⁴ Communication from the Commission concerning the prolongation of the Framework on State aid to shipbuilding 2006/C 260/03, OJ C 260, 28. 10. 2006, p.7. i Communication from the Commission concerning the prolongation of the Framework on State aid to shipbuilding 2008/C 173/03, OJ C 173, 8.7. 2008, p. 3.

5. POSEBNE ODREDBE ZA POJEDINE VRSTE POTPORA BRODOGRADNJI

Postojanje ovih odredbi opravdava se posebnim čimbenicima koji utječu na sektor brodogradnje. Ti čimbenici uključuju:

- (a) prekapacitiranost, niske cijene i narušavanje trgovine na svjetskom tržištu brodogradnje,
- (b) potencijal za narušavanje tržišnog natjecanja putem kredita koje podupire država za brodove kao vrlo velike kapitalne proizvode,
- (c) činjenicu da je odredbe Svjetske trgovinske organizacije (dalje: WTO-a) o nedovoljenom trgovinskom djelovanju teško primijeniti u sektoru brodogradnje,³⁵
- (d) postojanje sporazuma u okviru OECD-a za sektor brodogradnje, odnosno Sporazuma OECD-a o smjernicama za izvozne kredite koji se javno podupiru sa Sektorskim dogovorom o izvoznim kreditima za brodove,³⁶ koji se primjenjuje u EU putem Odluke Vijeća 2001/76/EZ od 22. prosinca 2000.³⁷

5.1. Potpore za istraživanje, razvoj i inovacije

Okvirnim pravilima za brodogradnju propisano je da se potpore za pokrivanje troškova za istraživanje i razvoj poduzetnicima koji se bave brodogradnjom, popravkom brodova ili preinakom brodova mogu smatrati usklađenima s odredbama Osnivačkog ugovora (tada UEZ-a) o stvaranju unutarnjeg europskog tržišta ako su u skladu s pravilima iz Okvira Zajednice za državne potpore za istraživanje i razvoj ili pravilima koja su naknadno donesena.³⁸

³⁵ Naime, pravila o međunarodnoj trgovini WTO-a, posebice ona koja uređuju nepravilno određivanje cijena, primjenjuju se isključivo na robu koja je stvarno uvezena (*actually imported*), a ne postoje posebna međunarodna pravila koja se primjenjuju na trgovinu brodova jer se oni ne smatraju stvarnim uvozom (*physical import*) pa ne podliježu primjeni pravila o međunarodnoj trgovini WTO-a. Vidi Glen, David, Shipbuilding disputes: the WTO panel rulings and the elimination of operating subsidy from shipbuilding, *Maritime Policy & Management*, 2 (2006), Vol. 33, No 1, p. 1-21.

³⁶ Vidi *infra*, točka 5.4.

³⁷ OJ L 32, 2.2.2001, p.1. Ta je odluka izmijenjena Odlukom 2002/643/EC, OJ L 206, 3.8.2002, p. 16.

³⁸ Potpore za istraživanje i razvoj uređene su Općom uredbom o skupnom izuzeću br. 800/2008 kojom su propisani troškovi koji se mogu poduprijeti tom vrstom potpora (dopušteni troškovi) i maksimalan intenzitet potpora. Tako je člankom 31. stavkom 2. te Uredbe propisano kako se ovom vrstom potpora mogu poduprijeti fundamentalna istraživanja, industrijska istraživanja i eksperimentalni razvoj, dok je stavkom 3. tog članka propisan maksimalan intenzitet potpora za istraživanje i razvoj

S druge strane, određena obilježja čine brodogradnju jedinstvenom te ju razlikuju od drugih industrija, a to su kratke proizvodne serije, veličina, vrijednost i složenost proizvedenih jedinica, te činjenica da se prototipi uglavnom komercijalno koriste. Zbog toga je brodogradnja jedini sektor u EU koji dobiva potpore za inovacije. Potpora ulaganjima za inovacije uvedena je Uredbom (EZ) br. 1540/98 o državnim potporama u brodogradnji,³⁹ koja je prethodila Okvirnim pravilima za brodogradnju i trebala se odobravati samo u opravdanim slučajevima kao poticaj za preuzimanje tehnološkog rizika. Međutim, provedba tih propisa u sektoru brodogradnje nije bila zadovoljavajuća.

Smatra se da jedinstvena obilježja industrije brodogradnje opravdavaju zadržavanje sektorski specifične potpore za inovacije koja, u isto vrijeme, ne smije narušavati konkurenciju na unutarnjem europskom tržištu, zbog čega je potrebno osigurati transparentnost postupka dodjeljivanja te vrste potpore te omogućiti obavljanje nadzora nad njezinom provedbom. To je utvrđeno i u okviru programa LeaderSHIP 2015⁴⁰ koji je Europska komisija pokrenula 2003. godine⁴¹ s ciljem razmatranja pitanja konkurentnosti europskih brodogradilišta na područjima trgovine, istraživanja i inovacija, financiranja, sigurnosti, djelatnosti vojne brodogradnje, prava intelektualnog vlasništva, vještina i industrijske strukture. Temeljna svrha LeaderSHIP-a je određivanje budućeg smjera razvoja europskih brodogradilišta kako bi se postigla vodeća pozicija Unije u tom sektoru na globalnom tržištu.

koji kod fundamentalnih istraživanja može biti čak do 100% dopuštenih troškova tih istraživanja, kod industrijskih istraživanja do 50% tih troškova, a kod eksperimentalnog razvoja do 25% dopuštenih troškova. Intenzitet potpore kod industrijskih istraživanja i eksperimentalnog razvoja može biti uvećan za dodatnih 10% u slučaju kada se potpore dodjeljuju tzv. srednjim poduzetnicima (*medium-sized enterprises*), 20% kad se dodjeljuju malim poduzetnicima (*small enterprises*) ili za 15% do maksimalnih 80 % dopuštenih troškova za projekte koji uključuju suradnju najmanje dvaju poduzetnika ili istraživačkih organizacija. Dopušteni troškovi propisani su stavkom 5. članka 31 Uredbe 800/2008. Oni uključuju troškove osoblja, troškove instrumenata i opreme u opsegu i za razdoblje u kojem su oni korišteni na istraživačkom projektu, troškove zemljišta i zgrada u opsegu i za razdoblje u kojem su oni korišteni na istraživačkom projektu, troškove patenata kupljenih ili licenciranih od izvanjskih izvora po tržišnim cijenama, režijske troškove nastale izravno kao rezultat istraživačkog projekta, ostale operativne troškove uključujući i troškove materijala nastale izravno kao rezultat istraživačke djelatnosti. Vidi Uredbu 800/2008 *supra*, bilješka 25.

³⁹ Council Regulation (EC) No 1540/98 of 29 June 1998 establishing new rules on aid to shipbuilding, OJ L 202, 18.7.1998, p. 1.

⁴⁰ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Defining the Future of European shipbuilding and shiprepair industry-Competitiveness through Excellence, COM (2003) 717 final, 21.11.2003.

⁴¹ U okviru tog programa okupljeni su predstavnici brodograđevne industrije, sindikata, članovi Europskog parlamenta i članovi Komisije, predstavnici sedam njezinih uprava čije se područje djelovanja dotiče brodogradnje.

Okvirnim pravilima za brodogradnju preuzeta su načela LeaderSHIP-a te je njihov cilj unaprjeđenje učinkovitosti i konkurentnosti europskih brodogradilišta, što je moguće ostvariti posebice poticanjem inovacija u sektoru brodogradnje. Njima se želi poboljšati podupiranje inovacija uzimajući pri tome u obzir osobito poteškoće u primjeni ranijih propisa.

Okvirnim pravilima za brodogradnju određen je najviši dopušteni intenzitet državnih potpora za ulaganje u inovacije u brodogradnji, popravljanju i preinaci brodova te se u njima navodi da se potpore za inovacije u postojećim brodogradilištima, brodogradilištima za popravak brodova ili preinaku brodova mogu smatrati usklađenima sa unutarnjim tržištem do najvišeg intenziteta potpore od 20% dopuštenih troškova ulaganja bruto.⁴²

Potpore za inovacije prema Okvirnim pravilima za brodogradnju smatrat će se spojivima sa unutarnjim tržištem uz ispunjavanje dva uvjeta, tj. ako:

- (a) se odnose na industrijsku primjenu inovativnih proizvoda i postupaka, tj. tehnološki novih ili znatno poboljšanih proizvoda i postupaka u usporedbi s najnaprednijim proizvodima i postupcima u toj industriji u Zajednici, pri čemu postoji rizik tehnološkog ili industrijskog promašaja (kvalitativna procjena),
- (b) su ograničene na pomoć glede podmirenja troškova investicija, dizajna, djelatnosti inženjeringa i testiranja koji su izravno i isključivo povezani s inovativnim dijelom projekta.⁴³ Iznimno, smatrat će se dopuštenima i dodatni troškovi proizvodnje koji su neophodni za potvrđivanje tehnološke inovacije ako su ograničeni na najmanji potrebni iznos (kvantitativna procjena).

Prema Okvirnim pravilima za brodogradnju mogu se podupirati ulaganja u inovacije za tri vrste djelatnosti u brodogradnji. Prva se odnosi na razvoj i dizajn nove klase brodova koji se grade u skladu s prvim brodom potencijalne serije brodova (prototipom).⁴⁴ Druga se odnosi na podupiranje inovativnih komponenata i sustava na brodu koji mogu funkcionirati i samostalno izvan broda, dok se treća vrsta djelatnosti odnosi na razvoj i primjenu inovativnih procesa u svezi s proizvodnjom, planiranjem, logistikom ili dizajnom, uključujući i izradu za to potrebnih studija.

⁴² Intenzitet državne potpore za ulaganja u inovacije u brodogradnji u prethodnoj Uredbi o državnim potporama u brodogradnji broj 1540/98 bio je znatno niži i iznosio je 10% dopuštenih troškova bruto.

⁴³ Ti troškovi moraju nastati nakon provedbe potpore za inovacije, ne ranije.

⁴⁴ Uobičajeno je da izgradnja prototipa, prvog broda iz serije koji se grade prema istom projektu, uključuje veće troškove od troškova izgradnje ostalih brodova iz serije zbog brojnih tehničkih izazova koje je pritom potrebno savladati.

Dopušteni troškovi, odnosno troškovi koji se mogu poduprijeti, kod potpora za inovacije obuhvaćaju troškove brodogradilišta te troškove nabavke dobara i usluga od trećih (primjerice, kooperantskih tvrtki) u opsegu u kojem su oni usko povezani s inovacijama.

5.2. Potpore za zatvaranje kapaciteta

Potpore za zatvaranje kapaciteta su potpore za pokrivanje uobičajenih troškova koji proizlaze iz potpunog ili djelomičnog zatvaranja brodogradilišta, brodogradilišta za popravak ili brodogradilišta za preinaku brodova (*total or partial closure of shipbuilding, ship repairs and conversion yards*). One se smatraju usklađenim s unutarnjim tržištem ako vode stvarnom i konačnom smanjenju kapaciteta (*capacity reduction is of genuine and irreversible nature*).

Te se potpore mogu dodijeliti za sljedeće troškove:

- (a) plaćanja radnicima koji su proglašeni viškom ili su umirovljeni prije zakonom utvrđene dobi,
- (b) troškove savjetodavnih usluga namijenjenih zbrinjavanju radnika koji su proglašeni ili će biti proglašeni viškom ili su umirovljeni prije zakonom utvrđene dobi, uključujući troškove koje plaćaju brodogradilišta namijenjene poticanju stvaranja malih poduzetnika koji su neovisni o tim brodogradilištima i čija primarna djelatnost nije brodogradnja,
- (c) plaćanja radnicima za stručno prekvalificiranje,
- (d) troškove za preuređenje brodogradilišta, njihovih zgrada, postrojenja i infrastrukture za korištenje u svrhe različite od brodogradnje.

U slučajevima kada poduzetnici u potpunosti obustave djelatnosti brodogradnje, popravka brodova i preinake brodova mogu im se dodijeliti znatno veći iznosi državne potpore namijenjene zatvaranju kapaciteta. U tim slučajevima brodograđevnim poduzetnicima moći će se dodijeliti i dvije specifične vrste potpora za zatvaranje. To su:

- (a) potpore u iznosu ne višem od sljedećih dvaju iznosa utvrđenih u izvješću neovisnog konzultanta: ostatka likvidacijske vrijednosti imovine prikazane u knjigama ili diskontiranog poslovnog dobitka ostvarenog tijekom projiciranog trogodišnjeg razdoblja, umanjenog za prednosti koje potpomagani poduzetnik dobiva od zatvaranja postrojenja,
- (b) potpore kao što su krediti ili kreditna jamstva za obrtni kapital koji je potreban da bi poduzetnik okončao nedovršene poslove, pod uvjetom da te potpore ostanu ograničene na potrebnu najmanju mjeru i da je značajan dio posla već obavljen.

Okvirnim pravilima za brodogradnju zabranjeno je dodjeljivanje potpora za djelomično zatvaranje kapaciteta poduzetnicima koji su tijekom posljednjih deset godina primili potporu za sanaciju ili restrukturiranje.⁴⁵ Ako je proteklo manje od deset godina od davanja potpore za sanaciju ili restrukturiranje, Komisija će odobriti potporu za djelomično zatvaranje kapaciteta samo u iznimnim i nepredvidivim okolnostima za koje poduzetnik nije odgovoran (*unforeseeable circumstances for which the company is not responsible*).

Visina i intenzitet potpore za zatvaranje kapaciteta (neovisno o tome je li riječ o potpunom ili djelomičnom zatvaranju) moraju biti razmjerni opsegu konkretnog zatvaranja kapaciteta, pri čemu se u obzir uzimaju strukturalni problemi dotične regije te, u slučaju prebacivanja na druge industrijske djelatnosti, propisi i pravila Zajednice koji se primjenjuju na te nove djelatnosti.

Kako bi se osiguralo da kapaciteti za čije je zatvaranje dodijeljena državna potpora ostanu konačno i neopozivo zatvoreni,⁴⁶ dotična država članica mora osigurati da zatvorena brodogradilišta ostanu zatvorena tijekom razdoblja koje nije kraće od deset godina.

5.3. Potpore za zapošljavanje

Potpore za otvaranje radnih mjesta te za zapošljavanje radnika u nepovoljnom položaju ili radnika s poteškoćama (*disadvantaged and disabled workers*) ili za pokrivanje dodatnih troškova zapošljavanja radnika u nepovoljnom položaju ili radnika s poteškoćama kod poduzetnika koji se bave brodogradnjom, popravkom ili preinakom brodova mogu se smatrati usklađenima sa unutarnjim tržištem ako su u skladu s materijalnopравnim odredbama Uredbe Komisije (EZ) br. 2204/2002 od 12. prosinca 2002. o primjeni članaka 87. i 88. UEZ-a na državne potpore za zapošljava-

⁴⁵ Direktiva o državnim potporama u brodogradnji broj 1540/98, koja je bila na snazi prije donošenja Okvirnih pravila za brodogradnju, predviđala je dodatne uvjete pored onih određenih Smjernicama Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzetnika u poteškoćama, koje potpore za restrukturiranje brodogradilišta moraju ispunjavati kako bi bile usklađene sa zajedničkim tržištem. Okvirnim pravilima za brodogradnju te su odredbe brisane te je određeno kako se u sektoru brodogradnje primjenjuju Smjernice Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzetnika u poteškoćama, što je u skladu s ciljem tih pravila, a to je ukloniti razlike među pravilima koja se primjenjuju na sektor brodogradnje u odnosu na druge industrijske grane.

⁴⁶ Wareham to naziva sprječavanjem tzv. feniks fenomena (*phoenix phenomenon*). Vidi Wareham, Philip, *State Aids, Il Diritto Marittimo*, 3 (2001), p. 125-173.

nje.⁴⁷ Ta je Uredba izmijenjena Općom uredbom o skupnom izuzeću br. 800/2008⁴⁸. Uredbom 800/2008 određene vrste potpora, uključujući i potpore za regrutiranje, zapošljavanje i pokrivanje dodatnih troškova zapošljavanja radnika u nepovoljnom položaju ili radnika s poteškoćama, proglašavaju se sukladnima s unutarnjim tržištem u svezi s primjenom članaka 87. i 88. UEZ-a (članci 107. i 108. UFEU) te se ukida obveza njihove prethodne notifikacije Komisiji. Međutim, kako je Okvirnim pravilima za brodogradnju naglašeno da se na potpore za zapošljavanje u brodogradnji, uključujući i zapošljavanje radnika u nepovoljnom položaju ili radnika s poteškoćama, primjenjuju samo materijalnopravna pravila Uredbe 2204/02, a ne i procesnopravna pravila te Uredbe, iz toga bi slijedilo kako su države članice EU ipak dužne prijavljivati Europskoj komisiji svoju namjeru dodjeljivanja potpora za zapošljavanje i pokrivanje dodatnih troškova zapošljavanja radnika u nepovoljnom položaju ili radnika s poteškoćama brodograđevnim poduzetnicima jer se na te potpore neće primjenjivati ni procesna pravila Opće uredbe o skupnom izuzeću, kojom je izmijenjena Uredba 2204/2002, uključujući i njezina pravila o ukidanju obveze prethodne prijave potpora Europskoj komisiji, nego će se primjenjivati procesne odredbe Okvirnih pravila za brodogradnju koja predviđaju obvezu prijavljivanja Komisiji svih planova za dodjeljivanje potpora.

5.4. Potpore brodogradnji u obliku državno poticanih kredita

5.4.1. Izvozni krediti

Snaga tvrtke i njena konkurentska sposobnost u vrijeme zaključenja ugovora ne ovisi uvijek isključivo o tržišno prihvatljivom proizvodu i prihvatljivoj cijeni tog proizvoda nego i o odobravanju povoljnih uvjeta plaćanja kupcu. Stoga su izvoznici (uključujući i izvoznike u segmentu brodogradnje), zbog rastuće konkurencije prisiljeni odobravati što atraktivnije uvjete plaćanja svojim kupcima te se suočavaju s dvije osnovne prepreke: potrebom za izvanjskim financiranjem izvoza i strahom od neplaćanja. Pomoć im vrlo često pruža država kreditima koji uživaju njezinu

⁴⁷ Council Regulation (EC) 2204/2002 of 12 December 2002 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to State aid for employment, OJ L 337, 13. 12. 2002, p. 3.

⁴⁸ Tom su Uredbom određeni uvjeti pod kojima se određeni radnik može smatrati radnikom u nepovoljnom položaju ili radnikom s poteškoćama te je određen maksimalan intenzitet potpore za pojedine kategorije radnika te troškovi koji se mogu poduprijeti. Vidi članak 40.- 42. Opće Uredbe o skupnom izuzeću br. 800/2008 *supra*, bilješka 25.

potporu, tzv. izvozni krediti (*export credits*)⁴⁹ i osiguravanjem naplate potraživanja⁵⁰ putem nacionalnih izvozno-kreditnih agencija.⁵¹ U cilju sprječavanja nelojalne konkurencije kod kredita koji uživaju državnu podršku i stvaranja temelja podrške takvoj međunarodnoj trgovini, gdje se konkurencija temelji na kvaliteti proizvoda i usluga te njihovoj cijeni, a ne na povoljnim uvjetima kreditiranja, nacionalne izvozno-kreditne agencije kod osiguravanja i financiranja izvoznih kredita u načelu se pridržavaju međunarodnih pravila, prvenstveno Sporazuma OECD-a o smjernicama za izvozne kredite koji se javno podupiru (*Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits*, dalje: Sporazum OECD-a o izvoznim kreditima).⁵² Osnovna namjena tog Sporazuma je održavanje zdrave konkurencije i poticanje međunarodne trgovine uz reguliranje službene potpore izvozu kroz definiranje minimalnih kamatnih stopa, premijskih stopa te uvjeta kreditiranja za kredite s rokovima otplate dužim od 2 godine. Od 1978. kada je prvi put donesen, Sporazum OECD-a o izvoznim kreditima pretrpio je više izmjena, a zadnja verzija datira iz kolovoza 2007. godine.

Sporazum OECD-a o izvoznim kreditima nije pravno obvezujući dokument nego je riječ o džentlmenском sporazumu (*gentleman's agreement*)⁵³ njegovih sudionika⁵⁴ o uvjetima dodjeljivanja izvoznih kredita.

Prema tom Sporazumu kredit banci/kupcu može iznositi najviše 85% vrijednosti izvoznog ugovora. U izvoznom ugovoru mora biti definirano gotovinsko plaćanje u iznosu od najmanje 15% vrijednosti tog ugovora. Taj iznos mora biti uplaćen u pravilu prije prve isporuke robe, a najkasnije prije okončanja njezine posljednje isporuke. Kamatna stopa za izvozne kredite uz fiksnu kamatnu stopu ne može biti niža

⁴⁹ U svrhu kreditiranja izvoza često se sklapaju ugovori o factoringu i forfeitingu. Poblje o ovim ugovorima vidi Vukmir, Branko, *Pravo međunarodnih plaćanja*, RRIIF, Zagreb, 2007., str. 471-491.

⁵⁰ U međunarodnoj trgovini postoji više instrumenata koji služe osiguranju plaćanja i koji su se u praksi pokazali kao nezaobilazni i veoma pouzdani. Među takvim instrumentima najzastupljeniji su dokumentarni akreditiv i bankarska garancija, te nešto manje standby akreditivi i escrow računi. Valja spomenuti i postupak inkasa, koji olakšava naplatu i pridonosi pouzdanosti postupka, iako ne pruža osiguranje kao akreditivi i bankarske garancije. Također, i ugovori o factoringu i forfeitingu su izričito namijenjeni smanjenju rizika naplate i ubrzanju isplate za isporučenu robu i usluge.

⁵¹ U Republici Hrvatskoj to je Hrvatska banka za obnovu i razvitak koja izvoznici pruža zaokruženi sustav potpore i savjetodavnu podršku u svim fazama izvoznog posla.

⁵² *Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits*, vidi <http://europa.eu/doclib/does/2007/december/tradoc-137281.pdf>.

⁵³ Džentlmenским sporazumom utvrđuje se zajednička politika među konkurentima, takav sporazum slabiji je oblik udruživanja. Zajednička politika, koja se utvrđuje sporazumom nije ni za jednog člana obvezna.

⁵⁴ Stranke sporazuma OECD-a o izvoznim kreditima su: Australija, Kanada, EU, Japan, Koreja, Novi Zeland, Norveška, Švicarska i SAD.

od međunarodno propisane najniže kamatne stope (*Commercial Interest Reference Rates*, dalje: CIRRs) koja se objavljuje na razini OECD-a za svaku valutu svakog petnaestog u mjesecu i vrijedi za sve sudionike Sporazuma OECD-a o izvoznim kreditima.

Sporazumom OECD-a o izvoznim kreditima predviđeni su i najduži dozvoljeni rokovi otplate tih kredita. Tako za države I kategorije⁵⁵ najduži rok otplate može biti 5 godina, uz mogućnost produljenja na 8,5 godina, uz prethodnu najavu OECD-a, dok za države II kategorije najduži rok otplate kredita može biti do 10 godina.⁵⁶

Sporazum OECD-a o izvoznim kreditima putem tzv. Sektorskih dogovora definira posebne uvjete financiranja kod nuklearnih elektrana, aviona civilnog zrakoplovstva, obnovljivih izvora energije i projekata u vezi s crpljenjem vode te brodogradnje, gdje postoji posebni Sektorski dogovor o izvoznim kreditima za brodove⁵⁷ (dalje: Sektorski dogovor za brodogradnju). Sporazumom OECD-a o izvoznim kreditima predviđeno je da će se odredbe tog Sporazuma primjenjivati samo u slučajevima kada pojedinim Sektorskim dogovorom nisu predviđene posebne odredbe.

5.4.2. Izvozni krediti u brodogradnji

Potpore za brodogradnju u obliku državno poticanih kredita za domaće ili inozemne brodovlasnike ili treće strane za gradnju ili preinaku plovila smatrat će se usklađenima s unutarnjim tržištem ako se dodjeljuju u skladu s odredbama Sporazuma OECD-a o izvoznim kreditima i s njegovim Sektorskim dogovorom za brodogradnju, pri čemu prednost imaju odredbe Sektorskog dogovora za brodogradnju.⁵⁸

Stranke Sektorskog dogovora za brodogradnju su Australija, Europska unija, Japan, Koreja i Norveška. Za razliku od Sporazuma OECD-a o izvoznim kreditima jedna od najvećih gospodarskih sila, SAD, nije stranka Sektorskog dogovora za brodogradnju kao ni Kanada, Novi Zeland i Švicarska.

Sektorskim dogovorom za brodogradnju predviđeni su najduži dozvoljeni rokovi otplate izvoznih kredita u tom sektoru koji mogu biti maksimalno dvanaest godina nakon isporuke broda, neovisno o klasifikaciji države koja dodjeljuje kredit prema kriterijima Svjetske banke. Prema tom Dogovoru predviđeno je i da izvoznim

⁵⁵ Kategorija pojedine države određuje se prema godišnjem izvješću Svjetske banke s obzirom na bruto nacionalni dohodak po glavi stanovnika koje se objavljuje na stranicama OECD-a.
Vidi <http://www.oecd.org/ech/xcred>.

⁵⁶ Određene iznimke predviđene su za izgradnju elektrana.

⁵⁷ *Sector Understanding on Export Credits for Ships*, posljednja izmjena Sektorskog dogovora za brodogradnju bila je u listopadu 2007. godine.
Vidi <http://www.oecd.org/dataoecd/28/18/40198054.pdf>.

⁵⁸ Prema pravilu *lex specialis derogat legi generali*.

ugovorom mora biti određeno gotovinsko plaćanje u iznosu od minimalno 20% vrijednosti tog ugovora koji mora biti uplaćen prije isporuke. Nadalje, glavnica izvoznog kredita treba se otplaćivati u jednakim ratama u vremenskim intervalima u trajanju u pravilu od šest do maksimalno dvanaest mjeseci dok otplaćivanje iznosa na ime kamata ne smije biti raspoređeno u vremenskim intervalima kraćim od šest mjeseci, s time da uplata prve rate treba biti najkasnije šest mjeseci nakon početka kreditiranja.

Značajna odredba Sektorskog dogovora za brodogradnju zasigurno je i ona predviđena točkom sedmom tog Dogovora, koja predviđa da država koja namjerava dodijeliti potporu za izgradnju, preinaku ili popravak broda mora utvrditi kako brod za koji se potpora dodjeljuje neće biti iskorištavan pod zastavom države otvorenog registra za vrijeme razdoblja otplate kredita i da je dobiveno potrebno osiguranje da krajni korisnik potpore ima sjedište u državi u kojoj se potpora dodjeljuje (*receiving country*), odnosno da se ne radi o neoperativnoj podružnici strane tvrtke (*non-operational subsidiary of a foreign interest*) te da se korisnik obvezao da neće prodati brod bez prethodnog pristanka vlade države koja dodjeljuje potporu. Nadalje, države članke Sektorskog dogovora za brodogradnju dužne su dostavljati OECD-u godišnja izvješća o njihovom sustavu za dodjeljivanje državnih potpora u obliku državno poticanih kredita izvozu u brodogradnji i primjeni Sektorskog dogovora za brodogradnju, uključujući i podatke o programima potpora u obliku državno poticanih kredita izvozu u brodogradnji koji su na snazi u pojedinoj državi.

5.5. Razvojne potpore

Razvojne potpore za brodogradnju ili preinaku brodova su potpore koje su dane kao razvojna pomoć zemlji u razvoju.⁵⁹ One će biti dopuštene, tj. smatrat će se usklađenima s unutarnjim tržištem ako su u skladu s odredbama Sporazuma OECD-a o izvoznim kreditima i s njegovim Sektorskim dogovorom za brodogradnju ili daljnjim odredbama kojima se taj Sporazum mijenja ili zamjenjuje.

Komisija će, prije nego što odobri dodjeljivanje potpora, provjeriti razvojni sadržaj predloženih potpora, da li je potpora neophodna te da li spada u područje primjene Sporazuma OECD-a o izvoznim kreditima i njegovog Sektorskog dogovora za brodogradnju. Različita brodogradilišta moraju imati pristup ponudi za razvojnu pomoć države članice EU. Ako se primjenjuju propisi EU o javnim nabavama, postupak natjecanja za dodjeljivanje razvojne potpore mora biti usklađen s tim propisima.

⁵⁹ Razvojne potpore ne mogu se dodijeliti za djelatnost popravka brodova.

5.6. Regionalne potpore

Regionalne potpore namijenjene su investiranju u poboljšanje ili modernizaciju postojećih brodogradilišta, bez povezanosti s financijskim restrukturiranjem tih brodogradilišta, s ciljem poboljšavanja produktivnosti postojećih postrojenja.

Regionalne potpore mogu se dodijeliti u regijama iz članka 87. stavka 3. točke (a) UEZ-a (članak 107. stavak 3. točka (a) UFEU) ⁶⁰ i u skladu s popisom koji je Komisija odobrila za svaku državu članicu za davanje regionalnih potpora, a intenzitet potpora u tom slučaju ne smije prelaziti 22,5% dopuštenih troškova te u regijama iz članka 87. stavka 3. točke (c) UEZ-a (članak 107. stavak 3. točka (c) UFEU) ⁶¹ i u skladu s popisom koji je Komisija odobrila za svaku državu članicu za davanje regionalnih potpora, a intenzitet potpora tada ne smije prelaziti 12,5% dopuštenih troškova ili važeću najveću granicu za regionalne potpore, ovisno o tome koja je od njih manja.

Te potpore moraju biti ograničene na troškove koji se mogu poduprijeti ili tzv. dopuštene troškove (*eligible expenditure*) prema primjenjivim odredbama horizontalnih Smjernica Zajednice za regionalne državne potpore.⁶²

5.7. Pitanje dopuštenosti dodjeljivanja operativnih potpora u Europskoj uniji

Operativne potpore (ili potpore za tekuće poslovanje) su potpore namijenjene kontinuiranom obavljanju djelatnosti gradnje i preinake brodova brodograđevnih poduzetnika. Te vrste potpora obuhvaćaju, primjerice, potpore za spašavanje poduzetnika u poteškoćama te ostale vrste potpora kojima se izravno ne podupire provođenje određenih mjera restrukturiranja.

Sedmom direktivom o brodogradnji (kao i njenim prethodnicama) razlikuju se operativne potpore namijenjene proizvodnji i povezane uz izvršenje određenog ugovora (*contract-related production aid*) od ostalih vrsta operativnih potpora kojima se izravno ne podupire provođenje određenih mjera restrukturiranja.

⁶⁰ Potpore za promicanje gospodarskog razvoja na područjima na kojima je životni standard izuzetno nizak ili na kojima postoji velika nezaposlenost.

⁶¹ Potpore koje olakšavaju razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih podružja, a da pritom ne utječu na trgovinske uvjete i tržišno natjecanje u EU u mjeri u kojoj bi to bilo protivno zajedničkom interesu.

⁶² Vidi *Guidelines on national regional aid for 2007-2013*, OJ C54, 4.3.2006, p. 13. Tim Smjernicama propisani su troškovi koji se mogu poduprijeti tom vrstom potpora (dopušteni troškovi) i maksimalan intenzitet regionalnih potpora, između ostalih i regionalnih potpora za investicije, vidi točku 4. Smjernica Zajednice za nacionalne regionalne potpore.

Uredbom 1540/98 dopušteno je dodjeljivanje isključivo operativne potpore namijenjene proizvodnji za ugovore o izgradnji i preinaci broda, ali ne i za ugovore čiji je predmet popravak broda. Tom uredbom predviđene su i dvije maksimalne visine te vrste potpore koje se iskazuju u postotku vrijednosti konkretnog ugovora⁶³ o gradnji ili preinaci broda⁶⁴ prije dodjeljivanja ove vrste potpore (*contract value before aid*).⁶⁵ Veća maksimalno dopuštena visina operativne potpore od 9% primjenjuje se na ugovore o gradnji ili preinaci broda čija je vrijednost prije dodjeljivanja ove vrste potpore bila veća od 10 milijuna eura, dok se manja maksimalna visina potpore od 4,5% vrijednosti ugovora prije dodjeljivanja operativne potpore primjenjuje u svim ostalim slučajevima. Okvirnim pravilima za brodogradnju operativne potpore nisu predviđene.

Međutim, dodjeljivanje te vrste potpora u Europskoj uniji bilo je dopušteno još od ranih sedamdesetih godina dvadesetog stoljeća. Dugo vremena dopuštalo se dodjeljivanje ove vrste potpora u vrlo visokom intenzitetu. To se mijenja stupanjem na snagu Šeste direktive o brodogradnji 1987. godine kojom su uvedene brojne restrikcije u vezi s dodjeljivanjem ove vrste potpora jer je uočeno da operativne potpore nisu najisplativija mjera kada je riječ o unaprjeđenju konkurentnosti europske brodograđevne industrije već da je to moguće na bolji način ostvariti, primjerice, potporama namijenjenim inovacijama u tom sektoru.

Tako je maksimalna visina te potpore, koja je 1987. godine iznosila 28%, 1989. godine smanjena na 26%, a 1990. godine na 20%. Taj trend nastavljen je i stupanjem na snagu Sedme direktive o brodogradnji koja je bila na snazi od 1991. do 1993. godine, pa je maksimalna visina operativne potpore 1991. godine bila 13%, a 1992. godine smanjena je na 9%. Primjena pravila o operativnim potporama predviđenih Sedmom direktivom o brodogradnji produljivana je čak šest puta. Međutim, Europska unija težila je ka potpunom ukidanju te vrste potpora zbog čega je Uredbom 1540/98 predviđeno dvogodišnje razdoblje primjene odredbi o operativnim potporama koje je istjecalo 1. siječnja 2001. godine i nije se moglo naknadno produživati. Ali, to nije bio kraj primjene svih vrsta operativnih potpora u Europskoj uniji.

⁶³ Vrijednost ugovora odnosi se na vrijednost glavne činidbe koju je brodograditelj dužan izvršiti, za što mu naručitelj u pravilu plaća određeni novčani iznos, ali može biti ugovorena i neka druga protučinidba, što je kod ove vrste ugovora rijetkost.

⁶⁴ Relevantna je vrijednost ugovora u vrijeme potpisivanja glavnog ugovora (*final contract*), a ne vrijednost preugovora.

⁶⁵ Pojam *contract value before aid*, odnosno vrijednosti konkretnog ugovora o gradnji ili preinaci broda prije dodjeljivanja operativne potpore, odnosi se na cijenu navedenu u ugovoru o gradnji ili preinaci broda uvećanu za sve potpore koje su dodijeljene brodogradilištu koje taj ugovor izvršava. Vidi članak 1. (f) Uredbe 1540/98 *supra*, bilješka 39.

5.7.1. Ponovno uvođenje operativnih potpora brodogradnji u Europskoj uniji

Godine 2000., prilikom izrade izvješća o europskoj brodogradnji, Europska komisija došla je do saznanja kako su južnokorejska brodogradilišta potpisala ugovore o gradnji brodova po cijenama nižim od ukupnih troškova proizvodnje (*at prices below the full costs of production*). Takvo djelovanje smatralo se štetnim za europska brodogradilišta jer se njime narušava tržišna utakmica na globalnom tržištu brodogradnje. To se pokazalo točnim jer je te godine udio europskih brodogradilišta u novim narudžbama za gradnju brodova pao na vrlo nisku razinu zbog čega se Europska komisija odlučila na poduzimanje hitnih mjera. One su se sastojale u osiguravanju privremenih potpora koje bi zamijenile operativne potpore čija je primjena bila zabranjena od početka 2001. godine uz istodobno vođenje bilateralnih pregovora s Južnom Korejom. Prva mjera počela se provoditi u lipnju 2002. godine (osamnaest mjeseci nakon prestanka primjene odredbi o operativnim potporama iz Uredbe 1540/98) tako što je Vijeće EU donijelo Uredbu broj 1177/2002 o privremenom obrambenom mehanizmu u brodogradnji⁶⁶ te je ponovno uvedena operativna potpora od 6% kojom su se izravno podupirali ugovori o izgradnji kontejnerskih brodova, brodova za prijevoz ukapljenog prirodnog plina (LNG *carriers*), tankera za prijevoz kemikalija (*chemical tankers*)⁶⁷ i tankera za prijevoz naftnih derivata (*product tankers*).⁶⁸ Naime, Europska komisija smatrala je da gradnju upravo tih vrsta brodova južnokorejska brodogradilišta nude po cijenama nižim od troškova njihove proizvodnje. Operativna potpora smatrala se usklađenom s unutarnjim europskim tržištem u slučajevima kada se za određeni ugovor o gradnji broda uz europsko natjecalo i južnokorejsko brodogradilište koje je nudilo niže cijene gradnje. Uredba 1177/2002 o privremenom obrambenom mehanizmu u brodogradnji, a time i operativne potpore, primjenjivala se sve do 31. ožujka 2005. godine.

Druga mjera, vođenje bilateralnih pregovora s Južnom Korejom, bila je prvi korak u procesu uključivanja WTO-a u spor između Južne Koreje i Europske unije.

⁶⁶ Council Regulation No 1177/2002 concerning a temporary defensive mechanism to shipbuilding, OJ L172, 2.7.2002, p. 1.

⁶⁷ Brod za prijevoz tekućih kemikalija (tanker za kemikalije) posebno je građen za prijevoz određenih vrsta tekućih kemikalija koje se ne mogu prevoziti tankerom opće namjene. Takav brod mora odgovarati posebnim zahtjevima po konstrukciji i po opremljenosti, što ih, ovisno o vrsti tereta čijim je prijevozima namijenjen, postavljaju pravila klasifikacijskih ustanova. Vidi Predojević, Ljubomir, *Englesko-hrvatski ili srpski pomorski poslovni rječnik*, Otakar Keršovani, Opatija, 1988. godina, str. 497.

⁶⁸ Ta vrsta tankera predviđena je za prijevoz naftnih derivata iz rafinerija do mjesta potrošnje tih proizvoda, za razliku od tankera za prijevoz sirove nafte (*crude oil tanker*) kojima se nafta prevozi od njezinog crpilišta do rafinerije.

5.7.2. Spor Južne Koreje i Europske unije pred Svjetskom trgovinskom organizacijom

Dana 27. lipnja 2002. godine Europska komisija odlučila je posljednji put kontaktirati nadležna tijela u Južnoj Koreji kako bi se na bilateralnoj razini raspravila sporna pitanja vezana uz sektor brodogradnje, tj. pitanje određivanja netržišnih cijena gradnje brodova od strane južnokorejskih brodogradilišta te pitanje subvencija koje je južnokorejska uvozno-izvozna banka (KEXIM) dodjeljivala nacionalnim brodogradilištima u obliku povoljnijih uvjeta financiranja. Međutim, vlada Južne Koreje nije se odazvala tom pozivu pa je Europska komisija pokrenula postupak pred porotom WTO-a (*WTO Panel procedure*). U okviru tog postupka najprije su bila održana dva sastanka između predstavnika EU i Južne Koreje na kojima nisu riješena sporna pitanja pa su predstavnici EU dana 11. lipnja 2003. godine zatražili okupljanje porote WTO-a koja je trebala razmotriti sporna pitanja i izraditi izvješće, što je potrajalo 30 mjeseci.⁶⁹

Porota je razmatrajući navode EU iz tužbe donijela sljedeće zaključke: Iako je u pojedinim slučajevima utvrđeno da je južnokorejska uvozno-izvozna banka (KEXIM) subvencionirala izvozne ugovore južnokorejskih brodograditelja⁷⁰, primjerice, dajući im zajmove prema znatno povoljnijim uvjetima od tržišnih, na taj način olakšavajući brodograditeljima financiranje proizvodnje, porota smatra kako to nije bilo pravilo i kako Južna Koreja u većini slučajeva financiranja izvoza u sektoru brodogradnje nije prekršila pravila WTO-a o dopuštenom subvencioniranju izvoza. U slučajevima u kojima je utvrđena povreda tih pravila određeno je odlukom porote da subvencije moraju biti vraćene u roku od 90 dana od dana donošenja te odluke.

Porota WTO-a također je utvrdila kako, suprotno navodima EU, prilikom provođenja programa restrukturiranja južnokorejskih brodogradilišta Deaweeo-SME, Samho-HI i Daedong nisu dodijeljene potpore tim brodogradilištima.

Konačni zaključak porote bio je da, iako su južnokorejskim brodograđevnim poduzetnicima u pojedinim slučajevima dodijeljeni veliki iznosi državnih potpora, to nije moglo prouzročiti smanjenje cijena na globalnom tržištu, kao što tvrdi EU.

Nakon donošenja odluke porote WTO-a Južna Koreja je uložila protutužbu u istom predmetu navodeći kako privremeni obrambeni mehanizam u brodogradnji EU predstavlja povredu pravila WTO-a o potporama i protutežnim mjerama (*WTO Subsidies and Countervailing Measures Rules*, dalje: SCM) te povredu više načela Općeg sporazuma o carinama i trgovini (*General Agreement on Tariffs and Trade*, dalje: GATT).

⁶⁹ Za to vrijeme došlo je i do naglog oporavka svjetskog tržišta brodogradnje i povećanja broja narudžbi.

⁷⁰ Primjerice, izvozni ugovor brodogradilišta Hyundai Heavy Industries, Hyundai Mipo i Hanjin Heavy Industries & Construction.

Formalni postupak povodom protutužbe Južne Koreje započeo je dana 3. rujna 2003. godine, a porota je izvješće Vijeću WTO-a podnijela već nakon sedamnaest mjeseci. Ona nije uvažila navode Južne Koreje iz protutužbe o tome da se privremenim obrambenim mehanizmom u brodogradnji EU krše odredbe GATT-a, ali je utvrdila kako je taj obrambeni mehanizam protivan odredbi članka 23. stavka 1. Sporazuma o rješavanju sporova (*Disputes Settlement Understanding*, dalje: DSU) zaključenog na razini WTO-a. Sukladno tomu, nije bilo potrebe za razmatranjem navoda iz protutužbe o kršenju SCM pravila jer je već utvrđeno postojanje povrede vezano uz kršenje DSU-a. Naime, porota smatra kako EU nije smjela jednostrano donijeti odluku o primjeni privremenog obrambenog mehanizma u brodogradnji, koja je bila odgovor na narušavanje tržišne utakmice u tom sektoru od strane Južne Koreje, već je to trebalo biti učinjeno putem postojećih mehanizama WTO-a za rješavanje sporova među državama, predviđenih DSU-om.

Dakle, u ovom sporu EU nije uspjela dokazati da je Južna Koreja škodljivim određivanjem cijena (*injurious pricing*) ispod troškova proizvodnje pojedinih vrsta brodova prouzročila materijalnu štetu (*material injury*) europskim brodogradilištima. Iako je utvrđeno da su južnokorejska brodogradilišta u pojedinim slučajevima određivala cijene brodova ispod razine troškova proizvodnje broj takvih ugovora bio je zanemariv kada se uzme u obzir ukupan udio Južne Koreje u narudžbama za određenu vrstu brodova na globalnoj razini, pa je porota WTO-a zauzela stajalište kako narušavanje tržišnih cijena nije bilo dovoljno veliko da bi bilo značajno (*market price distortion was not large enough to be significant*). S druge strane, privremenim obrambenim mehanizmom EU krše se pravila WTO-a jer je riječ o unilateralnoj mjeri kojom se ignoriraju međunarodne obveze EU i krše pravila WTO-a o rješavanju sporova među državama. Ta bi mjera EU bila dopuštena, te bi se smatrala odgovarajućom protumjerom, jedino u slučaju da je EU uspjela dokazati svoje navode iz tužbe protiv Južne Koreje. Kako ona u tome nije uspjela, morala je povući privremeni obrambeni mehanizam u brodogradnji, što je ona i učinila pa se od 31. ožujka 2005. godine on više ne primjenjuje.⁷¹ Spoznavši kako oslanjanje na državne potpore brodograđevnoj industriji dugoročno nije najbolja strategija za njezin razvoj, EU je razvila program LeaderSHIP 2015⁷² koji predviđa niz mjera za postizanje konkurentnosti europske brodograđevne industrije na svjetskom tržištu.

⁷¹ Uredba 1177/2002 o privremenom obrambenom mehanizmu u brodogradnji trebala se primjenjivati najkasnije do 31. ožujka 2004. godine, ali je njena primjena produljena za još godinu dana.

⁷² Poblježe *supra*, točka 5.1.

6. BRODOGRADNJA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Sektor brodogradnje jedan je od najznačajnijih industrijskih sektora u Republici Hrvatskoj, neovisno o tome uzme li se u obzir njegov udio u zapošljavanju koji iznosi 2,5% (tj. prema podacima iz 2008. godine u brodogradnji je bilo zaposleno 9434 zaposlenika), njegov udio u bruto društvenom proizvodu koji iznosi 1,4% ili njegov udio u izvozu koji se kreće između 12 i 15%.⁷³

Jednako tako, značajan broj poduzetnika u Republici Hrvatskoj, osobito malih i srednjih poduzetnika, izravno ovisi o sektoru brodogradnje jer je njihova djelatnost najčešće ograničena na proizvodnju za potrebe brodogradnje, koju s njima podugovaraju brodograditelji. Brodogradnja je u Republici Hrvatskoj koncentrirana duž njezinog dijela obale Jadranskog mora na kojoj je smješteno šest brodogradilišta. To su sljedeća brodogradilišta: “Uljanik” u Puli, čiju djelatnost čini gradnja novih brodova, “3. Maj” u Rijeci, čija je djelatnost također gradnja novih brodova, “Viktor Lenac” u Rijeci, čija djelatnost obuhvaća popravak, preinaku brodova te gradnju odobalnih objekata, “Kraljevica” u Kraljevici, u kojem se vrši popravak brodova te gradnja novih brodova, “Brodotrogir” u Trogiru, u kojem se također vrši popravak brodova i gradnja novih brodova i “Brodosplit” (zajedno s “Brodosplit specijalnim objektima”) u Splitu, čija djelatnost obuhvaća gradnju novih brodova i specijaliziranih objekata.

Osim brodogradilišta “Viktor Lenac” sva ostala brodogradilišta u državnom su vlasništvu, ali je u tijeku provođenje drugog po redu natječaja za njihovu privatizaciju. Hrvatska brodogradilišta muče slični problemi kao i ona europska, ali oni su u Hrvatskoj još izraženiji. To su prvenstveno veliko tehnološko zaostajanje za azijskim brodograditeljima, ali i europskim konkurentima, niska produktivnost, koja je posljedica oslanjanja na tradicionalne metode brodogradnje, te neadekvatna struktura kvalificiranih radnika u tim brodogradilištima.

Temeljni cilj restrukturiranja i privatizacije hrvatskih brodogradilišta je njihovo osposobljavanje da samostalno nastupaju na svjetskom tržištu brodogradnje (bez državne intervencije u tom sektoru) poštujući važeća pravila Europske unije.

Naime, Republika Hrvatska dužna je uskladiti svoje zakonodavstvo s pravnom stečevinom EU u dijelu koji se odnosi na državne potpore i prije stjecanja statusa punopravne članice EU, dakle bez odgode. Ta obveza proizlazi iz članaka 69. i 70. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju kojim se Hrvatska obvezala uskladiti svoje zakonodavstvo s odredbama članaka 81., 82., 86., i 87. UEZ-a (članci 101., 102., 106., 107. UFEU). Pored preuzetih obveza primjene pravila o tržišnom natjecanju iz

⁷³ Vidi CESA *Annual report 2008-2009 supra*, bilješka 12.

UEZ-a preuzeta je i obveza primjene kriterija koji proizlaze iz primjene pravila o tržišnom natjecanju u EU i instrumenata za tumačenje koje su usvojile institucije EU, što uključuje sekundarno zakonodavstvo EU, sudsku praksu Europskog suda i Prvostupanjskog suda te tzv. *soft law* koji obuhvaća obavijesti, priopćenja, smjernice i okvirna pravila Europske komisije. U tom smislu Vlada Republike Hrvatske je 2008. godine donijela Odluku o objavljivanju pravila Europske zajednice o državnim potporama sektoru brodogradnje u Službenom listu Republike Hrvatske⁷⁴ u okviru koje su objavljena Okvirna pravila za brodogradnju EZ-a. Odredbom te Odluke Vlade Republike Hrvatske određeno je kako će se dopuštenost dodjeljivanja potpora brodogradnji u Republici Hrvatskoj ocjenjivati osim temeljem domaćih propisa (članka 3. i 4. Zakona o državnim potporama i članka 9. Uredbe o državnim potporama) i temeljem materijalnih pravila Okvirnih pravila za brodogradnju EZ-a.⁷⁵ Međutim, ta se odredba kao ni obveza preuzeta Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju do sada nije u potpunosti poštovala pa su hrvatskim brodogradilištima i dalje dodjeljivani visoki iznosi državnih potpora.

Kada se govori o vrstama potpora koje se dodjeljuju sektoru brodogradnje u Republici Hrvatskoj važno je napomenuti kako su to uglavnom tzv. operativne potpore namijenjene kontinuiranom obavljanju djelatnosti gradnje i preinake brodova kojima se izravno ne podupire provođenje određenih mjera restrukturiranja, koje su u Europskoj uniji zabranjene.⁷⁶ Pri tom, najveći udio državnih potpora brodogradnji u Republici Hrvatskoj otpada na državne garancije za zaduživanje brodograđevnih poduzetnika te na potpore za spašavanje brodograđevnih poduzetnika u poteškoćama koje obuhvaćaju izravne novčane uplate brodogradilištima iz državnog proračuna namijenjene za isplatu plaća radnicima te za nabavku potrebnog materijala za gradnju brodova.

Velike nade polažu se u privatizaciju hrvatskih brodogradilišta (iako prvi natječaj za prodaju državnih brodogradilišta nije uspio) unatoč globalnoj ekonomskoj кризи koja je zahvatila i potencijalne strane ulagače. Također, prisutna je velika želja za očuvanjem djelatnosti brodogradnje u hrvatskim brodogradilištima. Na taj se način želi sačuvati tradicija brodogradnje u Hrvatskoj, ali i postojeća radna mjesta. Naime, poznato je kako su znanja i vještine radnika obučenih u hrvatskim brodogradilištima

⁷⁴ Vidi *supra*, bilješka 6.

⁷⁵ Odredba članka 70. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (Narodne novine broj 14/2001, 14/2002, 1/2005, 7/2005 i 9/2005) upućuje na primjenu samo materijalnih pravila prava tržišnog natjecanja EU u Republici Hrvatskoj pa će se primjenjivati domaća postupovna pravila, prvenstveno Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja (Narodne novine broj 79/2009), Zakon o državnim potporama (Narodne novine broj 140/2005) te relevantni podzakonski akti.

⁷⁶ Vidi *supra*, točka 5.7.

cijenjena te mnogi od njih već niz godina uspješno pronalaze zaposlenje u stranim brodogradilištima (u Njemačkoj, Finskoj, Singapuru, itd.).⁷⁷ Ipak, određeni dio stručne javnosti skeptičan je kada je riječ o zadržavanju djelatnosti brodogradnje u nekim hrvatskim brodogradilištima. Razlozi su mnogobrojni počevši od njihove nekonkurentnosti, prevelikog broja zaposlenih, loše produktivnosti te izuzetno atraktivnog položaja na morskoj obali pa bi novi vlasnici zasigurno ostvarili veće prihode u slučaju kada bi se na istom mjestu, umjesto djelatnošću brodogradnje, bavili turizmom, koji je za razliku od brodogradnje u posljednjem desetljeću u stalnom usponu.

Također, i Europska unija, kao što je već ranije navedeno,⁷⁸ podupire zatvaranje brodograđevnih kapaciteta te su njezinim pravilima dopuštene posebne državne potpore za njihovo zatvaranje. Štoviše, tim pravilima dopušteno je dodjeljivanje znatno većih iznosa državnih potpora te još dviju specifičnih vrsta potpora za zatvaranje kapaciteta u slučajevima kada poduzetnici u potpunosti obustave djelatnost brodogradnje, popravka i preinake brodova.

7. IZBOR IZ PRAKSE EUROPSKIH SUDOVA I EUROPSKE KOMISIJE U SVEZI S DODJELJIVANJEM DRŽAVNIH POTPORA BRODOGRADNJI

7.1. Odluka Europskog suda u predmetu “Kvaerner Warnow Werft”

U razdoblju od 1992. do 1997. godine, na temelju tada važeće Direktive Vijeća o državnim potporama brodogradnji⁷⁹ te njezinih naknadnih izmjena, Europska komisija odobrila je državne potpore za restrukturiranje pet brodogradilišta u Istočnoj Njemačkoj.⁸⁰ Zauzvrat, ta su se brodogradilišta obvezala smanjiti svoj brodograđevni kapacitet i ne povećavati ga u narednih deset godina te je došlo do smanjenja brodograđevnog kapaciteta Istočne Njemačke za 40%, a ukupan brodograđevni kapacitet tog područja ograničen je na 327 000 cgt. Dopušteni brodograđevni kapacitet

⁷⁷ Osobno su nam poznati primjeri zaposlenika Brodosplita koji su pronašli zaposlenje u stranim brodogradilištima. Riječ je kako o fakultetski neobrazovanim radnicima obučanim u Brodosplitu tako i o inženjerima brodogradnje koji su radili u tom brodogradilištu.

⁷⁸ Vidi *supra*, točka 5.2.

⁷⁹ Council Directive 90/684/EEC of 21 December 1990 on aid to shipbuilding, OJ L 380, 31. 12. 1993, p.27.

⁸⁰ To su sljedeća brodogradilišta: Volkswerft Stralsund, Aker MTW, Kvaerner Warnow Werft, Peene Werft i Elbwerft Boizenburg.

raspodijeljen je između brodogradilišta u Istočnoj Njemačkoj te je, između ostalih 85 000 cgt pripalo brodogradilištu Kvaerner Warnow Werft (dalje: KWW).

Restrukturiranje tog brodogradilišta provedeno je na sličan način kao i kod ostalih istočnonjemačkih brodogradilišta, brodogradilište je privatizirano te ponovno sagrađeno uz pomoć državnih potpora.⁸¹ U razdoblju od 1993. do 1995. godine Komisija je donijela čak pet odluka kojima se odobravaju potpore za restrukturiranje brodogradilišta KWW.

Od 1994. godine Europska komisija je nadzirala ispunjenje obveze svakog od pet podupiranih njemačkih brodogradilišta koja se odnosi na ograničenje kapaciteta kojeg su se ta brodogradilišta trebala pridržavati u narednih deset godina od dana od kada im je potpora dodijeljena. Od samog početka provođenja nadzora Komisija je pojam ograničenja kapaciteta (*capacity limitation*) tumačila kao ograničenje proizvodnje tj. outputa tih brodogradilišta u smislu izgrađene tonaže te je vršen nadzor nad obujmom proizvodnje svakog pojedinog brodogradilišta. Tako je u ljeto 1998. godine, tijekom provođenja nadzora u brodogradilištu KWW, utvrđeno da je u znatnoj mjeri premašen godišnji limit proizvodnje tog brodogradilišta od 85 000 cgt te je Komisija u ljeto sljedeće godine donijela tzv. negativnu odluku o dopuštenosti dodjeljivanja potpore tom brodogradilištu zbog kršenja obveze o ograničenju kapaciteta.⁸² Negativna odluka o dopuštenosti dodjeljivanja potpore brodogradilištu KWW donesena je i 2000. godine zbog kršenja obveze o ograničenju kapaciteta u 1997. godini.⁸³

Prema tim odlukama Europske komisije brodogradilište KWW bilo je dužno izvršiti povrat nezakonite potpore u iznosu od 47,5 milijuna eura, što je ono i učinilo uz istodobno podnošenje žalbe na spomenute odluke Europske komisije Prvostupanjskom sudu.

Odlučujući po žalbi KWW-a protiv Komisijine odluke kojom je naređen povrat nezakonite potpore zbog prekoračenja ograničenja proizvodnje, Prvostupanjski sud je u spojenim predmetima T-227/99 i T-134/00⁸⁴ odlučio kako je Komisija u svojim odlukama u predmetu KWW pogrešno tumačila pojam ograničenja kapaciteta (*capacity limitation*) kao smanjenje proizvodnje tog brodogradilišta (*limitation of production*). Prvostupanjski sud smatra kako se pojam smanjenja kapaciteta u svjetlu Komisijinih odluka kojima se odobrava dodjeljivanje potpore brodogradilištu KWW, donesenih u razdoblju od 1993. do 1995. godine, treba tumačiti kao tehničko

⁸¹ Ukupne potpore dodijeljene brodogradilištima u Istočnoj Njemačkoj u razdoblju od 1992. do 1996. godine iznose 3 milijarde eura, od čega je 600 milijuna eura dodijeljeno brodogradilištu KWW.

⁸² Predmet broj 1999/675/EC of 8 July 1999, OJ 1999 L 274, p. 23.

⁸³ Predmet broj 2000/336/EC of 15 February 2000, OJ 2000 L 120, p. 12.

⁸⁴ Vidi (2002) ECR II-1205.

ograničenje proizvodnih kapaciteta (*technical limitation of the production facilities*) jer sve dok god ti kapaciteti nisu promijenjeni, odnosno smanjeni, brodogradilište će moći proizvoditi više od njegovog godišnjeg limita od 85 000 cgt. Mišljenje suda je da je Komisija, kako bi mogla tvrditi da se pojam ograničenja kapaciteta u slučaju brodogradilišta KWW odnosi na ograničenje proizvodnje, to trebala izričito navesti u svojim odlukama kojima se odobrava dodjeljivanje potpora tom brodogradilištu, što je ona propustila učiniti.

Komisija je na odluku Prvostupanjskog suda uložila žalbu Europskom sudu koji je dana 29. travnja 2004. godine odbio Komisijinu žalbu navodeći za to više razloga.⁸⁵

Kao prvo, direktive o državnim potporama brodogradnji na kojima su utemeljene odluke o odobravanju potpora za restrukturiranje istočnonjemačkih brodogradilišta ne sadržavaju definiciju pojma kapaciteta ni pojma ograničenja kapaciteta te je Komisija imala diskrecijsko pravo određivanja uvjeta pod kojima se mogu dodijeliti potpore brodogradilištu KWW kako bi se one mogle smatrati usklađenim sa zajedničkim europskim tržištem.

Sud također smatra kako sadržaj pojma proizvodnje određenog brodogradilišta ne odgovara sadržaju pojma proizvodnog kapaciteta tog brodogradilišta te se priklonio stajalištu Prvostupanjskog suda prema kojem je Komisija u svojim odlukama u kojima se odobrava dodjeljivanje potpora za restrukturiranje brodogradilišta KWW morala izričito i nedvojbeno navesti kao uvjet odobravanja potpore da ne samo tehnički kapacitet brodogradilišta nego i njegova proizvodnja ne smije premašiti 85 000 cgt godišnje. Međutim, ni jedna od tih odluka izričito ne spominje da se pojam ograničenja kapaciteta odnosi na godišnji maksimum proizvodnje tog brodogradilišta. To ne proizlazi ni iz obrazloženja tih odluka. Razmotrivši sve naprijed navedeno Sud je odlučio kako je Europska komisija u predmetu KWW pogrešno tumačila pojam ograničenja kapaciteta kao ograničenje proizvodnje brodogradilišta te je zauzeo stajalište kako pojam ograničenja kapaciteta podrazumijeva isključivo ograničenje proizvodnih kapaciteta tog brodogradilišta.

7.2. Potpore za restrukturiranje javnih brodogradilišta u Španjolskoj

Na temelju Uredbe broj 1013/97⁸⁶ Komisija je Odlukom od 6. kolovoza 1997. godine odobrila potpore za restrukturiranje državnih brodogradilišta u Španjolskoj u iznosu od približno 1,9 milijardi eura. Odlukom je predviđeno da će tzv. razdoblje restrukturiranja tih brodogradilišta trajati najduže do kraja 1998. godine,

⁸⁵ Vidi predmet C-181/02, *Commission v. Kvaerner Warnow Werft*, (2007) ECR I-829.

⁸⁶ Council Regulation (EC) No 1013/97 on aid to certain shipyards under restructuring, OJ L 148, 6.6.1997, p.1.

do kad bi ona trebala postati profitabilna odnosno trebala bi moći djelovati na tržištu brodogradnje bez državne pomoći. U svakom slučaju, zabranjeno je svako daljnje dodjeljivanje potpora za restrukturiranje tih brodogradilišta.⁸⁷ Štoviše, člankom 5. stavkom 1. Uredbe broj 1540/98 o državnim potporama brodogradnji, koja je stupila na snagu 1. siječnja 1999. godine, bilo je propisano da se potpore za spašavanje i restrukturiranje ne smiju dodjeljivati poduzetnicima kojima su one već dodijeljene temeljem Uredbe broj 1013/97. Dakle, sve daljnje potpore za spašavanje i restrukturiranje dodijeljene državnim brodogradilištima u Španjolskoj ne bi bile usklađene sa zajedničkim tržištem, tj. bile bi nezakonite. Zbog toga je temeljno pitanje koje je Komisija nastojala rasvijetliti u istragama koje su uslijedile bilo da li je riječ o mjerama koje predstavljaju državne potpore u smislu članka 87. stavka 1. UEZ-a (članak 107. stavak 1. UFEU) jer je već sama kvalifikacija mjere kao državne potpore značila da je riječ o nedopuštenoj mjeri.

Komisija je u dva različita predmeta odlučivala o dopuštenosti državnih potpora dodijeljenih španjolskim državnim brodogradilištima u vezi s obavljanjem njihovih civilnih djelatnosti.⁸⁸

U oba predmeta davatelj potpore bilo je javno holding društvo Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (dalje: SEPI) te njegove podružnice. Iako je Španjolska to osporavala i tvrdila kako SEPI djeluje neovisno o državi, Komisija je u oba predmeta utvrdila da SEPI djeluje u ime države te se njegovo ponašanje može pripisati državi prvenstveno zbog toga jer je riječ o javnom holding društvu izravno ovisnom o Ministarstvu financija, a javni sektor zbog strukture vlasništva i načina financiranja SEPI ima dominantan utjecaj na to društvo. Nadalje, Španjolska je tvrdila da čak i kada bi se djelovanje SEPI moglo pripisati državi, SEPI je u ovom slučaju djelovao kao investitor u tržišnom gospodarstvu te se iz tog razloga sredstva koja su dodijeljena španjolskim brodogradilištima ne mogu smatrati državnim potporama sukladno načelu investitora u tržišnom gospodarstvu (*market economy investor principle*).⁸⁹

⁸⁷ U odluci Europske komisije naglašeno je kako je riječ o jednokratnoj potpori, “*one time, last time*”.

⁸⁸ Vidi predmet broj C 38/03 (NN 10/03), OJ C 201, 26. 8. 2003, p.1., C (2004) 3918 i predmet broj C 40/00 (NN 61/00), OJ L 58, 4.3. 2005, p. 29-45.

⁸⁹ Primjena tog načela može se ilustrirati sljedećim primjerom: kada određeni poduzetnik ostvari iz državnih fondova određenu financijsku korist, hoće li se raditi o državnoj potpori ovisi o odgovoru na sljedeće pitanje: bi li neki privatni poduzetnik bio spreman u tom trenutku osigurati jednaki kapital pod jednakim uvjetima, imajući u vidu sve raspoložive informacije, rentabilnost ulaganja te predvidivi razvoj poduzetnika-korisnika potpore? Ako privatni poduzetnik pod istim uvjetima ne bi bio spreman uložiti u poduzetnika-korisnika potpore, riječ je o državnoj potpori. Poblize Bulum, Božena, Primjena pravila o državnim potporama EZ-a u segmentu morskih luka, *o.c.* u bilješci 33, str. 129.-165, osobito str. 151.

Komisija je u okviru provođenja formalnog istražnog postupka u oba predmeta u kojima je ocjenjivala dopuštenost potpora za restrukturiranje španjolskih brodogradilišta ispitivala svaku pojedinačnu transakciju kako bi utvrdila je li u konkretnom slučaju SEPI postupao kao investitor u tržišnom gospodarstvu.

U predmetu broj C 40/00 utvrđeno je postojanje potpore od 500 milijuna eura dodijeljene tijekom 1999. i 2000. godine javnim brodogradilištima u Španjolskoj za potrebe civilne brodogradnje, od čega su 192 milijuna eura već vraćena SEPI te je korisnik potpore IZAR Construcciones navales (dalje: IZAR)⁹⁰ bio dužan vratiti preostali iznos od 308 milijuna eura uvećan za kamate.

U predmetu broj C 38/03 utvrđeno je kako je SEPI tijekom 2000. godine dodijelio dodatnih 556 milijuna eura javnim brodogradilištima u Španjolskoj za potrebe civilne brodogradnje te je korisniku potpore tvrtki IZAR naložen njihov povrat.

Naime, Europska komisija smatrala je kako su sredstva u ovim predmetima dodijeljena tvrtkama koje su se nalazile u velikim financijskim poteškoćama te da nije postojala mogućnost da bi one dobile ista sredstva pod jednakim uvjetima od privatnog investitora te je utvrđeno kako SEPI nije postupao sukladno načelu investitora u tržišnom gospodarstvu te, slijedom toga, sredstva dodijeljena za restrukturiranje španjolskih brodogradilišta predstavljaju državne potpore.

Nakon donošenja spomenutih odluka Europske komisije Španjolska je morala povući nekoliko teških poteza kako bi reorganizirala svoj sektor brodogradnje. Tako je u siječnju 2005. godine, nakon što je sukladno Komisijinim odlukama izvršila povrat nezakonitih potpora koje su joj dodijeljene, bankrotirala tvrtka IZAR. Ipak, njenim prenošenjem na novoosnovano javno poduzeće pod nazivom Navantia, očuvana je njezina proizvodnja za vojne potrebe koja, sukladno članku 296. UEZ-a (članak 346. UFEU), predstavlja legitimni interes svake države članice EU. Neka brodogradilišta koja su se nalazila u sklopu IZAR-a privatizirana su te su u njima očuvana radna mjesta, uz istodobno poštivanje zakonodavstva EU. Također, kako bi se ublažili socijalni problemi i koliko god je to moguće izbjeglo otpuštanje radnika koje je u nekim slučajevima bilo neminovno, svi zaposlenici IZAR-a s navršene 52 godine i više poslani su u prijevremenu mirovinu.

Primjer španjolskih brodogradilišta dokaz je da konstantno dodjeljivanje državnih potpora za pokrivanje gubitaka brodogradilišta može prouzročiti probleme ne samo njihovim konkurentima nego i zaposlenicima tih brodogradilišta. Konkurenti trpe negativne posljedice jer brodogradilišta koja uživaju državne potpore često određuju cijene niže od tržišnih, što dovodi do poremećaja na tržištu brodogradnje. Jednako tako brodogradilišta koja dobivaju državne potpore osjećaju manji pritisak

⁹⁰ U srpnju 2000. godine došlo je do spajanja svih javnih brodogradilišta u Španjolskoj, civilnih i vojnih u jednu grupu pod nazivom BAZAN koja je ubrzo promijenila naziv u IZAR.

kada je riječ o povećanju produktivnosti i inovacijama koje su nužne kako bi ona, dugoročno gledajući, opstala na tržištu te kako bi se očuvala radna mjesta njihovih zaposlenika.

7. 3. Predmet “Slovenské lodenice Komárno”

Podneskom od 9. prosinca 2005. godine Slovačka Republika prijavila je Komisiji svoju namjeru dodjeljivanja regionalne potpore za investicije u brodogradilištu Slovenské lodenice Komárno.⁹¹ To brodogradilište nalazi se na jugu Slovačke, na obali rijeke Dunav u regiji pogodnoj za dodjeljivanje potpora za promicanje regionalnog razvoja sukladno članku 87. stavku 3. (a) UEZ-a (članak 107. stavak 3. (a) UFEU), tj. riječ je o području na kojem postoji velika nezaposlenost.⁹² Brodogradilište proizvodi manje kontejnerske brodove i brodove za prijevoz rasutog tereta, a projekt modernizacije obuhvaća investicije od približno dva milijuna eura, od čega bi oko 500.000,00 eura otpadalo na potpore Slovačke Republike. Cilj projekta bila je modernizacija postojećih kapaciteta brodogradilišta Slovenské lodenice Komárno kako bi njegova proizvodnja u manjoj mjeri ovisila o vodostaju rijeke Dunav. Naime, sklapanje trupa brodova i njihovo opremanje moralo se u tom brodogradilištu djelomično obavljati na rijeci Dunav te bi u slučaju niskog vodostaja te rijeke proizvodnja morala biti privremeno obustavljena bez mogućnosti njezinog nastavka u halama brodogradilišta zbog njihove neodgovarajuće visine i širine jednako kao i na vanjskom terenu brodogradilišta zbog ograničenog kapaciteta dizalica.

Nakon provedenog postupka prethodnog ispitivanja prijavljenih mjera, Komisija je obavijestila Slovačku o pokretanju formalnog istražnog postupka (*formal investigation procedure*) u skladu s člankom 88. stavkom 2. UEZ-a (članak 108. stavak 2. UFEU), koji je pokrenut objavljivanjem odluke u Službenom listu EU-a dana 18. kolovoza 2006. godine. Tom odlukom pozvane su države članice i zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe i komentare.

Svoje komentare dostavili su korisnik potpore Slovenské lodenice Komárno i Slovačka vlada.

U ovom predmetu Komisija je tijekom provođenja formalnog istražnog postupka nastojala utvrditi ispunjavaju li svi dijelovi projekta za investiranje u modernizaciju brodogradilišta Slovenské lodenice Komárno uvjet da je riječ o modernizaciji isključivo postojećih kapaciteta tog brodogradilišta koja ima cilj i učinak povećanja produktivnosti isključivo postojećih postrojenja. Prema Okvirnim pravilima za bro-

⁹¹ Predmet broj C 21/2006 (N 635/2005), C (2007) 1182 final.

⁹² Nezaposlenost u toj regiji bila je 14%.

dogradnju (točka 26.) regionalne potpore za brodogradnju, popravak i preinaku broda dopuštene su, tj. u skladu su sa zajedničkim tržištem samo kada su namijenjene investiranju u poboljšanje ili modernizaciju postojećih brodogradilišta, bez povezanosti s financijskim restrukturiranjem tih brodogradilišta, s ciljem poboljšavanja produktivnosti postojećih postrojenja.

Komisija je utvrdila da su potpore dodijeljene u ovom predmetu u skladu s odredbom točke 26. Okvirnih pravila za brodogradnju te da je povećanje kapaciteta do kojeg će doći isključivo posljedica modernizacije brodogradilišta odnosno činjenice da će zbog modernizacije doći do povećanja produktivnosti brodogradilišta⁹³ što nije protivno ciljevima Okvirnih pravila za brodogradnju.

Tijekom istražnog postupka također je utvrđeno da intenzitet potpore ne prelazi 22,5% dopuštenih troškova projekta, što je u skladu s odredbom o dopuštenom intenzitetu regionalnih potpora Okvirnih pravila za brodogradnju.

Komisija je zaključila da je namjera Slovačke Republike glede dodjeljivanja regionalne potpore u brodogradilištu Slovenské lodenice Komárno u skladu s člankom 87. stavka 3. (a) UEZ-a (članak 107. stavak 3. (a) UFEU) te je potporu odobrila.⁹⁴

7.4. Uvođenje programa potpora za inovacije u sektoru brodogradnje u Francuskoj

Podneskom od 8. kolovoza 2004. godine Francuska je prijavila svoju namjeru uvođenja novog programa potpora za inovacije u sektoru brodogradnje.⁹⁵ Programom je određeno da se potpore mogu dodjeljivati tvrtkama koje se bave djelatnošću brodogradnje, popravka i preinake brodova za projekte koji se odnose na industrijsku primjenu inovativnih proizvoda i postupaka, tj. tehnološki novih ili znatno poboljšanih proizvoda i postupaka u usporedbi s najnaprednijim proizvodima i postupcima u toj industriji u EU, pri čemu postoji rizik tehnološkog ili industrijskog promašaja. Planirani godišnji budžet tog programa potpora je 25 milijuna eura, potpore će se dodjeljivati u obliku zajma, a program će trajati najdulje šest godina od dana njegovog odobravanja od strane Europske komisije. Tijelo nadležno za zaprimanje prijava je

⁹³ Ovo stoga što će zbog modernizacije doći do skraćivanja vremena potrebnog za sastavljanje trupa brodova.

⁹⁴ Komisija je također odobrila regionalnu potporu za investicije u njemačko brodogradilište Rolandwerft. To brodogradilište nalazi se u Donjoj Saskoj, regiji u kojoj je gospodarski razvoj ispod njemačkog prosjeka. U takvim regijama državna potpora može se dodijeliti kako bi se potaknuo regionalni razvoj sukladno članku 87. stavak 3. c UEZ-a (članak 107. stavak 3. c UFEU). Vidi predmet broj C 5/2006 (N 230/2005), C (2006) 5854 final.

⁹⁵ Predmet broj N 429/04, C (2005) 549 final.

Direction Générale de l' Industrie, des Technologies, de l' Information et des Postes of the Ministère de l' Industrie (dalje: DIGITIP). Ono će prilikom razmatranja prijava uzeti u obzir mišljenje neovisnog stručnjaka za područje brodogradnje koje će potvrditi ili opovrgnuti tezu da određeni projekt ispunjava uvjete za dodjeljivanje potpore za inovacije prema kriterijima postavljenim programom potpora.⁹⁶ Prijava potpore može biti odobrena samo pod uvjetom da njen podnositelj sklopi ugovor temeljem kojeg će doći do provedbe projekta ili procesa za koji je potpora zatražena.⁹⁷ Potpora se može dodijeliti u maksimalnom iznosu od 20% troškova povezanih uz provođenje inovativnog dijela projekta. Ona će biti isplaćena nakon potpisivanja takvog ugovora, a u slučaju njegovog potpunog ili djelomičnog neispunjenja potpora koja nije iskorištena za pokrivanje troškova inovacija mora biti vraćena s pripadajućim kamatama.

Kako bi se osigurala transparentnost i učinkoviti nadzor nad provođenjem ovog programa potpora, Francuska se obvezala dostavljati Komisiji podatke o svakoj potpori dodijeljenoj temeljem tog programa na za to predviđenom obrascu.

Na temelju svega naprijed navedenog, Europska komisija je donijela odluku o odobravanju prijavljenog programa potpora smatrajući da on ispunjava uvjete iz Okvirnih pravila za brodogradnju te je odlučila ne ulagati prigovore u odnosu na mjere koje Francuska namjerava provesti.

7.5. Uvođenje programa potpora za inovacije u sektoru brodogradnje u Njemačkoj

Njemačka je podneskom od 24. rujna 2004. godine prijavila Europskoj komisiji svoju namjeru uvođenja novog programa potpora za inovacije u sektoru brodogradnje.⁹⁸ Programom je predviđeno da se potpore mogu dodjeljivati tvrtkama koje se bave djelatnošću brodogradnje, popravka i preinake brodova za projekte koji se odnose na industrijsku primjenu inovativnih proizvoda i postupaka, tj. tehnološki novih ili znatno poboljšanih proizvoda i postupaka u usporedbi s najnaprednijim proizvodima i postupcima u toj industriji u EU, pri čemu postoji rizik tehnološkog

⁹⁶ DIGITIP će takve stručnjake birati temeljem javnog natječaja, uzimajući u obzir njihove kvalifikacije, a osobito iz redova stručnjaka najvećih društava za klasifikaciju brodova.

⁹⁷ Sukladno točki 4.4.1. Smjernica za ispitivanje državnih potpora dodijeljenih u sektoru ribarstva i marikulture državne potpore ne smiju se dodjeljivati brodogradilištima za izgradnju ribarskih brodova u EU. Vidi Guidelines for examination of state aid to fisheries and aquaculture, OJ C 229, 14. 9. 2004, p.5.

⁹⁸ Predmet broj N 425/04, C (2005) 315.

ili industrijskog promašaja.⁹⁹

Maksimalno trajanje ovog programa potpora je 6 godina, a programom je predviđen iznos od 27 milijuna eura koji će biti raspoloživ tijekom prve četiri godine njegovog trajanja.

Prijave za dodjeljivanje potpora prema ovom programu slat će se tijelu nadležnom za izvršavanje administrativnih poslova vezanih uz dodjeljivanje potpora, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (dalje: BAFA). Uz prijavu se mora priložiti potvrda neovisnog stručnjaka da projekt za koji se traži potpora ispunjava uvjete za dodjeljivanje potpore za inovacije. Prije podnošenja formalnog zahtjeva za verifikaciju projekta od strane neovisnog stručnjaka podnositelj prijave mora ishoditi suglasnost BAFA u vezi s izborom konkretne osobe kojoj će taj posao biti povjeren i definiranjem njenih dužnosti.

Njemačka se također obvezala dostavljati Komisiji podatke o svakoj potpori dodijeljenoj temeljem ovog programa potpora na za to predviđenom obrascu čime je osigurana transparentnost i učinkoviti nadzor nad njegovim provođenjem.

Razmotrivši sve naprijed navedeno Europska komisija je donijela odluku o odobravanju prijavljenog programa potpora smatrajući da on ispunjava uvjete iz Okvirnih pravila za brodogradnju te je odlučila ne ulagati prigovore u odnosu na mjere koje Njemačka namjerava provesti.

7.6. Uvođenje programa potpora za istraživanje, razvoj i inovacije te regionalnih potpora za investicije u sektoru brodogradnje u Španjolskoj

Ovaj program potpora sastoji se od tri dijela. Prvi dio odnosi se na istraživanje i razvoj (R&D), drugi dio na inovacije, a treći na regionalne potpore za investicije. Programom je predviđen proračun od približno 20 milijuna eura godišnje za dodjeljivanje svih triju vrsta potpora. Potpore temeljem ovog programa dodjeljivat će se do kraja 2006. godine u obliku nepovratnih zajmova, a korisnici potpora mogu biti isključivo tvrtke koje se bave djelatnošću brodogradnje.

Cilj prijavljenog programa potpora za istraživanje i razvoj je poticanje konkurentnosti brodograđevne industrije te tehnološkog napretka proizvoda i procesa u tom sektoru. Putem te vrste potpora mogu se pokriti troškovi osoblja, ali isključivo onog osoblja koje je izravno uključeno u aktivnosti istraživanja i razvoja, troškovi opreme, konzultacija i sličnih usluga te ostali operativni troškovi koji su potrebni

⁹⁹ Kao i u slučaju francuskog programa potpora za inovacije, državne se potpore temeljem ovog programa ne smiju dodjeljivati brodogradilištima za izgradnju ribarskih brodova u EU. Vidi *supra*, bilješka 97.

za provođenje projekata istraživanja i razvoja ili koji su izravan rezultat djelatnosti istraživanja i razvoja.

Maksimalan intenzitet ove vrste potpore može se kretati čak do 100% dopuštenih troškova fundamentalnih istraživanja, odnosno do 50% tih troškova za industrijska istraživanja te do 25% dopuštenih troškova za predkonkurentski razvoj. Nadalje, potpore mogu biti uvećane za dodatnih 10% u slučaju malih i srednjih poduzetnika te u slučaju kada se dodjeljuju za provođenje projekata istraživanja i razvoja u nerazvijenim regijama iz članka 87. stavka 3. (a) UEZ-a (članak 107. stavak 3. (a) UFEU). U svakom slučaju, intenzitet ove vrste potpore ne smije premašiti 75% dopuštenih troškova industrijskih istraživanja te 50% tih troškova za predkonkurentski razvoj.¹⁰⁰ Španjolska se obvezala dostavljati Europskoj komisiji godišnja izvješća o provedbi ovog dijela prijavljenog programa potpora.

U vezi s primjenom potpore za inovacije, u prijavi je navedeno kako će se ta potpora moći dodjeljivati samo za industrijsku primjenu inovativnih proizvoda i postupaka, tj. tehnološki novih ili znatno poboljšanih proizvoda i postupaka u usporedbi s najnaprednijim proizvodima i postupcima u toj industriji u EU, pri čemu postoji rizik tehnološkog ili industrijskog promašaja. Prijave će se dostavljati tijelu pod nazivom Gerencia Naval koje je ovlašteno obavljati administrativne poslove u vezi s ovim programom potpora. Uz prijavu je potrebno priložiti potvrdu ovlaštenog stručnjaka za područje brodogradnje, istraživanja, razvoja i inovacija o tome da određeni projekt ispunjava uvjete za dodjeljivanje potpore prema kriterijima postavljenim programom potpora. Potpora se može dodijeliti u maksimalnom iznosu od 20% dopuštenih troškova povezanih uz inovativni dio projekta.

U vezi s dodjeljivanjem regionalnih potpora prema ovom programu Komisija je također utvrdila da on ispunjava uvjete propisane Okvirnim pravilima za brodogradnju jer potpora može biti dodijeljena isključivo za investicije namijenjene poboljšanju ili modernizaciji postojećih brodogradilišta, bez povezanosti s financijskim restrukturiranjem tih brodogradilišta, s ciljem poboljšavanja produktivnosti postojećih postrojenja u skladu s točkom 26. (a) Okvirnih pravila za brodogradnju.

Maksimalan intenzitet ove vrste potpore ne smije prelaziti 22,5% u regijama iz članka 87. stavka 3. (a) UEZ-a ili 12,5% u regijama iz članka 87. stavka 3. (c) UEZ-a (članci 107. stavak 3. (a) i (c) UFEU)¹⁰¹ ili važeću najveću granicu za regionalne potpore, ovisno o tome koja je manja. Nadalje, potpore se mogu dodijeliti samo za

¹⁰⁰ To je u skladu s Okvirom Zajednice za državne potpore za istraživanje i razvoj koji je bio na snazi u vrijeme odobravanja ovog programa potpora. Vidi OJ C 45, 17. 2. 1996, p. 5 i OJ C 111, 8.5.2002, p. 3.

¹⁰¹ Te regije moraju biti usklađene s kartom područja koja imaju pravo na regionalnu potporu, koju je Europska komisija odobrila za Španjolsku.

podmirenje troškova koji se mogu poduprijeti prema primjenjivim odredbama horizontalnih Smjernica EU za regionalne državne potpore.¹⁰²

Slijedom navedenog, Europska komisija je donijela odluku o odobravanju prijavljenog programa potpora smatrajući da on ispunjava uvjete iz Okvirnih pravila za brodogradnju i ostalih relevantnih pravila EU te je odlučila ne ulagati prigovore u vezi s mjerama koje Španjolska namjerava provesti.

8. ZAKLJUČAK

Proizvodnja brodova, najznačajnijih prijevoznih sredstava za međunarodnu trgovinu, jedna je od najznačajnijih svjetskih industrija, zbog čega je veliki broj država nastoji razvijati. Promatrajući pristup poslijeratnom razvoju brodograđevne industrije u Japanu i Južnoj Koreji uočene su bitne razlike u odnosu na strategiju razvoja brodogradnje u europskim državama. Naime, proizvodnja u europskim brodogradilištima koja se nakon završetka Drugog svjetskog rata nastojala ponovno pokrenuti u ovom se razdoblju uvelike oslanjala na brodograđevnu tradiciju tih zemalja, gotovo potpuno zanemarujući znanja i iskustva stečena u industrijskoj proizvodnji tijekom rata (kao što je standardizacija, proizvodnja u serijama, izgradnja montažnih elemenata i sl.), što je dovelo do toga da su mnoga europska brodogradilišta u poslijeratnom razdoblju u potpunosti temeljila svoju proizvodnju na tradicionalnoj predratnoj praksi. Za razliku od toga, u Japanu, a kasnije i Južnoj Koreji, brodogradnja je prepoznata kao strateška industrija koja može pokrenuti širi gospodarski razvoj na način da će se gradnjom brodova poticati tvornička proizvodnja mnogih sastavnih dijelova brodova te proizvoda i alata koji se koriste u gradnji brodova, što će dovesti do stjecanja novih znanja i vještina i napuštanja zastarjelih, tradicionalnih metoda brodogradnje. Posljedica toga bilo je veliko zaostajanje država Europske unije za svojim azijskim konkurentima, ali i stvaranje viška proizvodnih kapaciteta u brodograđevnoj industriji na svjetskoj razini koji već desetljećima uvelike premašuju potražnju za novim brodovima. To je jedan od razloga što brodogradilišta u gotovo svim državama dobivaju državne potpore u različitim oblicima. Drugi važan razlog je taj što su ona odavno prepoznata kao značajni pružatelji zaposlenosti stanovništva. Smatramo kako je temeljni razlog nepostojanja pravno obvezujućih međunarodnih pravila kojima bi se regulirala konkurencija (a time i dodjeljivanje državnih potpora) u sektoru brodogradnje na svjetskom tržištu taj što se države nisu spremne odreći mogućnosti dodjeljivanja potpora brodogradilištima od kojih mnoga bez državnih

¹⁰² Vidi *supra*, točka 5.6.

potpora ne bi mogla opstati na globalnom tržištu, pa bi došlo do otpuštanja radnika zaposlenih u njima, što bi na koncu prouzročilo socijalne i političke nemire s kojima se njihove vlade nisu spremne suočiti.

Pozitivan primjer je EU koja je otišla najdalje kada je riječ o reguliranju konkurencije u sektoru brodogradnje, ali razloge za to treba tražiti i u unutarnjem ustrojstvu EU čiji je temeljni cilj stvaranje zajedničkog europskog tržišta na kojem bi moglo doći do značajnih poremećaja u slučaju da su njene države članice nastavile s nekontroliranim dodjeljivanjem državnih potpora svojim brodograđevnim sektorima. Zbog toga su se od ranih sedamdesetih godina dvadesetog stoljeća u EU donosile direktive u kojima su sadržana pravila za ocjenjivanje dopuštenosti državnih potpora brodograđevnim sektorima njezinih država članica. Cilj tih pravila je u najvećoj mogućoj mjeri ukloniti razlike među pravilima koja se primjenjuju na sektor brodogradnje u odnosu na druge industrijske sektore proširenjem općih horizontalnih odredbi o državnim potporama na sektor brodogradnje, na taj način dovodeći taj sektor u jednak položaj kao i druge industrije u kojem će on biti podložan uobičajenim tržišnim mehanizmima uz minimalnu državnu intervenciju. Ipak, Europska komisija konstantno produljuje vrijeme primjene Okvirnih pravila za brodogradnju jer smatra da joj je, zbog specifičnih obilježja tog sektora, potrebno više vremena kako bi temeljem svoje prakse odobravanja dodjeljivanja državnih potpora u državama članicama Europske unije mogla ocijeniti da li je potrebno održavanje na snazi posebnih sektorskih pravila za državne potpore brodogradnji.

Kada je riječ o brodogradnji u Republici Hrvatskoj treba naglasiti kako je to jedan od najznačajnijih industrijskih sektora u Republici Hrvatskoj, kako s obzirom na njegov udio u zapošljavanju, tako i obzirom na udio u bruto društvenom proizvodu te udio u izvozu. Također, u Republici Hrvatskoj postoji duga tradicija brodogradnje te je poznato kako su znanja i vještine radnika obučenih u hrvatskim brodogradilištima cijenjena, a mnogi od njih već niz godina uspješno pronalaze zaposlenje u stranim brodogradilištima. Ipak, riječ je o sektoru kojem su dodjeljivani izuzetno visoki iznosi državnih potpora, no unatoč tome on je i dalje bilježio gubitke, zbog čega smatramo kako je nužno njegovo restrukturiranje i privatizacija. Put je to koji su mnoga europska brodogradilišta već prošla pa bi mogli ponešto naučiti iz njihovih primjera.¹⁰³

¹⁰³ Primjer restrukturiranja španjolskih brodogradilišta prikazan je u točki 7.2.

Summary:

**REGULATION OF STATE AIDS IN THE SHIPBUILDING SECTOR
AT THE INTERNATIONAL LEVEL, IN THE EUROPEAN UNION AND
THE REPUBLIC OF CROATIA**

This paper provides a brief review of the development of the shipbuilding industry after the ending of the Second World War, emergence of Japan, South Korea and China as new shipbuilding nations and the loss of dominance of the European shipbuilders on the global shipbuilding market. It also analyses the developments in the world shipbuilding policy with the emphasis on state aid policy in shipbuilding sector. It describes the situation that existed in 1990s, when OECD Agreement on shipbuilding subsidies was reached. The paper also offers reasons why that Agreement never came into force. Special attention is drawn to the European state aid law in the shipbuilding sector and case law of the European Court of Justice and the European Commission in that field. European Commission Framework on state aid to shipbuilding, which provides the rules for assessing state aid to shipbuilding, is being analysed. The paper also describes the present situation in the shipbuilding sector of the Republic of Croatia and its perspective.

Key words: *shipbuilding, ship repair, ship conversion, state aid, OECD Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry, Framework on state aid to shipbuilding, innovation aid, closure aid, export credits, OECD Arrangement on Guidelines for officially Supported Export Credits with its Sector Understanding on Export Credits for Ships, development aid, regional aid.*

PRESUMPTION OF SHIPMASTER'S CRIMINAL RESPONSIBILITY FOR NARCOTIC DRUGS IN SHIP'S CARGO – MARITIME REALITY CHECK*

NIKOLETA RADIONOV, Ph.D.**

UDK 343.6/.7 : 347.79

347.799.4 : 347.447.54

346.9 : 347.79

Original scientific paper

Received: 12/7/2010

Accepted for print: 13/10/2010

In the aftermath of the “Coral Sea” and “Therese” cases, the article deals with the problem of criminalization of the master of the ship for the crime of illicit traffic based on command responsibility. The first part of the article gives the general framework of the crimes of illicit traffic and smuggling by sea, and an overview of the ship security regulations as provided by the ISPS code. In the second part of the article, the position of the master of the ship with respect to responsibility for illicit traffic is emphasised. It starts by explaining details from both “Coral Sea” and “Therese” cases, where masters were indicted and/or prosecuted based solely on their command responsibility. The author tries to elaborate the problem from a maritime law perspective by explaining the evolution and meaning of different aspects of the three functions of the master of the ship today: nautical, administrative and representation of the shipowner. In order to put the potential responsibility of seafarers for the content of cargo into perspective, the reality of containerized cargo shipping is being explained and documented stage-by-stage. Finally, the basic concepts of criminal law are being explained, where principles of “nullum

* The field research for this article has been carried out in various institutions in the Adriatic Port of Rijeka. The author wishes to express her gratitude to the following persons and institutions for their enormous help and support in providing the data and valuable field information: Capt. P. Brazzodurro from the ITF-Croatia, Mr. J. Dovolić from the container terminal “Brajdica” of the Port of Rijeka, Mr. T. Kristić from the Criminal Police in Rijeka and Capt. Marin and Capt. Rodin from the MSC-Rijeka.

** Nikoleta Radionov, Ph.D., Associate Professor, Chair of Maritime and Transport Law, University of Zagreb, Faculty of Law, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb; e-mail: nikoleta.radionov@pravo.hr.

crimen, nulla poena sine lege” apply. According to that, there can be no analogy between criminal responsibility of the master of the ship for crimes of illicit traffic (where the principle of proven guilt applies) with command responsibility for war crimes.

Key words: *illicit traffic, smuggling, master of the ship, cargo handling procedure, drugs, functions of the master of the ship, command responsibility.*

INDEX

1. INTRODUCTION
2. ILLICIT TRAFFIC, SMUGGLING AND TRANSPORT BY SEA
 - 2.1. Illicit traffic
 - 2.2. Smuggling
 - 2.3. 1988 UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances (1988 Vienna Convention) and transport by sea
 - 2.4. Crimes and transport by sea
 - 2.5. Ship security measures (ISPS Code)
3. ILLICIT TRAFFIC AND THE POSITION OF THE MASTER OF THE SHIP
 - 3.1. Command responsibility in practice: the “Coral Sea” and “Therese” cases
 - 3.2. Master of the ship: what is he (really) responsible for?
 - 3.2.1. *Nautical function and safety of the ship*
 - 3.2.2. *Administrative powers*
 - 3.2.3. *Legal representation of the owner*
 - 3.3. Illicit traffic and the modern cargo handling process
 - 3.4. Illicit traffic and the criminal responsibility of the master of the ship
4. CONCLUSION

1. INTRODUCTION

In 2008, 137 million TEU¹ (1,3 billion tons of cargo) were moved by sea, with cargo worth of \$4 trillion.² At the same time, the estimated overall value of the illicit traffic in drugs is over \$155 billion, including large carriages of drugs being moved intercontinentally by ships.³ Illegal migrations and illicit traffic in humans involving transport by sea need to be included into the grim statistics that link some of the most serious crimes of our times with shipping industry. It is clear that transport is an indispensable link in functioning of this extremely dangerous, ever-growing and resistant criminal industry, which poses a threat to society and world at large. Somebody has to be found guilty when shipments of drugs, illegal immigrants or trafficked people are discovered – public opinion on the effectiveness and zeal of the authorities shifts to unfavourable. The fact that real culprits come from the milieu of organized crime, and more often than not remain out of reach of the state authorities interested in prosecuting those crimes, results in placing a heavy weight of criminal responsibility upon the master of the ship. The commanding authority of the master of an ocean-going ship that is so strongly rooted in everybody's mind, combined with the echo of command responsibility coming from the criminal law circles engaged in prosecuting war crimes, have recently led to an explosive mixture. In the last couple of years, several cases where masters of the ship were prosecuted - and even found guilty - for illicit drug traffic based on command responsibility were reported, and rose the whole seafaring and shipping community to their feet. If that practice becomes a trend, and if linked with the numbers involved in this criminal industry as shown above, it might severally damage shipping industry as a whole on a long run, primarily by making recruiting highly trained and motivated seafarers difficult. As *Efthimios Mitropoulos*, Secretary-General of the IMO has put it, "... We should perhaps start by working, methodically and systematically, to make people stop nurturing the creeping perception that tends to hold shipping responsible every time something goes wrong in the transport system; and pass a "guilty" verdict even without trial, as so often happens, ignoring or occasionally deliberately forgetting what we all owe to it. Assisting those politicians who may know little about shipping to understand the industry's peculiarities and complexities would not, in this respect,

¹ TEU – Twenty-foot equivalent unit, standard measurement of one container in transport industry.

² Review of Maritime Transport 2009, Report by the UNCTAD Secretariat, UN New York and Geneva 2009, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf (4.7.2010), p. 24.

³ http://www.unodc.org/documents/wdr/WDR_2010/1.0_Transnational_drug_market_analysis_Introduction.pdf (4.7.2010), p. 5.

be a bad idea so that, should an accident happen, they do not rush to direct their wrath at shipping, requesting its head on a plate – instead of coming forward with constructive proposals to rectify any identified weaknesses and shortcomings.”⁴

The intention of this article is to give a maritime law perspective of some basic concepts tightly connected with the position of the master of the ship, in order to keep things in perspective, and really understand the meaning and scope of legal terms used in connection to the criminal responsibility of shipmasters. The first part of the article defines general terms of illicit traffic⁵ (in wider sense, with respect to any illicit cargo) and smuggling, and explains the link between those crimes and transport by sea. It ends with the more detailed explanation of modern regulations concerning ship security, and the way those security issues might influence the position of the master of the ship confronted with the criminal responsibility. The second part of the article focuses on the problem of criminalization of the master of the ship for illicit traffic, starting from the detailed report on two cases of detention/imprisonment of Croatian masters (Laptalo and Loris) in 2007/8. For better understanding of the legal position of the master, a deeper insight into the content and evolution of his functions - as traditionally defined in the maritime law - is given, with special emphasis being put on the nautical function, safety and security of the ship and the legal representation of the shipowner⁶. The cargo handling procedure in the modern maritime practice is being explained together with images of main documents involved in modern cargo shipping industry. Such an analysis is aimed at providing a deeper insight into the reality in which masters of the ship operate, explaining the physical and legal boundaries of their knowledge and control of the cargo that have to be taken into account while assessing their criminal responsibility. Finally, some basic issues

⁴ Criminalization in Shipping: Human Pawns in Political and Legal Games, Keynote speech by Efthimios Mitropoulos, Secretary-General of the IMO, London, October 6th 2004, http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=847&doc_id=4358 (5.4.2010). On the position of the seafarers' unions regarding criminal responsibility see: Presumed guilty: Maritime unions have their work cut out in preventing seafarers from being treated as potential polluters and terrorists, says Sharon James in: Transport international Online, <http://www.itfglobal.org/transport-international/ti18guilty.cfm> (26.8.2009).

⁵ As defined in Art. 1 par. 1 (m) with respect to Art. 3 par. 1 and 2 of the 1988 United Nations Convention Against Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, http://www.unodc.org/pdf/convention_1988_en.pdf (10.4.2010). Former Yugoslavia, and later Croatia became parties to it in 1990; Official Gazette SFRY (Sl. l. SFRJ) No. 147/1990, Official Gazette (Narodne novine) No. 4/1994. For details on the Convention and the trafficking of drugs by sea see *infra* 2.3.

⁶ For the purposes of this article, the term “owner” will refer also to operator and charterer, as the case may be, and within the meaning those terms have in the private maritime law. The term “carrier” is used only with respect to contractual relations arising from the contract on carriage of goods, whereas the term “company” is used in connection to the security issues as used and understood in the ISM and ISPS Code.

concerning criminal responsibility of commanding officers for illicit traffic, together with the problem of command responsibility are being discussed, and 10 guidelines for assessing the criminal responsibility of the master of the ship are given.

2. ILLICIT TRAFFIC, SMUGGLING AND TRANSPORT BY SEA

2.1 Illicit traffic

In the wider sense of the term, illicit traffic means every organized illicit trade in different commodities, provided by criminal activity. It can cover illicit trade of human beings, human organs, illegal migrations, drugs, arms, stolen cars, antiques and artefacts etc.⁷ In its narrower sense, the term is usually used in relation to illicit traffic of persons, as defined in the 2000 United Nations Convention Against Transnational Organized Crime (Palermo Convention 2000), and its two supplementing Protocols: Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children (Trafficking Protocol), and Protocol Against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air (Smuggling Protocol). The Convention has entered into force on September 29, 2003, and currently has 154 States Parties, Croatia being among them.⁸ As provided by the Convention, the crime of illicit traffic has been duly introduced and penalized in Art. 175 of the Croatian Penal Code; the wording of the criminal offence of illicit human traffic being almost the same as in the Palermo Convention 2000.⁹ According to the Palermo Convention 2000, “illicit traffic in persons shall mean the recruitment, transportation, transfer, harbouring or receipt of persons, by means of the threat or use of force or other forms of coercion, of abduction, of fraud, of deception, of the abuse of power or of a position of vulnerability or of the giving or receiving of payments or benefits to achieve the consent of a person having control over another person, for the purpose of exploitation. Exploitation shall include, at a minimum, the exploitation of the prostitution of others or other forms of sexual exploitation, forced labour or services, slavery or practices similar to slavery, servitude

⁷ Milivojević Kruljac, L.: Organizirani kriminal – trgovina ljudima, Hrvatska pravna revija, 5/2005, str. 88.

⁸ Original text and status of ratifications: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12&chapter=18&lang=en (20.2.2010) Croatia ratified the Palermo Convention 2000, and published it in the Official Gazette – International Treaties in 2002, Official Gazette-International Treaties (Narodne novine-Međunarodni Ugovori) No. 14/2002.

⁹ Kazneni zakonik (Penal Code of the Republic of Croatia), Official Gazette (Narodne novine) No. 110/97, 51/01, 111/03, 105/04, 71/06, 110/07, 152/08.

or the removal of organs” (Art. 3, par. 1 a) Illicit Traffic Protocol). It is important to note that in the crime of illicit traffic, the victim *has not given consent* for the final purpose of illicit traffic (it has been lured, deceived, forced...), and the *abuse of the victim lasts long* after it has been taken from its domicile (often for years).¹⁰ The transnational industry of human illicit traffic is the fastest growing part of organized crime. According to the accessible data, 4 million women and children become victims of illicit traffic every year; men have to be added to that statistics. Annual net income from this industry on the world scale is estimated at \$3 billion.¹¹ According to the 2010 Illicit Traffic in Persons Report by the US Department of State, there are at least 12.3 million adults and children in forced labour, bonded labour, and commercial sexual servitude in the world.¹² Victims of illicit traffic get transported from their place of origin to a destination mainly by land, but also by sea and air.¹³ The extremely high profit in this industry with respect to the initial investment is due to the fact that human body can be sold (for prostitution) great many times, and not only once as drugs and arms, which only adds up to attractiveness and fast global growth of this type of criminal activity.

The illicit trade of drugs is an even bigger market, and a world-scale problem. According to the World Drug Report 2010 issued by the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), “...the opiate market generates an annual turnover of up to US\$65 billion, of which some US\$55 billion for heroin alone. Moreover, the opiate market is interlinked with severe national and international security problems, particularly in Afghanistan and Pakistan. In terms of health impact, cocaine comes next, and represents as big a transnational organized crime threat as heroin. Esti-

¹⁰ Organizers of illicit traffic can be divided in three major groups:

- a) highly organized networks, such as Russian or Albanian mafia, primarily involved in arms and illicit traffic in drugs, but due to large profits have also taken their part in illicit traffic of people;
- b) medium organized networks, that operate in certain state, luring their victims and then transporting them into another state, where they operate brothels and similar places where victims are forced to work;
- c) informal “family” networks of individuals, who normally run a legitimate business, but involve in certain activity connected to illicit traffic, to earn some “extra cash” (transport, accommodation while in transit, etc.). Cit. from: Belušić, M.; Doležal, D.; Dvorski, I.; Draganja, M.: *Trgovanje ljudima, Kriminologija i socijalna integracija*, vol. 15 (2006), No. 2, p. 54. See also: Maderić, L.: *Suzbijanje trgovanja ljudima*, Hrvatska pravna revija, 10/2008, p. 9-20.

¹¹ “Trafficking of Persons to Europe for Sexual Exploitation”, United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), 2010, p. 1 and 7. Some sources speak of an income of even \$7-12 billion. See: Turčin, K.: *Kupi me, prodaj me*, Banka, svibanj 2003, p. 66.

¹² The 2010 Trafficking in Persons (TIP) Report, p. 7, <http://www.state.gov/documents/organization/142980.pdf> (21.6.2010). See also <http://www.state.gov/g/tip/rls/tiprpt/2010/> (21.6.2010).

¹³ “Trafficking of Persons to Europe for Sexual Exploitation”, fn. 11, p. 1.

mates suggest that the global retail sales figure (some US\$88 billion) is even higher than for opiates, and the impact of the cocaine trade on stability can also be severe in some places.”¹⁴

Drugs, produced largely in Asia or South America, get transported mainly by sea to other continents, and in very large quantities. For example, the US Coast Guard in one raid seized 20 tons of cocaine (value over \$600 million) hidden in containers, on the Panamanian ship “Gatun” off the coast of Panama in 2007, making it the largest cocaine seizure in its history.¹⁵ Clearly, transport by sea plays an important role in the ever-growing industry of illicit traffic in the world today.¹⁶

2.2. Smuggling

Smuggling of migrants differs from illicit traffic in persons and “shall mean the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a State Party of which the person is not a national or a permanent resident” (Art.3 par.1a) Smuggling Protocol). There is a sharp distinction between illicit traffic and smuggling of migrants in the legal sense, although in practice the difference can be quite blurred. In case of smuggling, the migrant has given his consent, and usually paid a large sum of money for the illegal entry into another state. After the illegal transfer to another country, the relationship between the migrant and the “organizer” of this crime ceases, and the migrant is on his own. Also, smuggling always has an international character, whereas illicit traffic can also take place within only one state, where victim is taken from his place of residence and held by force in another place.¹⁷

¹⁴ Fn. 3, p. 5. Some older sources put an estimate to a much higher figure of \$321 billion in 2003, which was around 1% of a global the GDP, and higher than the GDP of 88% of the states in the world at that time. “UN report puts world’s illicit drug trade at estimated \$321b” by Niklas Pollard, Reuters, in *The Boston Globe*, June 30, 2005.

¹⁵ Hint under the title “18. March”, http://www.uscg.mil/history/Chronology_Mar.asp (15.5.2010).

¹⁶ In order to understand the scale of illicit traffic on the international level, and the importance and/or threat it might pose for the industry of transport, in this article we reverted to the only official statistical data provided annually by the UNODC. However, one has to take into account the fact that the “grey zone” of unreported and/or undiscovered crimes is considerable, and therefore other available sources cited in the accessible literature vary considerably in numbers. Many factors influence the way the information gained from the field will be interpreted, and estimates are often under the influence of different socio-political factors. Therefore, it would be wise to take all of the reported figures with prudence, only as a landmark for understanding the overall problem.

¹⁷ Javor, I.: *Suzbijanje trgovanja ljudima*, Carinski vjesnik 10/2003, p. 30-32.; Belušić, M.; Doležal, D.; Dvorski, I.; Draganja, M.: *Trgovanje ljudima, Kriminologija i socijalna integracija*, vol. 15 (2006), No. 2, p. 52. Milivojević Kruljac, L., Fn. 7, p. 90-91.

Criminalization for transnational crimes according to the Palermo Convention 2000, as well as for illicit traffic and smuggling as envisaged by the respective protocols exists only if those acts have been committed intentionally, which means only if a subjective element of guilt, and even direct intent to commit the crime, has been established.¹⁸ regarding legal position of the master of the ship, if a person is found

¹⁸ The wording of the respective articles are:

Art. 5 Palermo Convention 2000:

CRIMINALIZATION OF PARTICIPATION IN AN ORGANIZED CRIMINAL GROUP

1. Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally:
 - (a) Either or both of the following as criminal offences distinct from those involving the attempt or completion of the criminal activity;
 - (i) Agreeing with one or more other persons to commit a serious crime for a purpose relating directly or indirectly to the obtaining of a financial or other material benefit and, where required by domestic law, involving an act undertaken by one of the participants in furtherance of the agreement or involving an organized criminal group;
 - (ii) Conduct by a person who, with knowledge of either the aim and general criminal activity of an organized criminal group or its intention to commit the crimes in question, takes an active part in:
 - a. Criminal activities of the organized criminal group;
 - b. Other activities of the organized criminal group in the knowledge that his or her participation will contribute to the achievement of the above-described criminal aim;
 - (b) Organizing, directing, aiding, abetting, facilitating or counselling the commission of serious crime involving an organized criminal group.
2. The knowledge, intent, aim, purpose or agreement referred to in paragraph 1 of this article may be inferred from objective factual circumstances.
3. States Parties whose domestic law requires involvement of an organized criminal group for purposes of the offences established in accordance with paragraph 1 (a) (i) of this article shall ensure that their domestic law covers all serious crimes involving organized criminal groups. Such States Parties, as well as States Parties whose domestic law requires an act in furtherance of the agreement for purposes of the offences established in accordance with paragraph 1 (a) (i) of this article, shall so inform the Secretary-General of the United Nations at the time of their signature or of deposit of their instrument of ratification, acceptance or approval of or accession to this Convention.

Art. 5 Trafficking Protocol:

Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences the conduct set forth in article 3 of this Protocol, when committed intentionally.

2. Each State Party shall also adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences:
 - (a) Subject to the basic concepts of its legal system, attempting to commit an offence established in accordance with paragraph 1 of this article;
 - (b) Participating as an accomplice in an offence established in accordance with paragraph 1 of this article; and
 - (c) Organizing or directing other persons to commit an offence established in accordance with paragraph 1 of this article.

on board of a ship illegally, without the valid transport documents, two distinctly different legal situations arise:

- a) if the crew found supernumerary people on board the ship during journey, they have to be treated as stowaways from that moment on, and reported to the authorities in the first subsequent port. However, that situation is far from being easy and straightforward for the ship and the carrier. It often involves a long and difficult procedure and negotiations between the state authorities, the ship, the carrier and his P&I club for this/those person(s) to be deployed from the ship to the state of the first port of call, and subsequently repatriated into his/her place of origin (which is sometimes difficult to establish). The further procedure will be one for stowaways, and there is no criminal responsibility of the shipmaster, because he revealed the existence of those illicit migrants to the authorities, and therefore took away the necessary element of the act of illicit traffic and smuggling: the illicit entry into the port state. This situation falls within the ambit of the maritime administrative law, and will not be dealt with further in this text, since it does not involve any possibility for criminal responsibility of the master of the ship.¹⁹
- b) if supernumeraries (or other illicit cargo) were found on board the ship by organs of the port state, that the master of the ship was (allegedly) unaware of, the question arises: can he be held criminally responsible for it, and on what grounds?

The proportions and far-reaching effect that the answer to this question has for the shipping and seafaring industry are linked to the proportions of the industry of illicit traffic today. As already shown, both illicit traffic and smuggling involve transport, very often by ship, due to the largely intercontinental nature of migrations and

Art. 6 par. 1 Smuggling Protocol

Each State Party shall adopt such legislative and other measures as may be necessary to establish as criminal offences, when committed intentionally and in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit:

- (a) The smuggling of migrants;
- (b) When committed for the purpose of enabling the smuggling of migrants:
 - (i) Producing a fraudulent travel or identity document;
 - (ii) Procuring, providing or possessing such a document;
- (c) Enabling a person who is not a national or a permanent resident to remain in the State concerned without complying with the necessary requirements for legally remaining in the State by the means mentioned in subparagraph (b) of this paragraph or any other illegal means.

¹⁹ See IMO “New Security Measures for Preventing Stowaways”, Facilitation Committee, 2002 on http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=1852 (1.4.2010). See also: Pavišić, B.: *Slijepi putnici i kaznena odgovornost*, *Uporedno pomorsko pravo/Comparative Maritime Law*, 1-4/1995, p. 59-72.

the possibility to displace greater number of people and large amounts of drugs and other illicit goods at once. Notwithstanding the different legal definition and nature of those crimes, this distinction is fairly irrelevant at the first moment when people, drugs, arms or other illicitly traded goods are being discovered on board the ship by the authorities of the port state. Whether the organizer of that operation is planning to abuse those men, women and children further for a longer period of time, or their “relationship” is ending upon the illegal entry into that state, is irrelevant for the imminent question the authorities face: can they, or they can not, arrest the master of that ship on the ground of his command of that ship? Can he be held liable for the ship *and everything (and everybody) found on it*, even without his knowledge of its/their existence on board of the ship, by mere fact that he “should have known” of their existence? Can the omission of that knowledge be regarded as gross negligence in fulfilling his duties? If that is the case, under what circumstances can this happen? If not, why? The answer to those questions is undoubtedly – NO. Criminal responsibility for crimes of illicit traffic or smuggling exists only if the master of the ship can be proven guilty in due proceedings.

2.3. 1988 UN Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances (1988 Vienna Convention) and transport by sea

The 1988 Vienna Convention is the last of the three major international instruments covering the issue of narcotic drugs and its suppression on the global level, and compared to its predecessors different while providing additional legal mechanisms for its implementation. It reinforces and supplements the measures provided in the Single Convention on Narcotic Drugs, 1961 (as amended by the 1972 Protocol), and the 1971 Convention on Psychotropic Substances.²⁰ The 1988 Vienna Convention consists of 34 articles and annexes. It entered into force in 1990, and gained a very large number of ratifications (184 in 2010). It represents the most decisive response of the international community in the war against drugs so far, targeting the usual circles of drug producers and traffickers, but (for the first time) also the drug consumers. By doing that it tries to reach a political balance between the (poor) producing countries and (economically developed) consumer countries, since it is the latter that have more interest, political power, economical sources and zeal to

²⁰ For full texts of those instruments go to <http://treaties.un.org/pages/Treaties.aspx?id=6&subid=A&lang=en> (10.4.2010.). More on the 1988 Vienna Convention see at: Pavišić, B.; Grozdanić, V.; Veić, P.: *Komentar Kaznenog zakona, III izmijenjeno i dopunjeno izdanje*, Narodne novine 2007., p. 459-468.

combat the drug business on a large scale. There is no definition of illicit traffic in drugs or psychotropic substances as a *delictum sui generis* in international law in the text of the Convention itself. On the contrary, the Convention starts from describing the illicit traffic as an international criminal activity, assessing the content of the behaviour by which that activity can be pursued, and obliges the States Parties to incriminate such behaviour through their national legislation, according to their legislative models. The description of the criminal act linked with the illicit traffic in drugs should therefore always be sought and found within the national legislation of the State Party, and not the Convention itself. The 1988 Vienna Convention incriminates also the “white collar” organized crime related to money-laundering of the drug related assets. The Convention empowers the courts and other bodies of the States Parties to order that bank, financial or commercial records be made available or seized, and that the principle of bank secrecy in those cases shall not be applicable.²¹ Moreover, it provides the legal basis for extradition in drug-related cases between countries with no other extradition treaties, resolving thereby one of the major legal obstacles so far.²²

The Article 17 of the 1988 Vienna Convention deals with illicit traffic by sea, and is therefore especially important with respect to the issue of criminal responsibility of seafarers. The basic requirement of the Convention vis-à-vis the States Parties in this context is mutual cooperation, in conformity with the international law of the sea. Every State Party should take all measures to suppress the illicit traffic by vessels flying its flag, and may request the assistance of other Parties in suppressing its use for that purpose. In case of vessels exercising freedom of navigation, every State Party that has reasonable grounds to suspect that a vessel is engaged in illicit traffic may notify the flag state and request its authorization to take appropriate measures with respect to it. Such cooperation and authorization from the flag state is to be given expeditiously; to that purpose each State Party has to designate an authority that will receive and respond to such requests. Upon the authorization of the flag State, each State Party to the Convention can board and search the vessel, and take appropriate action with respect to the vessel, persons and cargo on board, if evidence of involvement in illicit traffic is found. Such actions are to be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircrafts in government service.

²¹ Art. 5 1988 Vienna Convention.

²² Art. 6 par. 3 and 4 1988 Vienna Convention.

2.4. Crimes and transport by sea

Ships are perfect mules. There is no doubt that a large percentage of the world's illicit trade in drugs, arms and people is being physically performed by ships. Transport by sea is traditionally the cheapest way of long distance transport. It is also the easiest, when it comes to transporting larger amounts of illicit cargo hidden within the cargo, given the reality of the modern shipping, as described *infra* under 3.3. Finally, it is the most logical and geographically possible way for the goods originating from one continent to reach the other, where their market is. The proof of that can be found in the practice of the police anti-drug squads operating in major commercial ports, where drugs, and other illicit cargo, are frequently being detected, after a complex preliminary work and joint action of (usually) police forces in several countries. There are different ways to stash the illicit cargo within the declared one. When it comes to the containerized cargo, there are two major ways of hiding trafficked goods: within the cargo inside the container or in the construction of the container itself.²³ Detecting the illicit cargo hidden within containers is a complex task, which involves specialized police forces of several countries, and sophisticated instruments and procedures (mobile x-rays, sniffing dogs, highly trained and experienced police officers etc.). It is impossible for masters of the ships involved in commercial shipping today to take over the police work, or to cooperate more with the police in the port of shipment, in making sure that cargo loaded onto the ships contains no illicit cargo. There are many reasons for this, but let us mention only two at this point. Firstly, the security measures in shipping today are very strict and in many ways legally and physically restrict the actions of the master of the ship with respect to the cargo loaded (more on this *infra* under 2.4.). Secondly, shipping companies' major investment in the security equipment, crew training and time for check-ups of the cargo upon loading onto the ship would necessarily increase the price of transport, which would in turn increase the price of the final product for the end consumer. Prolonging time a ship spends in a port means loss of money for the shipping company. Faced with the harsh economic situation and volatile shipping market, the scenario where shipping companies take over the role that the state police is unable to play,

²³ The research for this article has been partly carried out in the Adriatic Port of Rijeka, with the annual turn of 130.700 TEU in 2009. With the courtesy of the Croatian Ministry for Internal Affairs, Sector of Criminal Police in Rijeka, the data on major drug seizures in that port has been obtained. Their analysis shows that the quantity of the seized drugs in the period from 1997-2008 varies from 1,5 kg of hashish found in the personal belongings of a seafarer to more than 660 kg of cocaine. In all the cases but one (the one involving the seafarer) the drugs were being smuggled either in the cargo carried in the container, or within the construction of the container itself. In all cases of container/cargo smuggling, the port of origin was the Panamanian port of Guayaquil.

is simply not feasible. In the meantime, the master of the ship on which illicit cargo is found remains exposed to the authorities of the port state where the drugs are discovered. There are other sensitive issues, such as empty containers. The exported goods get shipped in full containers from one continent (mainly Asia) to another, where containers upon unloading of the goods lie empty and unsealed for some time within the premises of the ports. Then, they can either be returned empty by the order of their owner (large shippers and/or carriers), or they are loaded with new goods for another journey. After they are carried for loading to the shipper's premises, they can also lie there for some time, more or less unattended. Those are all periods when no control over either the container itself, or its contents, can be exercised by the side of the ship that will eventually carry that container over several continents, touching the ports of many countries, with different legal orders, routines and basic knowledge of the shipping and transport routine. Because of this unenviable position, and after the Laptalo case in Greece, an initiative to seal (also) the empty containers before they are loaded into the ship was started by large sea carriers and their commanding seafarers. Since containers should be checked in ports by port operations facilities prior to sealing, port operations insisted on two things: first, the representative of the carrier had to be present while the inside of the containers were being checked, and second, they had to be paid for this extra service. Again, more time and money to be spent - in the middle of a very harsh economic situation for shipping- resulted in failure of this initiative.

P&I Clubs²⁴ as mutual insurers of the shipowners' liability have a direct vested interest in keeping damages arising from that liability at the lowest possible levels. They issue different warnings, manuals and other materials for their members with detailed instructions for conduct in a large variety of situations arising at sea. Those instructions are precise, practical and of huge importance for maintaining the insurance cover by the shipowner should the damage arise. They are also incorporated in the internal instructions (manual) issued by the shipowner (company), kept on board the ship and strictly respected in the everyday life and handling of the widest range of situations in practice. P&I instructions (Advice to Masters) are issued and communicated directly to the masters on board the ships. Among many other issues they also contain a special instruction called "drug smuggling warning", in which they are reminded of the USA Anti Drug Abuse Act, by which every person who knowingly or intentionally brings or possesses controlled substance on board a vessel shall be punished.²⁵ It is clear that the respective US legislation, the P&I Advice to Masters

²⁴ Protection and Indemnity Clubs, see: www.ukpandi.com; www.londonpandi.com; www.igpandi.org (12.7.2010).

²⁵ Full text of the "Drug smuggling warning" reads as follows:

"Ships are often used as vehicles for drug smuggling. Drugs or illegal substances are hidden on the

and the insurance all take into account the subjective criteria of proved guilt for criminalization of every seafarer in particular, notwithstanding the special position of the master of the ship. There is no explicit or implied responsibility of the master only for commanding the ship on which controlled substance has been found.

ship itself or in its cargo. Customs authorities all over the world have intensified their search for drugs on board. The consequences for the shipowner and crew can be very serious when drugs are found.

In the USA the Anti Drug Abuse Act was introduced to prevent drugs from getting on board through greater on board security. The simple means of achieving this objective being by levying punishing fines on the shipowner and imposing jail sentences on those found guilty of having smuggled the drugs. The Act establishes that any person who knowingly or intentionally brings or possesses on board a vessel a so called controlled substance shall be punished. For example a person committing a violation involving 1 kilogram or more of heroin, 50 grams or more of "cocaine base" or 10 grams or more of a mixture containing a detectable amount of LSD, shall be sentenced to a term of imprisonment of not less than 20 years and not more than life and a fine not more than USD 4,000,000 if the defendant is an individual or USD 10,000,000 if the defendant is other than an individual, or both. No person sentenced under this paragraph shall be eligible for parole during the term of imprisonment imposed therein."

An option available to the authorities is confiscation of the entire ship – and seizure of the ship followed by a substantial delay while investigations are being carried out is not uncommon.

The amount of the applicable fine multiplied with the weight of the quantity of the drug discovered has no maximum – so fines are basically unlimited. Initial penalties are regularly assessed in tens of millions of dollars and although the amount can be reduced the owner has a very difficult burden of proof to sustain.

The owner must show that he exercised "the highest degree of care and diligence". While investigations are going on the ship will remain under arrest. Criminal proceedings will be instituted against anybody on board who might be involved in the smuggling.

The U.S Customs Service has issued a Sea Carrier Security Manual in which it describes routines and procedures which they expect an owner and the officers to implement. Only compliance to the letter with the contents of the manual will be accepted as a proof that the owner has exercised "the highest degree of care and diligence" which may then result in a reduction or withdrawal of the fine.

It is important that the Sea Carrier Security Manual is available on board, that it is closely studied and that its terms are appreciated, by means of instructions and the education of officers and crew and a tightening-up of all routines and procedures to comply with the manual and its principles.

An owner must be able to prove all precautionary steps and measures taken. It is thus important that they are properly recorded for future reference.

The U.S. Customs Service has declared its willingness to co-operate with owners in implementing such routines so that the aim of the legislation is achieved. To this effect owners have been invited to sign the Sea Carriers Initiative Agreement according to which the owner agrees to take the steps as reflected by the manual. We have recommended to our members that they sign the Agreement. A copy should be available onboard and included in the ship's documents to be presented to the customs authorities when entering a U.S. port.

It is thus important for a master to check:

§ that the Sea Carrier Security Manual is available on board

§ that its terms are implemented and closely followed

§ that all such steps are properly recorded for future reference

§ that the Sea Carriers Initiative Agreement is included among the ship's documents and that in general the highest vigilance is shown to combat smuggling of drugs or illegal substances in the ship or in its cargo."

See: http://www.swedishclub.com/tm_loss_prevention/advice_to_masters_2005/Advice_to_masters.htm (12.7.2010).

The third way to carry illicit cargo by sea is within an already existent part of the ship (for example bow ballast water tanks), a specially designed part of the ship, or attached to the ship's hull from the outside. It is notorious that frog-men are used to attach shipments of drugs to the underwater part of the ship's hull, securing its carriage to the desired port anywhere in the world on the ship's route, using the ship as a perfect mule: totally oblivious that it is used in criminal purposes. That practice is successfully suppressed by the underwater scan of the hull prior to its sail-off. If the illicit cargo was discovered in one of the subsequent ports that the ship touches, the ship and its crew would be beyond any suspicion should they be able to produce the "clean-hull" underwater scan from the previous port. The real factual issue here is whether performing such a scan for the ship is mandatory in the port of exit (leaving one state) and the port of entry (while entering another state for the first time), only in the latter port, or none of them. This important question (due to large costs in time and money involved), can only be answered on a case by case basis. The answer would largely depend on the regulations on the security measures as set by the ISPS Code, and enforced by the national legislation of every SOLAS State Party.

2.5. Ship security measures (ISPS Code)

After the 9/11 tragic events, ships were detected as potential weapons in terrorist attacks, and a whole set of extensive new legislative measures was put in place through the amendments of the 1974 Safety of Life at Sea Convention (SOLAS), as amended in 2002²⁶, by adding to it a brand new chapter XI-2 named "Special measures to enhance maritime security". Regulation XI-2/2 of the new chapter enshrines the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code).²⁷ Part A of this Code is mandatory, and part B contains guidance to the Contracting Governments as how to best comply with the mandatory requirements. All states parties to SOLAS 1974 (159 of them)²⁸ have to comply with its provisions, and ascertain that all of those measures pertaining to security of ships, crew and ports are being implemented. Every one of them has a duty to implement the whole ship

²⁶ SOLAS - Chapter XI-2 Special Measures to Enhance Maritime Security, Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, International Maritime Organization (IMO), London, 2004. The amendments were adopted at an international diplomatic conference, and entered into force internationally on July, 1st 2004. See the text and further info at: http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2689 (10.3.2010).

²⁷ IMO – International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002 (ISPS Code) – 2003 Edition – International Maritime Organization, London 2003.

²⁸ http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (10.3.2010).

and port security system in accordance with the ISPS by its national law, and has a duty to report the state of compliance to the International Maritime Organization (IMO).²⁹ Apart from terrorist attacks, there are other security threats that are efficiently addressed by the ISPS Code measures as well: acts of piracy, robbery attacks, smuggling and illicit traffic in humans. Basically, the ISPS Code puts forward a comprehensive risk management concept. This concept consists of a standardized framework for evaluating risk, enabling governments to respond to changes in threat with changes in vulnerability for ships and port facilities.³⁰ This system refers to two major security subsystems: ships (together with their crew and management company) and port facilities. After 2004, all the SOLAS ships have to put forward the comprehensive ship security plans, and have to have a specially trained ship security officer on board (usually a second deck officer).³¹ Moreover, the shipping company has to have a company security officer, whose responsibilities include ensuring that a ship security assessment according to the ISPS is properly carried out, that ship security plans are prepared and submitted for approval by (or on behalf of) the administration of the flag state and thereafter is placed on board each ship. With respect to the position of the master of the ship, Art. 6 ISPS clearly states that “The Company shall ensure that the ship security plan contains a clear statement emphasizing the master’s authority. In the ship security plan, the Company shall establish that the master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the safety and security of the ship and to request the assistance of the Company or of any Contracting Government as may be necessary.”³² After 2004, all SOLAS ships have to carry an International Ship Security Certificate indicating that they comply with the requirements of SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code. When a ship is at a port or is proceeding to a port of SOLAS contracting state, that state has the right, under the provisions of regulation XI-2/9, to exercise various control and compliance measures with respect to that ship. The ship is subject to port state control inspections but such inspections will not normally extend to examination of the Ship Security Plan itself except in specific circumstances. The ship may, also, be subject to additional control measures if the SOLAS state exercising the control and compliance measures has reason to believe that the security of the ship has been compromised, maybe in the last port it has touched before entering

²⁹ Croatia did it in 2004 by enforcing the Law on security of merchant ships and ports opened for international transport (Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet), Official Gazette (Narodne novine) No. 48/2004, 51/2004.

³⁰ Art. 4 ISPS.

³¹ Art. 7-9 ISPS.

³² Art. 6 ISPS. and Art. 11 ISPS.

that state (for example, performing underwater hull scans in its port(s), that may be mandatory for ships coming from certain ports and/or states, or optional, depending on the assessed security level for a certain ship).³³ Whereas the implementation of the security requirements on board a ship and its crew went smoothly and on time, with considerable effort being put to that respect by the shipping companies, the implementation in port facilities in different countries proved to be much more difficult, due to different economic power and different understanding of the problem by different states.³⁴ That fact makes the everyday life and routine of a master of the ship even more difficult. He has to be extremely well informed on all the security measures expected by each and every state whose ports his ship touches, while at the same time securing that all the ship and crew security measures are being complied with. Here, the logistics provided by his company are pivotal.

3. ILLICIT TRAFFIC AND THE POSITION OF THE MASTER OF THE SHIP

3.1. Command responsibility in practice: the “Coral Sea” and “Therese” cases

The smoldering problem of criminalization of seafarers in general, and more specifically with respect to the cargo carried on board of an ocean-going vessel, rose to a fire in the seafaring circles following the case of captain Laptalo and the ship “Coral Sea” in 2007. Croatian captain Kristo Laptalo, a veteran master of indisputable reputation with 40 years on the sea, was in command of the Bahamas-flagged reefer ship “Coral Sea”. It was carrying cargo consisting of 187.673 boxes of bananas from the Panama’s port Guayaquil to different Mediterranean ports. The cargo was organized in pallets, each containing 48 boxes, all tightly wrapped in plastic. Due to the very strict security drill in the Panama port, the crew was strictly forbidden to come even close to the part of the ship where loading or unloading was taking place, before the hatches were closed upon inspection by the anti-drug squad. Those inspections were done by

³³ Art. 14-18. ISPS.

³⁴ Zec, D.; Frančić, V.; Šimić Hlača, M.: Ports security organization and functionality – Implementation of the ISPS Code in medium and small countries, PDF document online, p. 1. However, the implementation of the ISPS in practice meant additional work for already overburdened crew, which rose negative feelings among the seafarers. See: OECD Workshop on Maritime Transport, Paris 4-5 November 2004, Seafarers’ Comments on Relevant Regulatory and Political Developments, Paper submitted by TUAC/ITF.

the special police forces carrying long arms, trained dogs etc. The cargo was loaded into four of the ship's storage decks (A,B,C,D) and several containers stowed on the ship's deck. The same ship had been carrying bananas on the same route between Guayaquil (Panama) and different Mediterranean ports for many years, and without exception the cargo from the storage deck 2A had always been unloaded in the Italian port Civitavecchia. The orders concerning the port of call and the amount of cargo to be delivered there in this case came to the ship and its master deeply into the voyage. This time, exceptionally, it was the storage deck 3A and containers from that deck that had to be unloaded in Civitavecchia (a very small amount of cargo compared to usual), and cargo from storage 2A and 4A eventually ended unloaded in the Greek port of Aegion. The reason for this unusual order was found in the fact that another ship carrying an enormous amount of bananas touched the port of Civitavecchia at the same time. Upon unloading the cargo in Aegion, 51,6 kg of cocaine was found by the ship's agent in two boxes among the 27.377 boxes of bananas unloaded at that port.³⁵ Captain Laptalo was arrested subsequently by the Greek authorities without any proof of his involvement or knowledge of this crime, apart from his position of the master of the ship carrying the illicit cargo. It is important to state some more facts pertaining to this case, because of their significance in understanding the issue of the (non) existence of the criminal responsibility of the master of the ship. The orders to call at Aegion port were sent to the master 13 days after the ship's departure from the port of Guayaquil, and the orders to unload the given amount of cargo came 17 days into the voyage. The fact speaking in favour of the seamen were seconded by the ship managing company, Trireme Vessel Management of Antwerp, and its managing director according to whom "no member of the crew could have known that the boxes containing the drugs would be unloaded in Aegion. Also, it would be impossible to introduce the drugs into the cargo while in the holds, given the limited access to the holds and lack of space."³⁶ The drugs were found during a quality check by the ship's agent who notified the coastguard and the police, after the ship had already been cleared to sail, 10 minutes before the scheduled arrival of a pilot on board the ship. Having heard of the incident, master Laptalo postponed sailing out on his own free will, came ashore and inspected the suspect boxes himself.³⁷ He was fully cooperative with the authorities then, and during the whole period af-

³⁵ "Bilješka- podnesak u obranu kapetana Krista Laptala za sudski zapisnik, Zapisnik o saslušanju i odlukama tročlanoga Apelacijskog suda sa ročišta održanih 16. i 17. srpnja, 2008. broj 436/2008", obtained by the courtesy of Seafarer's Union of Croatia/ITF Croatia.

³⁶ "Master in Jail After Drugs Found in Cargo", by Nigel Lowry, *Lloyds List* August 31, 2007. <http://www.mastermariners.org.nz/?p=73> (22.2.2010).

³⁷ *Ibid.*

terwards. At that point nobody from the port authorities spoke of even the possibility of his responsibility for this fact – it was merely a standard procedure for the master to come ashore and see for himself what was going wrong, in order to be able to report the facts to the company. That is indeed what master Laptalo did – he went back to the ship to notify immediately the company of the incident and the reasons for the postponing of the sailing out. It was the second time he came ashore from the ship that the port authorities changed drastically their attitude, and held him and two other members of the crew responsible for that incident. Master Laptalo, first officer Metelev and bosun Garcia were subsequently arrested. When the port captain was asked by the Laptalo's attorney: "What do you have against those people?" he replied: "Nothing, but I have 52 kg of drugs and have to arrest somebody".³⁸ Master Laptalo spent the next 16 months first in the police custody in Aegion, and then in the high-security prison Koredallos in Athens. The Court of 1st instance condemned him to 14 years in prison, for possession, transport and import of illicit drugs.³⁹ Although no evidence whatsoever was found against him, the sentence was based on Art. 45 of the Greek Private Maritime Code, according to which the captain of the vessel is liable for the vessel itself, and all men and cargo aboard it. The sentence was finally reversed by the Court of 2nd instance, and he was acquitted of all charges, because – indeed - no *guilt* was found on his part.⁴⁰ However, the fact that a sea captain was held in a high security prison for 16 months, was convicted as a felon by the Court of 1st instance to 14 years of prison, he was entered into the SIREN program⁴¹, is prohibited from entering the EU, his Certificate of competency might be annulled and his whole spotless career got ruined by this incident (he will not be able to sail and earn for the last few years of his career before retirement) - raises serious concerns and worry within the shipping and seafaring industry.⁴² The attorney hired through the P&I club to defend captain Laptalo said that "the fight to have the men freed on bail would be difficult. Jailing of crew in drug cases was almost a routine in Greece. This is the mentality of the judges". However, even against this background

³⁸ Letter of captain Laptalo to his attorney sent from the Koredallos prison in 2007, p. 3. Obtained by courtesy of Seafarer's Union in Croatia/ITF Croatia.

³⁹ Patras Court of Appeal, Case No. 436/2008 from July 17, 2008. Cited acc. to Pavišić, B.: "Kaznenopravna odgovornost zapovjednika broda – *ultra posse nemo tenetur*", Kapetanov glasnik: More je naš izbor, No. 18 (svibanj 2009), p. 48.

⁴⁰ Patras Court of Appeal of 2nd instance, Case No. 476-477/2008, the hearing upon appeal held on November 26-27, 2009). Cited acc. to Pavišić, *ibid*, p. 47.

⁴¹ Strategic Information Response Network,
http://www.childtrafficking.com/Docs/siren_07_introsiren_0108.pdf (23.2.2010).

⁴² Pavišić, Fn.36, p. 49.

of blanket charging of seafarers, the Coral Sea case stood out. According to the same source, he personally has never seen such a case where there was absolutely no evidence before the judge. The big issue in this case is that when the ship left Ecuador, the captain could not have known the destination and therefore could not have had a plan to deliver any drugs. Also, another fact established during the proceedings raises doubts: the entire cargo, together with the two boxes containing drugs were packed at the closed cargo-handling facilities of the port of Guayaquil. The entrance into that part of the port is strictly forbidden to the ship's crew, allowing entrance only to the port stevedores. The entrance is possible only after the biometric screening of the palm of the hand, saving all data of times and persons entering the premises. On the other hand, the police in Aegion destroyed the drugs found and seized together with paper and boxes, before removing prints (forensic evidence). If they had not done it, it would have been fairly easy to match those prints with the biometric evidence of the stevedores present at the Guayaquil port at the time that the cargo in question had been packed.⁴³ The second case involving a Croatian master of the ship and a first deck officer happened in Panama in 2008 (a year after the Laptalo case). M/s Therese carried sugar from the port of Buenaventura, Columbia (where it had spent nine days on anchor) to its final destination of Puerto Principe, Haiti. Prior to its leaving the port of Buenaventura (Columbia), the ship was inspected by the Colombian anti-drug police squad. However, that inspection included only the search of the cabins, the deck and the engine room, but not the underwater hull scan. The Colombian port security requirements, enforced according to the ISPS, do not require mandatory underwater hull scans within hours prior to the ship's departure from the port; usually, such a survey is necessary only if the ship touches the port for the first time after the trip from another State. It is generally known that in some countries, Columbia being one of the notorious, there is a high risk of drug-smuggling (in export) in the special cylinders (so called "parasites") placed by specially trained divers during the night to the ship's propeller or other part of the hull. Therefore, a master of the ship aware of that fact, and acting in accordance and on behalf of the managing company, could require and pay the divers to perform the underwater hull scan as a precaution measure. However, such scans are costly, and masters are generally under pressure from their companies to reduce costs, and increase efficiency. No respectable shipping company on the global market today shall explicitly order savings on the safety and security measures, but reducing costs remains a necessity for the company and its master.⁴⁴ Therefore, performing costly, but not mandatory scans out of a pure precaution is not the first choice in the maritime industry today. This is exactly why

⁴³ Letter of Capt. Laptalo to his attorney sent from the Koredallos prison in 2007, p. 3.

⁴⁴ Some reported cases speak of companies which refused to prolong the contract of employment to the master who insisted on the "clean hull" scan, contrary to the company's order to save and take the risk.

such a scan was not done in the case of m/s *Therese* prior to its leaving Buenaventura, Columbia. When the ship reached the anchorage in the zone of the Panama Canal, the Columbian authorities informed the authorities of Panama that a cylinder containing drugs was attached to the ship *Therese*. The drugs were indeed found there, and subsequently two members of the crew (both Croatian citizens) were held in custody for several months: Master Subat Loris and first officer Duško Tanurdžić, with no evidence, only because of their commanding position on the ship (master) and duties with respect to the cargo (1st officer).⁴⁵ They were charged with placing the drugs to the underwater part of the hull, carriage and importation to the Panamanian waters, and/or supervising the drugs in transit.⁴⁶ During the following proceedings, however, no proof for that was found, and they were eventually set free. However, it is important to notice that the amount of the drugs found in the cylinder placed on the “*Therese*” was eight packages, but the exact amount and content of those varied considerably during proceedings (from 3 to 8 kilograms; the content was sometimes defined as cocaine, and other times as heroine, cocaine and “unknown substance”).⁴⁷ Therefore, it is reasonable to conclude that in this case, as well as in the case of Master Laptalo, it was not a large quantity of trafficked drugs – it always varies between the amount of several kilograms, to several dozen kilograms, which cannot be perceived as a large quantity of drugs in the context of modern illicit traffic in drugs. Also, it is important to note that the drugs in the second case were found after a denunciation from the Columbian authorities, the very same who do not impose the underwater hull scan of the ships leaving their ports. In order to understand correctly the position of the master of the ship (and other deck officers) with respect to the possible criminal responsibility for illicit traffic, one has to have wider understanding of other maritime, administrative and practical issues that constitute the reality of shipping and seafaring business and are pivotal to correct assessment of the final issue of criminal responsibility. Therefore, this text will try to elaborate three major problems:

1. the functions of a master of the ship, especially with respect to the cargo carried,
2. cargo handling process, pertaining documentation, and the difference between the maritime and commercial liability for the cargo according to the contract of carriage,

⁴⁵ For liability for the cargo of the master of the ship see *infra* 3.2.1. Nautical function and safety of the ship).

⁴⁶ The indictment was grounded on the statement that it would be “contrary to the common sense” to presume that such a shipment of drugs would be left unattended during the transit.

⁴⁷ The information obtained from the legal defence correspondence in cases Loris and Tanurdžić, by courtesy of the Croatian Seafarer’s Union/ITF Croatia.

3. criminal responsibility (or not) of the master of the ship for the cargo containing illicitly trafficked goods, based on the principle of command responsibility.

3.2. Master of the ship: what is he (really) responsible for?

In the early days of shipping, when the very roots of the modern maritime law were set, by far the most valuable asset of the owner of the ship - was the ship itself. In most cases, that remains unchanged until the present days. When sailing into a trading venture across the sea, in those ancient uncertain times, the owner was physically present on the ship to ascertain, as much as possible, the successful outcome of the whole venture. The owner, or – if there were several of them – one of the owners chosen among them, was in charge of all the commercial aspects of the journey, willing even to risk his life in order to preserve his ship and see that it returned safely from the journey, accomplishing successfully its trading task. Since the owner was usually a merchant, he did not have sufficient maritime skills for navigation. Therefore, a master mariner was employed (in Roman law called *magister navis*), who was fully in charge of navigation and safety of the ship, and was completely independent from the owner in fulfilling those duties. After the first accumulation of capital, merchants started to own more than one vessel, and were therefore no more able to be physically present on their ships during the voyages. The owner of the ship started to run the shipping business from the mainland, and had no communication with his ships while on the sea. Therefore, he had to transfer some of his functions onto the master of the ship to secure his interests and enable the successful completion of the trading venture (in the first place), and ascertain order on the ship and ship's safety (in the second place, in order to fulfil the first goal). Those were the times and reasons when all modern-day functions of the master of the ship were formed. Although everything in shipping has changed since those days, those functions inherent to the position of the master of the ship have remained very much unaltered until today. Notwithstanding the fact that technical milieu of modern shipping has nothing in common with the old days, starting from the fact that the ship (and its master) today has a permanent communication with the owner, there is almost no legal system that has taken away the traditional functions of the master of the ship.

3.2.1. Nautical function and safety of the ship

A master is the chief officer on the ship. He is in command of all maritime and technical operations necessary for the completion of the maritime endeavour, and – in order to fulfil that – commands the crew. The Croatian Maritime Code, similar to many other national maritime law regulations, contains a norm according to which

“...the master of the ship commands the crew and all other persons on board the ship. (...) The master of the ship shall be appointed and relieved of the duty by the company.”⁴⁸ Closely linked to the nautical function is his duty to return the ship safely back to its owner(s) upon the successful completion of the maritime endeavour, therefore making him responsible for the ship's safety in the largest sense. That particular issue of ship's safety has dramatically gained in importance in the last decade, making an important impact to this traditional function of the master of the ship as well.

The master has to be on board his ship, has to be personally on the bridge while entering or exiting ports, remains liable for navigation even while using services of pilots, decides on what needs to be done in all of the situations that arise during navigation, putting up with all kinds of pressure, and has to keep the ship and the crew fit to respond to all extraordinary situations on the sea, therefore performing necessary drill exercises.⁴⁹

Last but not least, the master has to secure the necessary conditions for the owner to generate income from the carriage of goods by sea, the latter being the main commercial ground for the existence of the maritime venture in the first place. Commercial function, or duty for the carried cargo during the voyage, developed with time as a special part of the nautical function, and is nowadays deemed in the maritime law theory as the nautical function in the wider sense. The difference between those two functions of the master of the ship vis-à-vis the owner on the one side, and the shipper of the goods from the other, can be seen from the basic rules governing liability of the carrier for the goods carried by sea. The Hague-Visby Rules⁵⁰, as the source of law most widely accepted by both the shipping and trading industry worldwide, make a sharp difference between the liability of the carrier for the loss or damage to the cargo incurred as a result of an error in navigation, from the damage that was caused by an error of the crew in the commercial duty for the cargo during voyage. During the period of the voyage, while the master is the only one in command of the ship and the cargo, the owner is not liable for errors in navigation of the master, or other member of his crew. However, he remains liable for the errors that can

⁴⁸ Art. 146 par. 1 and 3, Maritime Code of the Republic of Croatia, Official Gazette (Narodne novine) No. 118/2004, 76/2007, 146/2008.

⁴⁹ Tassel, Y: Capitaine: attributions et responsabilités in: *Droits maritimes* (edt. Beurier, J-P.), Dalloz, 2008, p. 431. For liability of the master of the ship for seaworthiness of the ship see: Toremar, M: *The Legal Position of the Ship Master*, Master Thesis, Master of Law Program, Department of Law, School of Economics and Commercial Law, Göteborg University, 2000, p. 29-30.

⁵⁰ 1968 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law, Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924, <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html> (12.4.2010).

be linked with the crew's duties to care for the ship's cargo, *as declared by the shipper*, and in accordance with his instructions.⁵¹ This important distinction of the carrier's liability arising from the contract of carriage of goods to the shipper (as the third party to the master – owner relationship) depicts best the very essence and roots of the master's functions on the ship. Duty of the master to care for navigation emanates from a very private, closed relationship with his employer. The latter invests the biggest asset (his ship) in the venture, and is not liable to anybody outside of this relationship for any collateral damage that might arise from the error in navigation, being the one that suffers the most from the mishap. The master, by making a fatal nautical mistake, risks his very life. The owner vested the master fully with those powers because he (the owner) is not capable to do that job himself. Both the owner and the shipper need the master and his knowledge. Because of that, the owner cannot give orders or instructions to the master in that respect, and the master is fully independent in fulfilling this function. Therefore, the owner cannot be held liable for those errors; everybody on the ship is exonerated for the errors or poor judgement that occurred during the highly risky and strenuous maritime venture. No additional pressure, in form of potential liability for damages with respect to private or public entities is to be put upon the master, while performing his difficult and responsible task of being alone in charge of the ship and everybody and everything on it. Should that not be the case, the pressure and risk of committing an error would only increase, therefore putting the ship and all the other interests linked with it (namely that of the cargo) to an even greater jeopardy. Nobody wins. This is the relationship whose ratio is turned “inwards” – only between the owner and the master.

On the other hand, the commercial duty of the master and the crew for the cargo carried is tightly connected to the contract of carriage of goods with the third party, the shipper. The owner of the ship, being the carrier under the contract of carriage, cannot personally fulfil the duty to care for the cargo during voyage, but vests again his crew, and his master as the commander of that crew, to take care of the cargo for

⁵¹ Art. IV par. 2. a) Hague-Visby Rules. This principle has been revoked by the 1978 UN Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), where the carrier remains liable for the loss or damage to the cargo caused by error in navigation during the whole voyage. This was the reason of marginalization of those Rules in shipping practice at the time. See text at: <http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/toc.html> (12.4.2010). The latest developments in this field include United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules 2009), where error in navigation is also not among excepted perils (Art. 17 par. 3). There was no obstruction to this idea during preparatory work, which speaks of a major development of technical milieu of shipping, what led to a different perception of legal interests of shipowners with respect to this issue. Text and preparatory works of Rotterdam Rules 2009 see at: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=about-2> (12.7.2010).

him, enabling him to earn the income for all of them from this commercial venture. Again, the former vested his master with some duties, but this time as his “agent” on the ship, to do something that is normally within his prerogatives, but cannot be done by him physically due to the non-presence on the ship. The ratio of this function of the master can be found “outwards”, in the contract of carriage with the shipper, but again links the master only with his employer, not with anybody outside, such as – the public authority. In other words, it is not (primarily) the public authority that vested the master with the duty to take care of the cargo carried on board the ship, in order to ascertain that no infringement of the public order (f.e. by way of illicit traffic, smuggling of the illegal cargo etc.) has been committed. The nautical function and care for the ship's safety is therefore functionally a consequence of a closed relationship between the master and the owner of the ship, arising from the maritime law. Only consequentially is the public order being preserved by way of performing those functions, f.e. the preservation of the maritime environment from ship-sourced pollution, safety of life at sea etc. This is the point at which next function of the master of the ship arises.

3.2.2. Administrative powers

Due to the physical isolation of the ship from the mainland during the voyage, the master of the ship is vested with some administrative powers to ascertain minimal functioning of the legal order on board the ship while on the high seas. He commands the crew and enforces the order on the ship, being the only officer allowed to carry sidearms to that purpose. Due to the urgency of the situation, and lack of the physical communication with the mainland, the master has the power to secure the facts of birth, death or the last will of a deceased by entering them into a log book. This entry has the power of a public entry. The master can also restrict the freedom on the ship to any person who puts in danger the ship itself, or anybody on board of a ship, or in case a criminal offence has been committed, or the danger of a commitment of such an act exists, and within reasonable frameworks can preserve the evidences of such an act for further prosecution on the mainland.⁵² Again, all those functions are only the transfer of the original public state prerogatives on the

⁵² Full listing and more details on the administrative functions of the master of the ship see: *Zapovjednik broda* in: *Pomorska enciklopedija*, sv. 8 (Šo-Ž), Jugoslavenski leksikografski zavod “Miroslav Krleža”, Zagreb 1989, p. 576-577. On criminal acts committed on board the ship and functions of the master of the ship see: Pavišić, B.: *Krivično djelo izvršeno na brodu i radnje zapovjednika broda radi pozivanja učinioca na odgovornost i utvrđivanja okolnosti pod kojima je djelo učinjeno*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* 1-2/1984, p. 129-154.; Pavišić, B.: *Usporedni osvrt na krivična djela zaštite reda (poretka odnosa) u plovidbi*, *Uporedno pomorsko pravo/Comparative Maritime Law*, 1-2/1987, p. 44-77.

mainland, transferred to the master of the ship due to the urgency of the situation, the lack of physical link with the ship on the seas, and the original function of the master to preserve the ship's safety. Again, we can say that the reasoning for this second specific set of administrative powers of the master on the ship came from "within" the maritime venture and the industry itself, but was given (or transferred) to him and enacted from the "outside", by the state, that is solely vested with those powers on the mainland.⁵³ Nowadays, the preservation of the public order has added a new dimension of the administrative power to the master of the ship, that of compliance with the ISPS code with respect to the security measures (see supra 2.4.).

3.2.3. Legal representation of the owner

Finally, the third function of the master of the ship is to legally represent the owner outside of his place of business. Representing the commercial interests of the owner of the ship during the maritime venture, the master of the ship has to conclude various contracts during the voyage in order to successfully bring the ship, passengers and its crew back.⁵⁴ Again, this function is only a part - or continuation - of the "inside" relationship between the master and the owner of the ship, as already shown above. Due to the need of legal certainty and preservation of the third party rights, the legal order had to intervene in this respect, specifying the content of this function, and its limits. By doing that, it did not, however, change the source of that function: those powers are inherent to the owner of the ship, and it is only by his will that some of them have been transferred to the master during the voyage, in order to preserve commercial interests of the owner. The legal order (or the public state) only intervened in order to give effect to that.

3.3. Illicit traffic and the modern cargo handling process

The vast majority of the cargo today is transported by multimodal transport, or by more than one means of transport. This is almost always the case with containerized cargo. The process of cargo handling can start at the shipper's or freight forwarder's premises, where it gets stowed and trimmed into the container, or palletized in some other form. Before the transport commences, the transport documents need to

⁵³ According to *Tassel*, the special character of the functions of the master on the ship is not to be attributed to the isolation, remoteness or urgency the ship is in. It is by the legal norm that he represents the law itself on board the ship, he is the sovereign on the ship. *Tassel*, Fn. 46, p. 431.

⁵⁴ See more in: *Pomorska enciklopedija*, Fn. 49, p. 577. See also: Barbić, J.: *Zapovjednik broda – punomoćnik brodara po zaposlenju*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 1-2/2008, p. 15-33.

be issued, and the data on the cargo carried (type, weight, dimensions, value etc.) that will be entered therein will be those provided solely by the shipper. Before the closing and sealing of the container, the cargo has to be inspected by the customs, in order to get the export customs clearance. However, it is the disposition of the customs to decide whether there is an interest to physically inspect the cargo, or just to issue the customs declaration based on other accompanying documents, and data provided therein. Up to this point in the voyage, the container can be sealed by customs upon the fulfilment of the custom's procedure, but also (sometimes even before that) by the freight forwarder, in order to protect the content of the container during its voyage by land (Picture 1).⁵⁵



Picture 1: The customs seal placed on the door of the container

The agreed transport document is issued by the freight forwarder (usually a waybill, or multimodal transport document), and the container with the declared cargo will start its way to the port of shipment. The data and documents pertaining to the cargo shall be passed from the shipper (or his forwarder) to the ship's agent. Once the container has reached the port, the agent (or port stevedores on his behalf) puts a firm iron **ship's seal** with a serial number to the bottom of the container's doors, which is not to be removed until the cargo reaches its final destination and consignee (Picture 2).

⁵⁵ Customs is authorised to remove the seal placed on the container prior to its inspection, and inspect the content of the cargo, sealing the container afterwards.



Picture 2: Ship's seal placed on the bottom of the containers' doors, blocking both sides of the door

All of the previous seals are placed on the medium part of the door, and can remain intact after the ship's seal is being placed. In all the subsequent documents issued by the ship only the serial number from the ship's seal is entered. Upon the discharge and handing over the cargo to the consignee the intact ship's seal is the proof that the container has been shipped in the same way and condition it has been taken over for transport, and that it has not been tampered with the shipment underway. It is also a firm proof in favour of the carrier in case of loss of cargo. If cargo is damaged within the sealed container, the carrier will only be liable if he did not take the necessary measures as to the commercial care of the container during voyage, according to the specific instructions from the shipper (f.e. maintaining the constant temperature of the reefer containers, dangerous cargo etc.). In other words, once the containers have been loaded, trimmed and secured into the position in the container ship, the crew is to take specific care of the container only "from the outside", according to specific instructions provided by the shipper. The ship's crew obtain that information exclusively through the accompanying documentation, and can by no means inspect the real content of the containers, nor has any interest, or physical possibility, to do so. What documents are passed to the ship with respect to the cargo carried, according to which the master and the crew take all necessary measures and precautions?

The shipper issues a **disposition for shipment** (Picture 3), containing all the data on the cargo to be shipped in one shipment by one particular ship. Those are

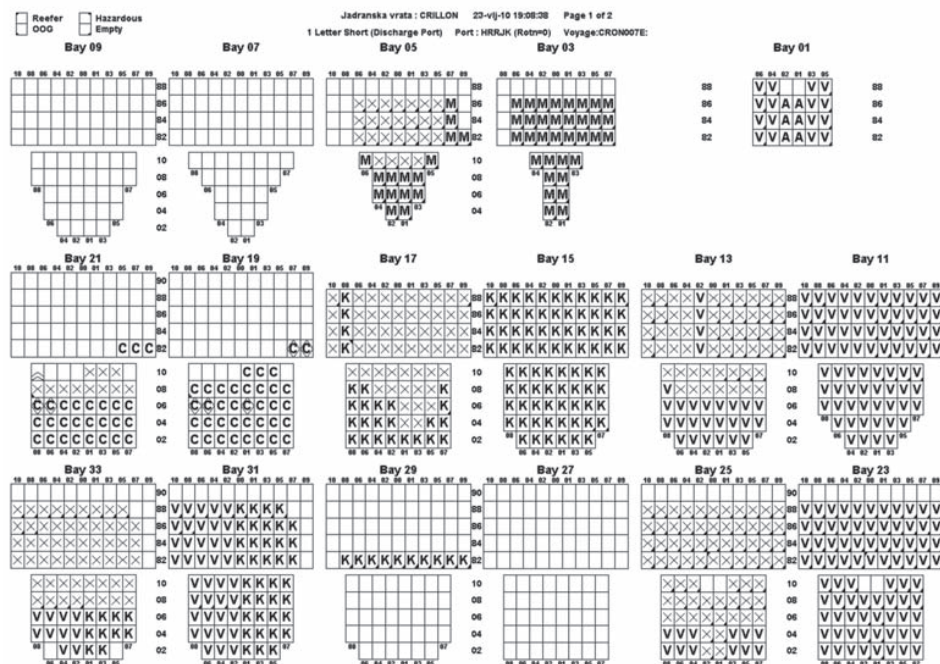
the data that will be used for all the subsequent cargo manipulations and entered into the transport documents. It is important to note at this point that the whole process is being done by way of documents: nobody has physically inspected the content of the container ever since it exited the premises of the shipper, or has been loaded into the container at some other place.

DISPOZICIJA												
trgovac TRAST Verdjeva 3 RIJEKA		brodar HAPAG LLOYD HAPAG 00000 BREMEN		pristaci HAPAG LLOYD HAMBURG		referent Jasna Tomac [213147]		prez. nat. usl. DRVENJACA				
						brod CRILLON		FL L	placanje 200	pre. rok		
						broj putovanja brodom 008W		broj kargo 008W				
rb	Disp. ulaza	Zaključak	Kontejner	Tip	Tez. kont.	Luka iskr.	Zemlja odrediš.	Br. pak.	Tez. robe	Tranship.	Carinski dok.	Opasan teret
	Plomba	Opis robe										
1.	09067173	37815353	CLHU8048337	45GP	3,800.00	TNRDS	TN	145	26,100.00		510/7280/28.12.09.	
	A2700558		DRVNA CELULOZA									
2.	09067235	37815353	CRXU9612258	45GP	3,800.00	TNRDS	TN	143	25,740.00		510/7280/28.12.09.	
	A2700559		DRVNA CELULOZA									
3.	09067344	37815353	CRXU9707461	45GP	3,800.00	TNRDS	TN	138	24,620.00		510/7280/28.12.09.	
	A2700560		DRVNA CELULOZA									
4.	09066900	37815353	HLXU6029111	45GP	3,800.00	TNRDS	TN	145	26,280.00		510/7280/28.12.09.	
	A2700555		DRVNA CELULOZA									
5.	09067480	37815353	HLXU6486946	45GP	3,800.00	TNRDS	TN	143	25,380.00		510/7280/28.12.09.	
	A2700561		DRVNA CELULOZA									
6.	09066996	37815353	HLXU6528620	45GP	3,800.00	TNRDS	TN	145	26,220.00		510/7280/28.12.09.	
	A2700557		DRVNA CELULOZA									
Ukupna težina kontejnera: 22,800.00 kg Ukupna težina robe: 154,340.00 kg												
napomena												
ovjera agenta agent JADROAGENT-HAPAG LLOYD - JADROAGE datum ovjere agenta 29. 12. 2009. referent agenta Nenad Vranic broj ovjere ovjera HTZ-a referent HTZ-a datum ovjere HTZ-a												
OVAJ DOKUMENT IZRAĐEN JE ELEKTRONSKOM OBRADOM PODATAKA I VRIJEDI BEZ POTRISA I PECATA. datum prijema 29. 12. 2009. 14:20 broj T-B (F) alfa broj 0021 dispozicija in. 09068239 str. 1												

Picture 3: Disposition for shipment

Based on the data from the disposition, the agent will make the **shipping plan** (Picture 4) for the whole shipment (all containers) to be loaded in that port onto one particular ship. The shipping plan is essential for the ship's safety and seaworthiness during the voyage: it is being done according to the technical and nautical characteristics of the ship on the one side, the declared characteristics of the cargo (from the transport documents provided to the agent: dimensions of the container, weight, special characteristics - refrigerated cargo, open top etc.) on the other, and the port of discharge on the third. The thing of interest to the ship and its master related to the containerized cargo is to preserve the stability of the ship during loading, but also after its completion, making the ship seaworthy for the voyage. The second thing of utmost importance in making the shipping plan is time. Commercial ships are on a very tight schedule, they have to leave the port on time, or lose money. There is a heavy pressure to the masters from the managing companies to speed up

the loading process and shorten the time spent in the port. Therefore, no container, either stowed alongside ship, or on the ship, should be moved twice, since that would mean loss of precious time. Therefore, the containers have to be placed in such a way as to preserve the ship's stability (heavy loads deeper under the deck, lighter and empty containers closer to the top etc.), but also grouped within the same bay according to the port of discharge. It is to be noted that ships touch ports 24/7, and procedures of loading and discharge take place at any time of the day or night, and in every weather condition.



Picture 4. Shipping plan – different letters signify different ports of discharge

Based on the information from the shipper's disposition, the ship's agent issues the **general disposition** (Picture 5), containing the information on the overall quantity of the cargo to be shipped (important also for freight payment).

GENERALNA DISPOZICIJA					
TRANSDRIA d.d. RVA BOGULI 1 51000 RIJEKA		HANJIN SHIPPING CO. 25-11 YOIDO-DONG 00000 SEOUL		CHILLON	
Brodar		Mani/ost br.		Tip kont.	
HAPAG LLOYD		00068120		40' kontejner (F)	
CMA CGM S.A. FRANCE		00008100		20' kontejner (F)	
HANJIN SHIPPING CO.		00058245		40' kontejner (F)	
UKUPNO:		65 kont.		182,690.00 kg	
30. 12. 2009. 12:00		420-556-30. 12. 2009.		GD-010000	

Picture 5: General disposition for shipment

Finally, the fundamental document for the ship is issued, based on the previously received information: the **cargo manifest** (Picture 6).

MANIFEST					
CMA CGM CROATIA POM Zr. fasizma 2/2 51000 RIJEKA		CMA CGM S.A. FRANCE c. DUAI D ARENC 13002 MARSEILLE		CMA CGM CROATIA POM Zr. fasizma 2/2 51000 RIJEKA	
CHILLON		CHILLON		CHILLON	
00068		00068		00068	
rb	Teret/ica	Kontejner	Tip	Tez. kont.	Tez. ukupn.
1.	PK2272680 075149	BM0U2079788	22G1	2,250.00	MTMLA HR
2.	NHSX8007 0351139	BSIU2097047	22G1	2,250.00	MTMLA HR
3.	DJ1263002 5011358	CMAU1057535	22G1	2,250.00	MTMLA HR
4.	DJ1263002 5011358	CRXU1068177	22G1	2,250.00	MTMLA HR
5.	IN1533032 0351140	DPSU2078906	22G1	2,250.00	MTMLA HR
6.	IN1533032 0351132	ECMU1183963	22G1	2,250.00	MTMLA HR
7.	PK2272680 075149	ECMU1183963	22G1	2,250.00	MTMLA HR
UKUPNO: 65 kont. 182,690.00 kg					
30. 12. 2009. 11:33					

Picture 6: Cargo manifest

The cargo manifest contains all the information for the ship on the cargo loaded in one port, needed for the safe completion of the voyage. It can be seen from the picture that the information concerning the cargo is scarce: its general description, number of packages within the container, dimensions, gross and net weight. In order to stress the fact that the carrier did not physically check the content of the cargo, the wording “said to contain” is entered. It does not change the fact that the carrier remains liable for the full content, state and weight of the cargo as declared. It does, however, make a difference should the cargo prove to be of a different kind than declared. In that case, and by that wording from the transport documents, the carrier denied all liability for the false declaration of the cargo. However, the most important data for the ship during taking over of the cargo is the serial number of the container, printed in bold letters in the manifest. It is practically the only information that gets physically checked by the crew during loading, in order to ascertain that the right cargo is being loaded onto the ship. Although the serial number of the ship's seal is also stated in the manifest, it is physically impossible to check that number too, due to the numerous reasons: it is printed very small, it is dangerous for the crew to get too close to the manoeuvring space of the lifting crane, it would slow down the loading process, poor visibility (night, rain...) and the fact that the containers are placed too high on the deck for the crew member to see. The same applies for the discharge operation: the port stevedores should compare the seal number while taking over the cargo from the ship. In practice, it is usually not the case, due to the speed with which these operations are done. When several hundreds, even thousands of containers need to be manipulated in and out of a large container ship by several cranes in a very short time, pushed to the very limits of technical performance of the cranes, it is not possible – from the financial, organizational and purely physical point of view – to manipulate every and each container twice to the shore: once for the inspection of the seal's number by the shore officer(s) duly equipped for the task (scanner for the bar code, computer etc.), and second time to its place on the shore. Last, but not the least, it is linked with serious costs, that raise the overall cost of the port charges for the ship, that cannot be charged through freight, since it would undermine the competitiveness of the carrier. Shipping is a global industry, its market is literally the whole world. The smallest change in the cost-benefit ratio makes the whole venture uncompetitive. Major loss of time linked with more money to pay - it is simply not something that can reasonably be expected to happen by anybody nearly in touch with the shipping reality.

After the completion of the loading operations as envisaged by the shipping plan, the stevedores issue the list of the loaded containers, and pass it to the ship's agent, who issues the final transport document for the shipper: the on board bill of lading. The **bill of lading** is the evidence of the contract of carriage between the

shipper and the carrier. The contractual liability of the carrier to the shipper for the goods carried is based on the data entered in the bill of lading, and those data – as seen above – are being successively copied from the initial disposition of the shipper.

It is all based on confidence. There is no liability on the part of the carrier if the shipper willingly falsely declares the goods carried within the closed and sealed containers or pallets, if those goods remain within the limits of the given data (weight, dimensions etc.) important for the ship's safety. If there is no liability of the owner as the carrier under the contract of carriage, there is also no responsibility of the master as his legal representative in case trafficked goods are being found within the ship's cargo by the port state authorities. Position of the master of the ship with respect to the cargo carried is derived from his position towards the owner, which in turn is defined by the contract of carriage. There is no extra-contractual liability, no implied warranty towards the public authorities by the side of the ship, or its master as the chief commander of the maritime endeavour.

3.4. Illicit traffic and the criminal responsibility of the master of the ship

In criminal law, everybody is innocent until proven guilty in due proceedings. The principle of proven guilt is the fundamental principle of any civilised criminal law system, in line with the basic principles of human rights. Nobody can be charged with, or accused of, the crime that was not described as such by the law before the time the act was committed (“*nullum crimen, nulla poena sine lege*”). For a person to become a suspect, a reasonable doubt has to exist, based on some facts that link that person with the crime. For a suspect to be found guilty and accused of any crime, the substantial elements of a crime have to be found, as described by the applicable law of the court in charge of the case, and sufficient evidence must be provided in the proceedings to link the accused with the crime. Should that not be the case, there is no criminal responsibility for any crime, as well as for the crimes of illicit traffic of humans, drugs, arms or any other illicit cargo by the present status of international conventions and known national criminal laws.⁵⁶

Command responsibility⁵⁷ is the only case in criminal law where strict responsibility of a superior officer (commander) is envisaged for war crimes, as

⁵⁶ For criminal responsibility of the master of the ship with respect of his duties on board the ship see: Toremar, M., Fn. 46, p. 35 and further.

⁵⁷ See in general Cryer et al., *An Introduction to International Criminal Law and Procedure*, 2nd ed., Cambridge University Press, 2010, p. 387-401; Meloni C., *Command Responsibility in International Criminal Law*, Asser Press, 2010; Mettraux G., *The Law of Command Responsibility*, Oxford University Press, 2009.

defined by the Art. 28 of the Rome Statute for the International Criminal Court⁵⁸, as well as Art. 7 par. 3 of the Statute of the International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia.⁵⁹ The principle of command or strict responsibility in criminal law is known also as the Yamashita or Medina standard, and is being acted upon in the present proceedings against military commanders for the war crimes committed in the former Yugoslavia before the International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia (ICTY). A commander of a ship is not a military commander. As seen above, his power to command arises from a different source and exists for different reasons than that of a military commander. The present sources of criminal law applicable to the crimes of illicit trafficking do not envisage strict command responsibility of the master of the ship for those acts. According to *Pavišić*, the analogy, by which certain acts would be proclaimed criminal or “enlargement” of criminalization from one field to another is strictly prohibited.⁶⁰ Therefore, and according to the abovementioned basic principle

⁵⁸ This article reads as follows: Responsibility of commanders and other superiors

In addition to other grounds of criminal responsibility under this Statute for crimes within the jurisdiction of the Court:

- (a) A military commander or person effectively acting as a military commander shall be criminally responsible for crimes within the jurisdiction of the Court committed by forces under his or her effective command and control, or effective authority and control as the case may be, as a result of his or her failure to exercise control properly over such forces, where:
 - (i) That military commander or person either knew or, owing to the circumstances at the time, should have known that the forces were committing or about to commit such crimes; and
 - (ii) That military commander or person failed to take all necessary and reasonable measures within his or her power to prevent or repress their commission or to submit the matter to the competent authorities for investigation and prosecution.
- (b) With respect to superior and subordinate relationships not described in paragraph(a), a superior shall be criminally responsible for crimes within the jurisdiction of the Court committed by subordinates under his or her effective authority and control, as a result of his or her failure to exercise control properly over such subordinates, where:
 - (i) The superior either knew, or consciously disregarded information which clearly indicated, that the subordinates were committing or about to commit such crimes;
 - (ii) The crimes concerned activities that were within the effective responsibility and control of the superior; and
 - (iii) The superior failed to take all necessary and reasonable measures within his or her power to prevent or repress their commission or to submit the matter to the competent authorities for investigation and prosecution. The integral text of the statute see at: <http://untreaty.un.org/cod/icc/statute/rome.htm> (2.4.2010).

⁵⁹ Art. 7 par. 3: Individual criminal responsibility “...The fact that any of the acts referred to in articles 2 to 5 of the present Statute was committed by a subordinate does not relieve his superior of criminal responsibility if he knew or had reason to know that the subordinate was about to commit such acts or had done so and the superior failed to take the necessary and reasonable measures to prevent such acts or to punish the perpetrators thereof.” The integral text of the Statute see at: http://www.icty.org/x/file/Legal%20Library/Statute/statute_sept09_en.pdf (2.4.2010).

⁶⁰ *Pavišić*, Fn. 36, p. 48.

of the criminal law, this type of responsibility does not exist, and cannot be enforced against a master of the ship for the crimes of illicit traffic committed during his command of the ship if no evidence of his personal involvement has been found. Everything important to know about the criminal offences committed in the course of a shipmaster's operating a vessel in international maritime navigation has been put succinctly by *Pavišić* in 10 Guidelines, which we reproduce here in their integral form:⁶¹

1. A shipmaster in international navigation (hereinafter: the shipmaster) shall be held criminally responsible only for culpable acts or an omission in the course of shipmaster's operating a vessel which constitutes a criminal offence under criminal law.
2. In predictability of criminal responsibility for acts or omissions in the shipmaster's operating a vessel, national law must be aligned with international law.
3. A shipmaster's fault for a criminal offence shall be individual and determined *in concreto*. The mere function of a shipmaster does not construe an *a priori* circumstance for determining fault. A shipmaster shall be held criminally liable for an act or omission of a crew member, which qualifies as a criminal offence under the circumstance stipulated by criminal law.⁶²
4. Sanctions for criminal acts committed in the course of the shipmaster's activities of operating a vessel shall be imposed according to the regulations of the relevant country in which the charges were brought, and under consideration of the weight of the criminal offence, whereas the circumstances of the offence shall determine the sanctions.
5. Fault for a criminal offence committed in the course of shipmaster's operating a vessel must be proven. The court shall determine the shipmaster's fault in a criminal proceeding.
6. A criminal proceeding for a criminal offence committed in the course of shipmaster's operating a vessel must be a due process (Article 14 of the

⁶¹ *Pavišić*, *ibid.*, 47.

⁶² This standing can be understood within the doctrine of *respondeat superior*. However, the author of this article disagrees at this point with *Pavišić*, since the master of the ship has only the duty to perform regular check-ups of the crew's premises, in order to ensure health and order on the ship (for example, prevent the spread of disease). Those check-ups have to be done with respect to the privacy of a crew member, and with as little disturbance for his intimacy as possible, given the special circumstances in which ship's crew live and work. Therefore, it is our belief that the master of the ship cannot be held liable for the acts of members of the crew, if the circumstances of the crime in question were impossible to detect within the regular duties of the master of the ship (*ultra posse nemo tenetur*). For example, small quantities of drugs hidden in parts of crewmembers' personal belongings cannot be detected during regular check-ups of the crew's premises, and therefore master of the ship should not be held liable for that.

International Covenant on Civil and Political Rights and Article 6 of the Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms *inter alia*).

7. Legal representation (defence) shall be provided to the person charged with a criminal offence in the criminal proceeding for an act committed in the course of shipmaster's operating a vessel.
8. The defence costs in the criminal proceedings for a criminal offence committed in the course of shipmaster's operating a vessel shall be covered by the company that appointed the shipmaster.
9. Special privileges foreseen under the national law are applied in cases concerning criminal offences committed in the course of shipmaster's operating a vessel.
10. Criminal proceeding for a criminal offence committed in the course of shipmaster's operating a vessel shall be conducted under due consideration of the interest of international navigation and with respect thereof.

4. CONCLUSION

The recent cases of Capt. Laptalo (in Greece 2007) and Capt. Loris (in Panama 2008), where these masters of sea-going ships were arrested and charged for illicit traffic in drugs without any proof of their individual guilt, rose a major concern among the seafaring world in the last few years. Capt. Laptalo was sentenced to 14 years in high-security prison by the court of 1st instance, but eventually relieved of all charges and set free by the Court of 2nd instance. He spent 16 months in prison, and suffered a number of devastating consequences to his, in every other respect flawless, career. It is not the end of those proceedings we should be looking at, it is their commencement in the port, upon the discovery of drugs, or any other illicit cargo on the ship, when the authorities of a port state arrest the master of the ship in question. In the reported cases, the two masters were charged for crimes of illegal importation of drugs based on their command responsibility for the ship, and everything on it. Such a (laic) legal construction is derived from the norm found in virtually every maritime law, according to which the master of the ship is in command of the crew and everybody else on the ship. It says: "If the master is in command of the ship, he therefore has command responsibility for ... (any crime, in those cases the illicit traffic)". This is legally completely wrong, and therefore unacceptable in practice. There is a sharp legal difference between commanding the ship with all the maritime functions implied, and command responsibility in terms of criminal law. Although

linguistically same, legally those terms are wide apart. From the functional analysis of the prerogatives of the master of the ship, it can only be concluded that those functions today are mostly derived from the “inside” relationship between the master of the ship and his employer, the owner of the ship. They serve first and foremost for the successful completion of the maritime endeavour, and preservation of the commercial interests of the owner of the ship. As a consequence, they are mostly developed and regulated within the private maritime law. The nautical function of the master of the ship means he has to preserve the ship and its cargo during voyage, and return it safely to the owner, preserving also his commercial interest in the cargo carried. This commercial duty with respect to the cargo is restricted to maintenance of the cargo according to the instructions given by the shipper, as pertained in the transport documents. With respect to the documents, we have clearly established that the documents and the date contained therein are virtually the same as those initially given by the shipper. The role the master and other deck officers play during (un) loading of the cargo is restricted to establishing the identity of the containers (with respect to containerized cargo) that are to be taken over for carriage in the respective port. The cargo within containers is already protected by the ship's seal while entering the ship, and no other physical inspection of the cargo is neither possible nor legally allowed. Since the commanding officer of the ship has no knowledge of the content of the cargo, he can bear no responsibility, criminal or other, should that content prove to be different than declared. The administrative function of the master of the ship is the only one with vested public interest of the state to preserve security and certain facts and information that arose during the period when ship was physically not in contact with the mainland, and only here we can detect a direct link to the administrative law. There is no direct link between the modern functions of the master of the ship and criminal law. Non-compliance with the administrative function can lead to a fine, or the responsibility of the master of the ship for misdemeanour. There is no implied obligation inherent to the position of the master in command of the vessel to ascertain that his ship is, or has to be, a crime-free zone, he only has to ascertain a safe completion of the voyage and obey all the (administrative) security measures with that respect.

On the other hand, criminal law has different principles that have to be obeyed in order to establish criminal responsibility. First and foremost, the principle of “*nullum crimen, nulla poena sine lege*” has to be applied with no exemption. This is not the case where *respondeat superior* doctrine applies.⁶³ With respect to possible

⁶³ *Respondeat superior* (Let the master answer), a common-law doctrine that makes an employer liable for the actions of an employee when the actions take place within the scope of employment. See <http://law.jrank.org/pages/9834/Respondeat-Superior.html> (1.4.2010).

criminal charges, the master is only *primus inter pares*, the first among peers, equal to everybody else on board the ship, and is no more exposed to criminal responsibility than any other member of the crew. The non-compliance with some of the ISPS security measures (as maritime administrative rules) by the ship can only lead to his responsibility for misdemeanour, as envisaged by the national legislation enforcing the ISPS. The reason for this lies in the abovementioned fundamental principle of criminal law according to which a person can be responsible for a crime only if it has been described as such by the law before it has been committed. Therefore, non-compliance with the ISPS security measures by the ship (for which the master is responsible) is described and can be penalized as an administrative offence, and not as a crime. If, however, it turns out that due to non-compliance with a particular ISPS measure (for example “turning the blind eye” by the master by not performing certain check-ups) a crime has been committed or facilitated (for example, illicit traffic in drugs, or smuggling of illegal immigrants), the master cannot be held criminally responsible without proof of his guilt in the concrete case. Here, the other fundamental principle of criminal law, the principle of presumed innocence applies. He can only be proven guilty if he *knew* about the concrete criminal plan and/or committing of a crime and participated in it, or did nothing to prevent it. Without that pivotal subjective element (guilt), he cannot be individually held responsible for the crime, but can be – at the same time – held liable as the master of the ship for violation of the ISPS security measures, and penalized according to the way and measures envisaged for such a violation by the national legislation enforcing such ISPS security measures (usually fines). This fundamental difference between responsibility for misdemeanor, but at the same time non-existence, and therefore non-responsibility for the crime has to be stressed and understood very clearly.

Finally, it has to be repeated that command responsibility in terms of criminal law exists only where it is expressly envisaged by the law in force (*nullum crimen, nulla poena sine lege*). Today, it is envisaged only for war crimes. Criminal responsibility for illicit traffic, smuggling, ship-sourced pollution, or other crimes that are or can be linked with maritime industry is based on the proven guilt, and never command responsibility.

It is also important to keep in mind that arresting a master of the ship and other officers upon discovery of any illicit cargo on a ship raises commotion within the port, and all the eyes and manpower get closely focused on that ship. In such a situation, it would be easier for another ship carrying illicit cargo to go unnoticed. This practice, known as “mules”, is widely known and used by drug traffickers all over the world. A small quantity of drugs is being carried by the carriers (mules) who are frequently oblivious to the very fact that they are carrying drugs on them, or in their belongings (f.e. small quantity of drugs placed in the luggage of tourists in airports). The police

is subsequently informed of the “mules” by the very same criminals who organized it. During the commotion raised by the arrest of the “mules”, and while the attention is being diverted, a large quantity of drugs passes unnoticed, and the criminal plan is fulfilled.

The above reported two cases of Croatian masters, where relatively small quantities of drugs were found, do not allow us to come to definitive conclusions, since their incidence is too small. However, they raise some new questions:

1. The criminal prosecution of the masters of the ship for illicit traffic on the ground of command responsibility happened twice in two years involving only Croatian masters. How many other cases involving masters of other nationalities were there at the same time? Can we talk of a trend being formed under the pressure of public interest for prosecution when real culprits are out of reach?
2. If the answer to this question is positive, it is emerging at the beginning of 21st century, the time of a largely sophisticated and modern shipping industry. This industry has been known since the ancient times, and criminal command responsibility of a master of the ship has never been heard of. Can this be accidental?
3. The quantity of drugs seized in both reported cases are rather small (51 kg of cocaine in the Laptalo case, 3 or 8 kg of cocaine in the Loris case), given the scale of the global business of illegal traffic in drugs. There are other suspicious facts in both of the cases, speaking in favour of a possible “master plan” (unusual change of cargo to be unloaded in Aegion, destroying drugs before forensic evidence taken, acting upon denunciation from the government that has the largest rate of illicit traffic in drugs and has no enforcement of a basic measures against illegal traffic etc.). Can we talk of the practice of “mules”, where masters of the ships are being used as collateral victims?

The all-encompassing answer to those questions would need a thorough research on many levels, based on the data obtained by the seafarers unions (on all the masters of the ship arrested in similar cases) and the police (on the drug-trafficking cases involving sea transport). Although such cases of command criminal responsibility of masters and officers are perceived more as sad but isolated incidents within the seafaring industry, deep down it leaves a very bitter taste of fear in everyone who is, or plans to, embark on a sea-going ship as a deck officer. This fear is far from being ungrounded, because it looks like we still do not know the answer to the fundamental question: When and why did command of the ship become equivalent to command responsibility for war crimes?

Sažetak:

**PRETPOSTAVLJENA KAZNENA ODGOVORNOST ZAPOVJEDNIKA
BRODA ZA DROGU KOJA SE PREVOZI KAO BRODSKI TERET:
TEST BRODARSKE STVARNOSTI**

Prijevoz brodom jedan je od omiljenih vidova prijevoza ilegalnih imigranata i droge kojeg koristi organizirani kriminal širom svijeta. Ustaljeni je pomorsko-pravni princip odgovornosti zapovjednika broda kao punomoćnika brodara po zaposlenju za sve odnose koji nastanu tijekom plovidbe i u vezi s brodom, no brzina prijevoza, količina prevezene robe i nemogućnost kontrole sastava tereta od strane zapovjednika broda pri ukrcaju čine njegov položaj u slučaju ilegalnog krijumčarenja u suvremenoj pomorskoj praksi izuzetno teškim. U posljednje vrijeme zamjetan je trend vrlo slobodnog tumačenja dosega i uvjeta za kaznenu odgovornost pomoraca općenito, pa tako i zapovjedne odgovornosti zapovjednika broda. Sukobljeni interesi brodarske industrije, koja želi motivirati stvaranje i zadržavanje kvalitetnog kadra u struci, i interesa obalnih država suočenih s opasnim slučajevima ilegalnog krijumčarenja droge i ljudi počinjenih brodovima za suzbijanjem takvog ponašanja, čine ovo pitanje jednim od gorućih pitanja pomorsko-pravne prakse danas, i predmet su izučavanja ovog rada.

Ključne riječi: *nezakonito trgovanje (trafficking), krijumčarenje, zapovjednik broda, postupanje s teretom, droga, funkcije zapovjednika broda, zapovjedna odgovornost.*

PRAVILNIK O MJESTIMA ZAKLONIŠTA – PRUŽA LI PRAVILNIK PRIŽELJKIVANU ZAŠTITU HRVATSKOG MORSKOG OKOLIŠA?

Prof.dr.sc. RANKA PETRINOVIĆ*
MARIJA ŠKILJO**

UDK 351.813.12.(094)
349.6 (497.5)(262.3)
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 31.5.2010.
Prihvaćeno za tisak: 17.6.2010.

U radu se prikazuje Pravilnik o mjestima zakloništa i njegov utjecaj na zaštitu morskog okoliša. Republika Hrvatska je, među rijetkima u svijetu, donijela poseban Pravilnik o mjestima zakloništa kojim se detaljno propisuje postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje takvog mjesta, uvjeti koje moraju zadovoljavati mjesta zakloništa, način korištenja mjesta zakloništa te obvezno osiguranje, odnosno drugo financijsko jamstvo za štete i troškove koji nastanu prilikom prihvata broda u mjesto zakloništa. Pravilnikom se također utvrđuje obveza donošenja i ažurnog održavanja Plana prihvata brodova u nevolji kao temeljnog izvedbenog dokumenta koji, u skladu s Rezolucijom IMO-a A.949 (23), sadrži sve potrebne podatke za određivanje mjesta zakloništa. Mjesto zakloništa definirano je Pravilnikom kao mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu ili okolišu. Ta mjesta su zamišljena kao određena zemljopisna područja duž obale gdje bi se mogla sanirati šteta i obaviti hitni popravci na brodu te prekrcati teret. U Pravilniku se izrijeком ne spominje konkretno nijedna luka ili mjesto zakloništa, nego se ističe da se takvo mjesto određuje ovisno o situaciji. Podatci o mogućim mjestima zakloništa navedeni su u GIS aplikaciji kao sustavu računalne podrške odlučivanju koji sadrži moguća mjesta

* Dr.sc. Ranka Petrinović, izvanredna profesorica Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split; e-mail: ranka@pfst.hr.

** Marija Škiljo, studentica Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu.

zakloništa i ostale pridružene informacije. Poslove službe pružanja pomoći brodovima na moru (MAS), kako su definirani Rezolucijom IMO-a A.950(23), obavlja Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru.

Ključne riječi: mjesto zakloništa, onečišćenje, Pravilnik o mjestima zakloništa, Plan prihvata broda u nevolji, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru.

1. UVOD

Opasnost od pomorskih nezgoda s velikim onečišćenjem morskog okoliša izlivanjem ulja i drugih štetnih tvari s brodova u drugoj polovici dvadesetog stoljeća dramatično je povećana. Dugi niz godina međunarodna pomorska zajednica različitim mjerama nastoji zaštititi sve ugroženiji morski okoliš.¹

Određivanje *mjesta zakloništa* od strane obalnih država za brodove u nevolji jedno je od učinkovitih načina sprječavanja onečišćenja morskog okoliša. *Mjesta zakloništa* zamišljena su kao zemljopisna područja koja se mogu, u slučaju potrebe, opskrbiti opremom, uslugama i drugim uvjetima pogodnim za ispitivanje i saniranje štete i obavljanje hitnih popravaka brodova (osobito nakrcanih tankera) te prekrcaj tereta. Nedostatak obvezujućih propisa o dužnosti obalne države da prihvati brod koji treba pomoć u svoje unutarnje morske vode i teritorijalno more² imao je za posljedicu velika onečišćenja morskog okoliša koje su uzrokovale različite pomorske nezgode tankera.

Nakon pomorskih nezgoda tankera *Erika* (1999.) i *Prestige* (2002.) koje su katastrofalno onečistile francuski i španjolski morski okoliš, postalo je jasno da obalne države trebaju unaprijed odrediti ili makar propisati kriterije i mjere za određivanje *mjesta zakloništa* gdje je moguć privremeni smještaj broda radi uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu teretu i okolišu.³ Iskustva s pomorskim nezgodama u državama koje dopuštaju dovođenje oštećenih brodova u *mjesta zakloništa* (kao što je

¹ Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006., str. 391.

² *Konvencija UN o pravu mora* iz 1982. godine, članak 18. stavak 2. Prema međunarodnom pravu mora kada brod plovi u neškodljivom prolasku, može se zaustaviti i sidriti isključivo u slučaju više sile ili nevolje na moru. Države često izbjegavaju primijeniti ovu odredbu bojeći se ugrožavanja sigurnosti plovidbe, a posebice onečišćenja morskog okoliša.

³ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, Narodne novine, br. 3/08, članak 3., stavak 2.

npr. Nizozemska) pokazala su da lokalizirano onečišćenje može olakšati suzbijanje šteta većih razmjera za razliku od nekontroliranog onečišćenja koje može uslijediti nakon odluke obalne države da brod ostane na moru (*Erika*, *Prestige*).

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) donijela je 2003. godine smjernice o *mjestima zakloništa*. Europska unija također se uključila u rješavanje problematike *mjesta zakloništa* budući da su se nezgode tankera *Erika* i *Prestige* dogodile u njenim vodama. Direktivom 2002/59/EC zahtijeva se od država članica da donesu detaljan plan u slučajevima kada brodu treba pomoć i da dostave popis *mjesta zakloništa* u kojima bi se brodovi u nevolji lakše mogli spasiti uz efikasnije sprječavanje onečišćenja morskog okoliša, ako ono prijeti. Državama članicama EU bio je ostavljen rok do kraja 2007. godine za ispunjenje uvjeta iz Direktive. Različite države su na različite načine riješile problematiku *mjesta zakloništa*; mnoge države za rješavanje slučajeva oštećenih brodova, kojima je potrebno *mjesto zakloništa*, ipak koriste princip “svaki slučaj za sebe” (*case by case*).⁴ Veliki broj europskih država postupio je u skladu s IMO smjernicama i Direktivom Europske unije 2002/59/EC na način da su deklarirale postojanje *mjesta zakloništa*, ali podatci o tim mjestima nisu dostupni javnosti.⁵ Mali je broj država u svijetu objavio svoja *mjestima zakloništa* za brodove u nevolji.⁶ To je učinila Danska, koja je odredila dvije vrste takvih mjesta: za brodove koji su pretrpjeli manju pomorsku nezgodu i za brodove koji su jako oštećeni.

U skladu s IMO smjernicama Republika Hrvatska je *Pomorskim zakonom* iz 2004. godine⁷ propisala da je ministar zadužen za poslove pomorstva (u daljnjem tekstu: ministar) obavezan u roku od tri godine (dakle do kraja 2007. godine) odrediti *mjestima zakloništa*, propisati uvjete koje zakloništa moraju ispunjavati te uvjete i način korištenja *mjesta zakloništa*. Na taj način su smjernice iz IMO Rezolucije A.949 (23) o mjestima zakloništa dobile u Republici Hrvatskoj karakter obveznosti.

⁴ <http://www.maritimesafety.org> - Pomorski fakultet iz Kalmara, Švedska, proveo je 2006. godine istraživanje o *mjestima zakloništa* u Baltičkim državama. Tako npr. Finska nema određena *mjestima zakloništa*, već rješava svaki slučaj za sebe. Norveška također rješava svaki slučaj za sebe; opširnije o tome vidi Alla Pozdnakova, Places of refuge for vessels in the Barents Sea: Perspective of the Norwegian-Russian cooperation, *The Journal of International Maritime Law*, Volume 15, Issue 6, November-December 2009, str. 495-507.

⁵ <http://www.maritimesafety.org> - U Njemačkoj i Švedskoj popis *mjesta zakloništa* nije javno objavljen. U Poljskoj je popis *mjesta zakloništa* povjerljiv dokument kojem pristup imaju ovlaštene osobe Pomorskog ureda u Szczecinu i Služba traganja i spašavanja.

⁶ Rusija je odredila Kaliningrad kao *mjesto zakloništa* za brodove u nevolji (isključeni su strani ratni brodovi, nuklearni brodovi i oni koji prevoze štetni i opasni teret). Latvija je objavila popis *mjesta zakloništa* (Liepaja, Riga, Ventspils, sidrište Kolka). Estonija je imenovala tri *mjestima zakloništa* (luke Muuga, Paldiski South i Kunda). U Litvi je ministar prometa i komunikacija definirao potencijalna *mjestima zakloništa*.

⁷ *Pomorski zakonik Republike Hrvatske*, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08.

Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva donijelo je u siječnju 2008. godine *Pravilnik o mjestima zakloništa* zajedno s temeljnim izvedbenim dokumentom – *Planom prihvata broda u nevolji*. Rijetke su države u svijetu, a među njima je Hrvatska, koje imaju svoje nacionalne propise o postupku odabira i odobrenja *mjesta zakloništa*.⁸ Hrvatska je tim odredbama pokazala visok stupanj svijesti u zaštiti svog morskog okoliša.

U skladu sa Smjernicama IMO-a A.950 (23), koje preporučuju obalnim državama osnivanje službe koja bi prikupljala potrebne podatke za prihvata broda u *mjesto zakloništa*, Republika Hrvatska odabrala je *Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru*⁹ (u daljnjem tekstu: Nacionalna središnjica) kao službu pružanja pomoći brodovima na moru (MAS).

2. POVIJESNI RAZVOJ MJESTA ZAKLONIŠTA

Ideja o pružanju zakloništa za brodove u nevolji javila se kasnih 80-tih godina prošlog stoljeća, kada je Pravni odbor IMO-a pripremao nacrt nove *Konvencije o spašavanju*.¹⁰ Jedan od prijedloga je bio da se obalne države obvežu primiti brodove u nevolji u svoje luke. Iako su predstavnici nekih država to podržavali, drugi su izražavali sumnju u poželjnost uključivanja javnopravnih odredbi u privatnopravne konvencije kao što je *Konvencija o spašavanju*. Naglašavali su da se pri usvajanju takvih odredbi prvenstveno trebaju uzeti u obzir interesi obalnih država. Izražena je i sumnja u utjecaj takve odredbe na konačne odluke obalnih vlasti u konkretnim slučajevima kada se brod nađe u opasnosti, a predstavlja ozbiljnu prijetnju morskom okolišu.

⁸ Ivo Grabovac, *Hrvatski Pravilnik o mjestima zakloništa* (u povodu slučaja turskog broda “UND Adriyatik”), *Jadranska meteorologija*, Split, LIV – 13, str. 34 – 38.

⁹ *Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru*, Narodne novine, br. 164/98., članak 1. stavak 2. Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (RCC) utemeljena je *Nacionalnim planom traganja i spašavanja ljudskih života na moru*, a prema *Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru*, 1978. godine (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 14/96). Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru je tijelo odgovorno za provedbu uspješne organizacije službe traganja i spašavanja te za usklađeno vođenje operacije traganja i spašavanja u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu. Nacionalna središnjica osnovana je prvenstveno za spašavanje ljudskih života, međutim, s vremenom se Republika Hrvatska odlučila koristiti ovo tijelo za različite urgentne situacije na moru kada nije ugrožen samo ljudski život već i kada različite opasnosti prijete imovini, posebno morskom okolišu.

¹⁰ *Konvencija o spašavanju*, 1989. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/98.

Kao posljedica tih prijedloga usvojen je članak 11. *Konvencije o spašavanju* koji glasi: *Država stranka će, propisujući ili odlučujući o pitanjima vezanim za spašavanje ili kada odlučuje o pristupu brodova u nevolji u luke ili o davanju pogodnosti spašavateljima, voditi računa o potrebi suradnje između spašavatelja, drugih zainteresiranih stranka i javnih vlasti u svrhu djelotvornog i uspješnog obavljanja spašavanja, radi spašavanja života ili imovine u opasnosti kao i općenitog sprječavanja štete na okolišu.*¹¹

Ta odredba uključena je u konačni tekst *Konvencije o spašavanju* iz 1989. godine. Međutim, istraživanje Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) iz 2002. godine pokazalo je da niti jedna država koja je ratificirala *Konvenciju o spašavanju* nije prihvatila izričito, svojim nacionalnim propisima, pravne učinke članka 11. *Konvencije*. Nepoštivanje odredbi članka 11. znatno je otežalo položaj spašavatelja prilikom obavljanja operacija spašavanja brodova (koji predstavljaju prijetnju morskom okolišu) te im umanjilo izvjesnost dobivanja nagrade za spašavanje. To, međutim, nije imalo samo negativan utjecaj na prihode spašavatelja i predstavljalo nedovoljan poticaj spašavateljima u zaštiti morskog okoliša, nego je često ugrožavalo uspjeh već započetih akcija spašavanja u sprječavanju onečišćenja.

Kao posljedica stradavanja tankera *Erika* (1999.) ponovno se u studenom 2000. godine postavilo pitanje određivanja *mjesta zakloništa* pa je određivanje takvog mjesta za brodove u nevolji preporučeno obalnim državama kao mjera za poboljšanje sigurnosti plovidbe i smanjivanje rizika od onečišćenja uljem.¹² Godinu dana poslije osnovana je radna grupa Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a, koja je predložila učinkovito rješavanje problema *mjesta zakloništa* dajući toj mjeri prioritet za poboljšanje sigurnosti plovidbe i, posebice, zaštite morskog okoliša.

U višegodišnjim raspravama upotrebljavali su se različiti termini dok se nije prihvatio najpogodniji izraz, a to je *mjesto zakloništa*. Iako je termin *luka zakloništa*

¹¹ Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995., str. 430.

¹² Nakon stradavanja tankera *Erika*, a na prijedlog Francuske, Europska unija je pripremila dva paketa mjera pod nazivom *Erika packages I. i II. Erika package I.* ima za cilj sužavanje postojećeg zakonodavstva u korist nadzora države luke i klasifikacijskih društava, predlaganje novih mjera za ubrzavanje povlačenja tankera s jednostrukom oplatom s tržišta i poboljšanje kontrole pomorstva u europskim morima, a s *Erika package II.* predlaže se osnivanje *Europske agencije za sigurnost na moru* – EMSA (*European Maritime Safety Agency*), osnivanje informacijskog sustava za poboljšanje praćenja prometa u europskim vodama i osnivanje dodatnog kompenzacijskog fonda za štete od onečišćenja uljem. Krajem 2005. godine usvojen je i treći paket mjera *Erika III. package* (engl. *Third Maritime Safety Package*), a sastoji se od sedam prijedloga koji uključuju dopune postojećim direktivama i odnose se na: usklađivanje pravila i standarda različitih država zastava brodova, klasifikacijska društva, kontrole države luke, službe nadzora plovidbe, istraživanje pomorskih nezgoda, odgovornosti i naknade štete putnicima u slučaju pomorske nezgode i izvanugovornu odgovornost brodara.

bio u širokoj upotrebi u pomorstvu, nije se pojavljivao značajnije u okviru važnih javnopravnih i privatnopravnih konvencija (npr. UNCLOS,¹³ SOLAS, *Konvencije o spašavanju*, OPRC¹⁴ itd.). U svibnju 2001. godine, kada se intenzivno raspravljalo o tom problemu, zaključilo se da upotreba riječi *luka* može biti preuska i ograničena, nasuprot zamišljenom dijelu zemljopisnog područja koji bi se mogao, u slučaju potrebe, opskrbiti opremom i različitim uslugama (uključujući pripremne radnje) za brodove u nevolji, osobito nakrcane tankere. Nakon toga tajništvo IMO-a predlaže upotrebu šireg pojma, a to je *mjesto zakloništa* (engl. *places of refuge*). Drugi izraz koji se koristio bio je *sigurno zaklonište* (engl. *safe haven*); međutim, kako obje riječi u izrazu znače skoro istu stvar, jedna drugu čine suvišnom i nepotrebnom. U daljnjem radu po tom pitanju, Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a je na kraju odlučio ubuduće upotrebljavati izraz *mjesto zakloništa* (*places of refuge*) te je savjetovao drugim IMO odborima (Odboru za zaštitu okoliša i Pravnom odboru) da koriste taj termin. Taj izraz je danas općeprihvaćen.

Daljnje ubrzavanje donošenja mjera za određivanje *mjesta zakloništa*, te pritisak IMO-a na obalne države za uvođenje tih mjera u nacionalne pravne sustave, potakao je slučaj tankera *Castor*,¹⁵ koji je u prosincu 2000. godine doveo do usijanja problem

¹³ *Konvencija UN o pravu mora*, 1982. godine, Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 28/96 stupila je na snagu 16. studenog, 1994. godine.

¹⁴ *Konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve onečišćenja uljem*, 1990., London (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 2/97), stupila je na snagu 1995. godine.

¹⁵ Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, London, 2002., str. 743; Ranka Petrinović, *Mjesto zakloništa kao novi element zaštite morskog okoliša*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 42(79.), 2005., str. 420. Dok su pomorske nezgode tankera *Erika* i *Prestige* imale za posljedicu katastrofalno onečišćenje morskog okoliša, 2000. godine, dakle u razdoblju između stradanja tankera *Erika* (1999.) i tankera *Prestige* (2002.), dogodila se nezgoda tankera *Castor* koja je, ponajprije zahvaljujući akcijama spašavatelja, sretno okončana ali je dodatno upozorila na problem *mjesta zakloništa*. Tanker *Castor*, nosivosti 30.068 tona, nalazio se u blizini obala Maroka u zapadnom Mediteranu na povratku iz Crnog mora, prevozeći 8.7 milijuna galona bezolovnog benzina kada se pri jakom nevremenu otvorila pukotina na glavnoj palubi. Pozvani su u pomoć spašavatelji te je brod uzet u tegalj prema uvjetima spašavanja iz obrasca LOF. Prema različitim stručnim mišljenjima opasnost od obavljanja prekrcaja tereta i balasta s tako ugroženog tankera na otvorenom moru prijeti daleko više onečišćenjem morskog okoliša nego kada se to izvrši u zatvorenom i zaklonjenom prostoru. Usprkos upozorenjima stručnjaka o postojanju velike opasnosti koja je prijetila ljudskim životima i morskom okolišu, uslijed prekrcajanja tereta na otvorenom moru te zahtjevu spašavatelja upućenom nekolicini mediteranskih država da dopuste dovođenje tankera u zaštićeno *mjesto zakloništa* kako bi se teret sigurno prekrcao, nijedna država nije bila spremna ponuditi jedno takvo zaštićeno mjesto u blizini svoje obale. Trideset pet dana nije se moglo naći *mjesto zakloništa* gdje bi se prekrcao teret s oštećenog tankera *Castor* i gdje bi se izvršio popravak broda. Vlasti Maroka i Gibraltara su zabranile tankeru ulazak u morski prostor i luke pod njihovom jurisdikcijom. Brod je potom tegljen prema jugoistočnoj obali Španjolske. Međutim, španjolske obalne vlasti su zatražile da se brod drži na određenoj udaljenosti od obale. Za vrijeme tog perioda čekanja i traženja *mjesta zakloništa* evakuirana je posada broda. Na kraju je brod, nakon više od 2.000 milja lutanja pre-

mjesta zakloništa. Osam država odbilo je pružiti *mjesto zakloništa* teško oštećenom tankeru *Castor* kojega su spašavatelji teglili više od 2.000 milja preko zapadnog Mediterana. Na kraju je, zahvaljujući prvenstveno spašavateljima, uspješno izvršena akcija prekrcajanja tereta (oko 30.000 tona bezolovnog benzina) s broda na brod, te je tanker *Castor*, nakon šest tjedana dotegljen u Grčku. Na taj je način sretno okončana jedna od najdužih operacija spašavanja na moru.

Na početku 2001. godine IMO potiče, kao prioritet, globalno razmatranje problema *mjesta zakloništa* za brodove u nevolji donoseći mjere kojima vrši pritisak na obalne države, u interesu sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša, da ugroženim brodovima osiguraju primjerenu pomoć, opremu i druge pogodnosti koje su potrebne. U međuvremenu se dogodila nesreća tankera *Prestige* koja je dodatno naglasila problem *mjesta zakloništa*. Na kraju je u studenom 2003. godine, Skupština IMO-a usvojila dvije rezolucije sa smjernicama koje se odnose na određivanje *mjesta zakloništa* za brodove kojima je potrebna pomoć.

Rezolucija A.949 (23) pod nazivom *Smjernice o mjestima zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć (Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance)*¹⁶ primjenjuje se u slučajevima kada brodu treba pomoć, a sigurnost ljudskih života nije ugrožena. Kada postoji opasnost za ljudske živote primjenjuju se odredbe SAR konvencije.¹⁷ Smjernice iz Rezolucije A.949 (23) IMO-a ukazuju da je, u slučajevima kada se dogodi pomorska nezgoda koja uzrokuje progresivno stradavanje broda, najbolji način sprječavanja štete ili onečišćenja morskog okoliša prebacivanje tereta i goriva kako bi se moglo eventualno popraviti oštećenje na brodu. Takav se postupak može sigurno i brzo provesti u *mjestu zakloništa*. Međutim,

ko zapadnog Mediterana, dotegljen do obale Tunisa gdje je dopušteno spašavateljima prekrcajanje tereta, ali samo s broda na brod (*ship-to-ship*) iako vremenski uvjeti nisu bili ni malo pogodni za takvu akciju. Teret se, na sreću, uspio sigurno prekrcati te je tanker nakon šest tjedana borbe i krajnje neizvjesnosti dotegljen u Grčku. Na taj je način okončana jedne od najdužih operacija spašavanja na moru. Za uspjeh akcije spašavanja sigurno je najzaslužnija izvanredna suradnja između spašavatelja, klasifikacijskog društva – *American Bureau of Shipping* i pomorskog ureda u Cipru, čiju zastavu je tanker *Castor* vao. S druge strane ovaj slučaj spašavanja izazvao je krajnju zabrinutost profesionalnih spašavatelja jer se nikada nije dogodilo da je čak osam država odbilo pomoći brodu u nevolji iako je spašavatelj, firma *Tsavliris*, ponudila već na početku detaljni plan sigurnog spašavanja tankera potkrijevajući ga tehničkom analizom napravljenom od strane nezavisnih stručnih službi.

¹⁶ Z. Oya Ozcayir, *Port State Control*, London, 2004., str. 335.

¹⁷ SAR konvencija – *Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru*, 1978. godine. Za spašavanje osoba u teritorijalnom moru obalnih država značajan je *Priručnik o pomorskom i zrakoplovnom traganju i spašavanju na moru* usvojen 1998. godine od strane Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo. Priručnik je sastavljen od tri knjige od kojih je za posadu broda i zrakoplova najvažnija treća knjiga. Priručnik je poznat pod skraćenim nazivom IAMSAR MANUAL (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*).

dovođenje takvog broda u *mjesto zakloništa* blizu obale može ugroziti obalnu državu ekološki i ekonomski pa se lokalne vlasti i stanovništvo obalnih država često protive takvom postupku. Zbog toga je, u vrijeme donošenja Rezolucije A.949 (23), prevladavalo mišljenje da pristup *mjestu zakloništa* ugroženom brodu često uključuje donošenje političke odluke koja se može ishoditi samo na osnovi “svaki slučaj za sebe”. U takvim slučajevima treba paziti na ravnotežu između interesa broda i zaštite morskog okoliša obalne države. Iako nisu obvezujući instrument, Smjernice sadrže određeni standard postupanja u slučaju razmatranja zahtjeva za *mjestom zakloništa* i nastoje pomoći nadležnim tijelima obalnih država pri donošenju odluke.¹⁸

Druga rezolucija, A.950, koja definira posebnu *Službu pomoći na moru* (*Maritime Assistance Services – MAS*), preporučuje svim obalnim državama da osnuju službu pomoći na moru (MAS).¹⁹ Glavni zadatci službe su primanje različitih izvješća, savjeta i obavijesti koje zahtijevaju brojni IMO instrumenti; nadziranje stanja broda ako takvo izvješće pokazuje da nezgoda može dovesti do situacije u kojoj brodu treba pomoć; također služi kao centar za prikupljanje podataka ukoliko stanje broda nije zabrinjavajuće i opasno, ali ipak zahtijeva razmjenu informacija između broda i obalne države (zbog mogućeg pogoršanja stanja ugroženosti broda); a služi i kao centar za komunikaciju s privatnim spašavateljima koji su uključeni u operaciju spašavanja ugroženog broda ako obalna država smatra da treba nadzirati sve faze operacije spašavanja.

Važnu ulogu u daljnjem rješavanju problematike *mjesta zakloništa* odigrao je Međunarodni pomorski odbor (CMI). Veliki dio konferencija u Vancouveru (2004.), Dubrovniku (2007.) i Ateni (2008.) bio je posvećen određivanju *mjesta zakloništa* s prijedlogom donošenja posebne Međunarodne konvencije o mjestima zakloništa. Taj prijedlog je prosljeđen IMO-u. Trenutačno su u tijeku pripreme radnje za izmjenu postojeće *Konvencije o spašavanju* iz 1989. godine koje će obuhvatiti i institut *mjesta zakloništa* jer je on neodvojiv od modernog prava spašavanja.

3. PRAVILNIK O MJESTIMA ZAKLONIŠTA

3.1. Općenito

U Republici Hrvatskoj u novije je vrijeme doneseno niz propisa kojima se nastoji ostvariti učinkovitija zaštita morskog okoliša. Njihovo je temeljno obilježje da su usklađeni s najnovijim razvojem međunarodnog i europskog prava zaštite

¹⁸ Dorotea Ćorić, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 111.

¹⁹ Özçayır, isto, str. 336.

morskog okoliša. Početkom 2008. godine, u skladu s IMO smjernicama A.949 (23), EU direktivom 2002/59/EC i odredbama članka 1021. Pomorskog zakonika, Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva donijelo je *Pravilnik o mjestima zakloništa*.²⁰ *Pravilnikom* je propisan postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje mjesta zakloništa, uvjeti koje moraju zadovoljavati i način korištenja mjesta zakloništa. *Pravilnikom* je također propisan sadržaj, te način donošenja i izmjena *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta. Važne odredbe odnose se na obveze u pogledu naknada šteta i troškova te obveznog osiguranja, odnosno drugog financijskog jamstva za brodove. *Pravilnikom* je posebno i detaljno određen postupak nakon odobravanja mjesta zakloništa.²¹

Pravilnik definira mjesto zakloništa kao “mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu i okolišu”.²² Njegove odredbe primjenjuje se na pomorske objekte, osim ratnih brodova koji zatraže mjesto zakloništa od nadležnih tijela u Republici Hrvatskoj.²³ U *Pravilniku* se koristi izraz *brod kojem je potrebna pomoć* ili *brod u nevolji*. Pod tim se podrazumijeva svaki pomorski objekt (osim ratnog broda) koji je u situaciji, izuzev one koja zahtjeva traganje i spašavanje ljudi,²⁴ a koja upućuje na mogućnost gubitka broda ili opasnosti za morski okoliš ili plovidbu.²⁵ Područje nadležnosti *Pravilnika* uključuje unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske.²⁶

U skladu s IMO smjernicama A.950 (23) koje preporučuju obalnim državama osnivanje službe za prikupljanje potrebnih podataka za prihvata broda u mjesto zakloništa Republika Hrvatska odabrala je postojeću *Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru* kao službu pružanja pomoći brodovima na

²⁰ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, Narodne novine, br. 3/08.

²¹ Isto, članak 1.

²² Isto, članak 3., točka 1.

²³ Isto, članak 2.

²⁴ Tada se primjenjuju odredbe SAR konvencije (*Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru*, 1978. godine).

²⁵ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 3., točka 2.

²⁶ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 2., točka 10; Prema dijelu 3., točka 4. *Plana prihvata broda u nevolji* zahtjev za dodjelom mjesta zakloništa može uputiti svaki brod koji se nalazi u području nadležnosti, ali i na otvorenom moru (dakle izvan područja nadležnosti), ako su prilike takve da zapovjednik broda opravdano očekuje pomoć iz neke od luka na području Republike Hrvatske ili ako je izvjesno da bi posljedice pomorske nezgode mogle značajno utjecati na stanje morskog okoliša u području nadležnosti.

moru (MAS).²⁷ Ona je koordinator svih djelatnosti oko odobravanja *mjesta zakloništa* za brodove u nevolji. Osim Nacionalne središnjice u određivanje i odobravanje *mjesta zakloništa* uključena su i mnoga druga državna tijela kao i privatne pravne i fizički osobe.

Sastavni dio *Pravilnika o mjestima zakloništa* je *Plan prihvata broda u nevolji* koji je temeljni izvedbeni dokument, a sadrži različite podatke potrebne za uspješno obavljanje prihvata ugroženog broda u *mjesto zakloništa*.²⁸

3.2. Postupak određivanja mjesta zakloništa

Postupak određivanje *mjesta zakloništa* odvija se u nekoliko faza. **Zahtjev za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*** podnosi zapovjednik broda u nevolji. Zahtjev treba sadržavati sve podatke potrebne za procjenu situacije oko ugroženog broda.²⁹ Za napušteni brod u nevolji zahtjev za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa* podnosi nadležni lučki kapetan, a u slučaju zaključenja ugovora o spašavanju zahtjev može podnijeti i zapovjednik broda spašavatelja. Zahtjev za dodjelu *mjesta zakloništa* zaprima Nacionalna središnjica koja ga je dužna po primitku potvrditi izravno ili preko tijela koje ga je zaprimilo.³⁰

U drugoj fazi **ocjenjuje se opravdanost odobrenja *mjesta zakloništa***. Nacionalna središnjica, na temelju podnesenog zahtjeva, svih raspoloživih podataka, procjene rizika i raspoloživosti obveznog financijskog jamstva³¹ procjenjuje opravdanost zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*. Ako Nacionalna središnjica ocjeni da je prije donošenja odluke potrebno prikupiti i dodatne podatke o stanju broda i drugim relevantnim činjenicama, a okolnosti to dopuštaju, uputit će na brod

²⁷ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, isto, članak 4.

²⁸ Isto, članak 5.

²⁹ Isto, članak 6.

³⁰ Prema članku 7. *Pravilnika* “ako takav zahtjev zaprimi drugo tijelo ili institucija dužna ga je bez odlaganja poslijediti Nacionalnoj središnjici”.

³¹ Vlasnik broda, brodar ili kompanija dužna je nadoknaditi sve troškove i svu štetu nastalu u povodu zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa* i pružanja pomoći sukladno *Pravilniku*. Za takve obveze, svaki brod koji traži *mjesto zakloništa* u Republici Hrvatskoj mora imati valjano osiguranje ili drugo financijsko jamstvo. Takvo osiguranje ili drugo financijsko jamstvo može biti izdano u formi svjedodžbe, potvrde o P.&I. osiguranju, potvrde o jamstvu izdane od P.&I. kluba ili od druge odgovarajuće ustanove. Nepostojanje takvog financijskog jamstva ne utječe na obvezu provođenja postupka procjene opravdanosti zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*.

posebnu *stručnu skupinu*,³² koja je dužna u najkraćem vremenu dostaviti Nacionalnoj središnjici nalaz i mišljenje te predložiti način pružanja pomoći brodu ako je ona potrebna. Kada Nacionalna središnjica procjeni da je zahtjev opravdan, pristupit će utvrđivanju prijedloga *mjesta zakloništa*, sukladno *Planu prihvata broda u nevolji*. Međutim, ako Nacionalna središnjica procjeni da zahtjev nije opravdan ili bi smještaj broda u *mjesto zakloništa* predstavljao veću opasnost za život ili zdravlje ljudi i okoliš od nekog drugog načina pružanja pomoći, predložit će njegovo odbijanje.³³ U slučaju da odobri *mjesto zakloništa*, Nacionalna središnjica je dužna nastaviti praćenje stanja broda i drugih relevantnih okolnosti sve dok se brod nalazi u području nadležnosti Republike Hrvatske, odnosno do otklanjanja prijetnje.

Nakon procjene opravdanosti odobrenja *mjesta zakloništa* započinje treća faza – **dodjeljivanja mjesta zakloništa**. Na temelju prijedloga Nacionalne središnjice, pomoćnik ministra nadležan za poslove sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja (u daljnjem tekstu: pomoćnik ministra), uz suglasnost ministarstva nadležnog za zaštitu okoliša, donosi **odluku o dodjeli mjesta zakloništa** i upućivanju broda u *mjesto zakloništa*, ili **odluku o odbijanju** zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa*. Ako je kao *mjesto zakloništa* određena luka, lučka uprava ili drugo tijelo koje upravlja lukom dužno je primiti brod kojem je potrebna pomoć u luku i pružiti mu potrebnu pomoć.³⁴

Slijedi četvrta i najvažnija faza koja čini **postupak nakon odobrenja mjesta zakloništa**. Nakon odobravanja *mjesta zakloništa* o drugim mjerama pružanja pomoći brodu, ako su potrebne, odlučuje lučki kapetan ili drugo tijelo nadležno temeljem posebnih propisa. Nacionalna središnjica provodi **koordinaciju** svih aktivnosti vezanih za pružanje pomoći brodu. Neposredno rukovođenje aktivnostima u *mjestu zakloništa* provodi nadležni lučki kapetan. Ukoliko iz okolnosti slučaja proizlazi potreba aktiviranja *Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora*³⁵, daljnje aktivnosti provode se u skladu s njim. Nakon prestanka okolnosti koje su dovele do određivanja *mjesta zakloništa*, brod je dužan napustiti *mjesto zakloništa*. Nacionalna

³² *Stručna skupina* sastoji se od lučkog kapetana lučke kapetanije na čijem području se brod u nevolji nalazi ili osobe koju on imenuje, ovlaštenog peljara, te drugih stručnih osoba koje u svakom pojedinom slučaju određuje lučki kapetan.

³³ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 8.

³⁴ Isto, članak 9.

³⁵ *Plan intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora*, Narodne novine, br. 92/08. *Plan intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora* je dokument održivog razvitka i zaštite okoliša kojim se utvrđuju postupci i mjere za predviđanje, sprječavanje, ograničavanje, spremnost za i reagiranje na iznenadna onečišćenja mora i na izvanredne prirodne događaje u moru radi zaštite morskog okoliša (članak 1., točka 1).

središnjica dužna je voditi zapise³⁶ o svim okolnostima i činjenicama vezanim uz određivanje *mjesta zakloništa*, od trenutka prijama zahtjeva do napuštanja područja unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske, odnosno do otklanjanja prijetnje.³⁷

Nakon okončanja pojedinog slučaja³⁸ određivanja *mjesta zakloništa* i pružanja pomoći brodu sukladno odredbama *Pravilnika*, stručni tim kojeg imenuje ministar analizirat će sve okolnosti slučaja i provedene mjere i aktivnosti te prema potrebi predložiti odgovarajuća poboljšanja. Pomoćnik ministra redovito će izvještavati ministra o provedbi *Pravilnika o mjestima zakloništa* i *Plana prihvata broda u nevolji* te predlagati mjere za njihovo unapređenje. Najmanje jednom godišnje uprava nadležna za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja s brodova dužna je organizirati vježbu pripravnosti za provođenje *Pravilnika o mjestima zakloništa*.³⁹

4. PLAN PRIHVATA BRODA U NEVOLJI

Pravilnik o mjestima zakloništa utvrđuje obvezu donošenja i ažurnog održavanja *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta za određivanje *mjesta zakloništa*. *Plan prihvata broda u nevolji* sastavni je dio *Pravilnika*. Sastoji se od deset dijelova i dvanaest posebnih priloga. *Plan* sadrži nužno podatke o nadležnom tijelu odgovornom za prihvata i obradu poziva s broda u nevolji, zatim podatke o nadležnom tijelu ili osobi odgovornoj za procjenu okolnosti, postupak izbora prikladnog *mjesta zakloništa* i odluku o prihvaćanju broda u nevolji na izabranom *mjestu zakloništa*. *Pravilnik*, također, sadrži popis mogućih *mjesta zakloništa*, sažetak čimbenika koji omogućuju brzu procjenu i donošenje odluke uključujući opise društvenih i okolišnih čimbenika, te prirodne uvjete mogućih *mjesta zakloništa*, koja se odabiru pomoću posebnog računalnog programa - GIS (engl. *Geographical Information System*) aplikacije⁴⁰. Postupak procjene i izbora *mjesta zakloništa* određuje

³⁶ Primjerci zapisa, koji se trebaju popuniti tijekom postupka određivanja *mjesta zakloništa* nalaze se u prilogu *Plana prihvata broda u nevolji*.

³⁷ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 12.

³⁸ *Planom prihvata broda u nevolji* detaljno su razrađeni pojedini slučajevi prihvata broda u nevolji. Predviđeni su različiti postupci za različite vrste pomorskih nezgoda. Opširnije o tome u poglavlju 3.4. (Pružanje pomoći).

³⁹ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 13.

⁴⁰ ADRIA-GIS (engl. *Geographical Information System*) računalna aplikacija jest sustav računalne podrške odlučivanju koji sadrži moguća *mjesta zakloništa* i ostale pridružene informacije. Aplikacijom se koriste nadležne osobe u postupku donošenja konačne odluke o upućenom zahtjevu za mje-

se na temelju mogućih navedenih *mjesta zakloništa* dobivenih tim posebnim računalnim programom. *Plan prihvata broda u nevolji* također sadrži popis raspoloživih sredstava i uređaja prikladnih za pružanje pomoći, spašavanje, odnosno ograničenje i uklanjanje onečišćenja, a sadrži i postupke međunarodnog usuglašavanja i odlučivanja kada je primjenjivo⁴¹ te postupke vezane uz financijska jamstva i sustave odgovornosti broda prihvaćenog u *mjestu zakloništa*.⁴²

Planom su detaljno razrađene faze određivanja *mjesta zakloništa* propisane *Pravilnikom o mjestima zakloništa* (zahtjev za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*, ocjena opravdanosti odobrenja *mjesta zakloništa*, dodjeljivanja prikladnog *mjesta zakloništa* i pružanje pomoći u *mjestu zakloništa*).

4.1. Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa

Početkom akcije određivanja *mjesta zakloništa* smatra se zahtjev zapovjednika ugroženog broda za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*, a može se uputiti nekom od javnih komunikacijskih mreža ili pomorskim komunikacijskim sustavom. Ako se radi o napuštenom brodu, zahtjev podnosi nadležni lučki kapetan dok za brod koji se spašava na temelju ugovora o spašavanju to može učiniti i spašavatelj (zapovjednik broda spašavatelja). Zahtjev za dodjelu *mjesta zakloništa* zaprima Nacionalna središnjica koja ga je dužna po primitku potvrditi brodu od kojeg je zahtjev zaprimljen. Ako zahtjev zaprimi drugo tijelo (lučka kapetanija, obalne radio postaje i sl.) dužno ga je bez odlaganja proslijediti Nacionalnoj središnjici. Tada Nacionalna središnjica potvrđuje prijem preko osobe koja ga je zaprimila.

Zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa*⁴³ može uputiti svaki brod koji se nalazi u području nadležnosti⁴⁴, a to su unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko ribolovni pojas. Zahtjev može uputiti i onaj brod koji se nalazi na otvore-

stom zakloništa. Aplikacija omogućava brzi pristup i analizu relevantnih, sigurnosnih, ekonomskih, legislativnih, ekoloških, logističkih i tehničko-tehnoloških parametara u donošenju ispravne odluke. Sadržaj aplikacije usklađen je s IMO Rezolucijom A.949(23) i Direktivom EU 2002/59/EC. ADRIA-GIS aplikacija u upotrebi je od 1. travnja 2007. godine.

⁴¹ U praksi se mnogo puta pokazalo da je, kada prijeti opasnost morskom okolišu, nužna kvalitetna i brza međunarodna suradnja za učinkovito sprječavanje onečišćenja morskog okoliša.

⁴² *Pravilnik o mjestima zakloništa, Plan prihvata broda u nevolji*, dio 5., točka 3.

⁴³ Zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa* treba sadržavati nužne podatke o brodu, teretu i gorivu, osobama na brodu, vlasniku/brodaru, osiguratelju (P.&I. klubu), vremenskim prilikama, vrsti i opsegu prijetnje ili nezgode, prijetnji onečišćenjem, procjeni hitnosti intervencije, načinu održavanja veze i druge bitne podatke.

⁴⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 2., točka 10.

nom moru, ako su prilike takve da zapovjednik broda opravdano očekuje pomoć iz neke od luka na području Republike Hrvatske ili ako je izvjesno da bi posljedice pomorske nezgode⁴⁵ mogle značajno utjecati na stanje hrvatskog morskog okoliša u području nadležnosti ili druga obilježja morske obale Republike Hrvatske.⁴⁶

U slučaju zahtjeva broda koji se nalazi izvan područja nadležnosti, takav zahtjev će se preusmjeriti na nadležne vlasti obalne države koja može djelotvornije pružiti pomoć brodu u nevolji odnosno osigurati odgovarajuće *mjesto zakloništa*. Dežurni službenik⁴⁷ Nacionalne središnjice dužan je pratiti razvoj događaja do trenutka kada nadležne vlasti susjedne države potvrde preuzimanje brige o brodu koji treba pomoć.⁴⁸

Nacionalna središnjica dužna je na temelju samog zahtjeva, svih raspoloživih podataka, procijene opasnosti i drugih relevantnih podataka, procijeniti opravdanost zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*. Kako je za očekivati da neće biti lako samo na temelju raspoloživih podataka procijeniti opravdanost zahtjeva, *Pravilnik o mjestima zakloništa* predviđa prikupljanje dodatnih podataka na način da je Nacionalna središnjica ovlaštena uputiti *stručnu skupinu* koja je dužna u najkraćem vremenu dostaviti Nacionalnoj središnjici nalaz i mišljenje, te predložiti način pružanja pomoći, ako je ona potrebna.

U slučaju uočavanja neuobičajenog kretanja broda, npr. promatranjem kretanja broda korištenjem AIS (engl. *Automatic Identification System*) prijemnika ili dojavljivanjem od drugih subjekata koji nadziru morska područja (npr. radarski sustavi Hrvatske ratne mornarice) dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je uspostaviti vezu s ugroženim brodom i razmotriti potrebu pružanja pomoći uključujući i dodjeljivanje *mjesta zakloništa*. U slučaju kada poruka, zaprimljena u Nacionalnoj središnjici, ne sadrži sve propisane stavke, a iz okolnosti razvoja događaja je razvidno da brod predstavlja ili može predstavljati opasnost za okoliš, Nacionalna središnjica dužna je takvu poruku smatrati zahtjevom za dodjelom *mjesta zakloništa* te postupati kao da je zahtjev potpun.⁴⁹

⁴⁵ *Pomorska nesreća i nezgoda* jesu događaji kako su određeni IMO *Pravilnikom za istragu pomorskih nezgoda i incidenata* (IMO Rezolucija A.849 od 27. studenog 1997. godine) i *Pravilnikom o istraživanju pomorskih nesreća*, Narodne novine, br. 9/07.

⁴⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 3., točka 4.

⁴⁷ Prema dijelu 2., točka 6. *Plana prihvata broda u nevolji* dežurni službenik jest službenik Nacionalne središnjice osposobljen i ovlašten poduzimati mjere sukladno *Pravilniku o mjestima zakloništa* i *Planu*.

⁴⁸ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 3., točka 5.

⁴⁹ Isto, dio 3., točka 9. Nacionalna središnjica dužna je pribaviti nedostajuće podatke i obavijesti u što kraćem vremenu, ovisno o trenutnim okolnostima.

Zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa* valja smatrati potpunim ako je zapovjednik prikupio podatke o stanju broda, okoline i mogućoj prijetnji ljudima, brodu i morskom okolišu, ako je procijenio stupanj opasnosti i zaključio da ne postoji neposredna i ozbiljna prijetnja ljudima, te ako je uvjeren da bi nastavak putovanja značio izlaganje broda povećanim opasnostima ili bi provođenjem planiranih radnji na *mjestu zakloništa* bila značajno umanjena prijetnja okolišu.⁵⁰

Nakon primljenog zahtjeva, bez obzira na način kako je on pristigao do Nacionalne središnjice, dežurni službenik dužan je u što kraćem vremenu prikupiti podatke o stanju okoline i prijetnjama brodu i okolišu koristeći odgovarajući popis provjere.⁵¹ U slučaju kada je na temelju razmjene poruka s brodom, njegovog kretanja ili drugih izvora očito da postoje izvanredne okolnosti zbog kojih brodu ili okolišu prijeti ili bi mogla zaprijetiti opasnost, a s broda nije upućen zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa*, Nacionalna središnjica dužna je pretpostaviti postojanje opasnosti i u skladu s tom pretpostavkom započeti s procjenom okolnosti, pripremama za pružanje pomoći brodu i s određivanjem *mjesta zakloništa*.⁵²

4.2. Ocjena opravdanosti odobrenja i dodjeljivanja mjesta zakloništa

4.2.1. Procjena okolnosti

Procjenu okolnosti obavlja dežurni službenik Nacionalne središnjice. Ona se sastoji od prikupljanja podataka o brodu, njegovim općim obilježjima te prijetnjama kojima je izložen, zatim prikupljanja podataka o okolišu, posebice o stanju vjetra i mora, te razvoju vremenskih prilika, ocjene opravdanosti zatražene pomoći, te procjene očekivanog ishoda tj. utjecaje na okoliš u slučaju najvjerojatnijeg i najnepovoljnijeg razvoja događaja.⁵³ Za slučaj broda bez vlastitog pogona procjenom okolnosti obuhvaćeno je, pored navedenog, određivanje područja na obali prema kojoj vjetar, valovi i struje usmjeravaju brod i vrijeme pristizanja broda u područje neposredno uz obalu u slučaju uspješnog i neuspješnog sidrenja, mjesto i vrijeme pristizanja

⁵⁰ Isto, dio 3., točka 10.

⁵¹ Popisi provjere istovremeno služe i kao trajni zapisi o razvoju događaja. Primjerci popisa provjere sastavni su dio *Plana prihvata broda u nevolji*, dio 11. (11.1. Poziv u pomoć – Dodjeljivanje *mjesta zakloništa*; 11.2. Podaci o ovlaštenim osobama; 11.3. Nezgoda i kvar; 11.4. Prilaz broda *mjestu zakloništa*; 11.5. Napušteni brod; 11.7. Onečišćenje mora).

⁵² *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 3., t. 13.

⁵³ Isto, dio 4.1., točka 1.

tegljača kao i vrijeme potrebno za dopremu opreme za ograničavanje onečišćenja.⁵⁴ Prikupljanje relevantnih podataka obavlja se korištenjem popisa provjere.

Kada na brodu postoje izvanredne okolnosti, ali nije zatraženo dodjeljivanje *mjesta zakloništa* niti je zatražena dodatna pomoć s obale, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je u razmaku ne većem od jednog sata pribavljati izvještaj s broda o razvoju događaja.⁵⁵

U slučaju kada procjena okolnosti upućuje na skori ili mogući zahtjev za dodjeljivanjem *mjesta zakloništa* ili potrebnom pomoći (u bilo kojoj mjeri ili vrsti) dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je o trenutnim ili nastupajućim okolnostima izvijestiti lučkog kapetana i dežurnog službenika nadležne lučke kapetanije (lučke ispostave), dežurne službenike susjednih lučkih kapetanija, nacionalne središnjice susjednih država (ako to ima opravdanja), te svaku drugu osobu čija bi pomoć mogla biti potreba.⁵⁶ Kada god je to moguće, početna procjena okolnosti potvrđuje se nalazom i mišljenjem *stručne skupine*.

4.2.2. *Stručna skupina*

Stručna skupina za procjenu stanja broda upućuje se ako to vremenske prilike dozvoljavaju te ako ima dovoljno vremena za njezino prikupljanje i slanje na brod. Sastoji se od lučkog kapetana lučke kapetanije na čijem području se brod nalazi, ili osobe koju on imenuje, ovlaštenog peljara te drugih stručnih osoba koje u svakom pojedinom slučaju određuje dežurni službenik Nacionalne središnjice s liste stručnjaka koju utvrđuje ministar i koji su kao takvi navedeni u GIS aplikaciji.⁵⁷ Dodatno, skupini se može pridružiti i neka od osoba koja nije navedena na popisu stručnih osoba (npr. predstavnik najbližeg remontnog brodogradilišta), ako svojim znanjem i iskustvom može bitno pridonijeti donošenju odluke o dodjeljivanju *mjesta zakloništa* ili daljnjem pružanju pomoći brodu. Uključivanje takvih osoba obavlja se na temelju naloga nadležnog lučkog kapetana te uz obavještanje dežurnog službenika Nacionalne središnjice.

Stručna skupina je dužna u najkraćem vremenu dostaviti dežurnom službeniku Nacionalne središnjice nalaz i mišljenje te predložiti način pružanja pomoći, ako je

⁵⁴ Isto, dio 4.1., točka 2.

⁵⁵ Isto, dio 4.1., točka 4.

⁵⁶ Isto, dio 4.1., točka 5.

⁵⁷ Isto, dio 4.2., točka 8. i 9. Iznimno, *stručnu skupinu* može se uputiti i iz druge lučke kapetanije (koja u tom trenutku nije nadležna – u pravilu susjedna lučka kapetanija) ako je brod zanošen prema njezinom području nadležnosti i ako je vrijeme dolaska *stručne skupine* s područja te lučke kapetanije znatno kraće nego iz lučke kapetanije koja je teritorijalno nadležna za brod u tom trenutku.

ona potrebna.⁵⁸ Ako je iz raspoloživih podataka neupitan način na koji će se pomoći brodu, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je bez odlaganja i bez čekanja na mišljenje *stručne skupine* započeti s pripremama za pružanje pomoći.

4.3. Izbor prikladnog mjesta zakloništa

Izbor mogućih *mjesta zakloništa*, na temelju procjene okolnosti i obilježja obale uz koju je moguć smještaj broda, obavlja dežurni službenik Nacionalne središnjice, a ograničava se na dva, iznimno tri moguća *mjesta zakloništa*.⁵⁹ Procjenjuje se da u Republici Hrvatskoj postoji oko 380 takvih potencijalnih mjesta (sidrišta - zakloništa).

Izboru *mjesta zakloništa* uz obalu pristupa se samo ako se, u slučaju nepovoljnog razvoja događaja neposredno uz obalu, očekuje manja šteta okolišu u odnosu na onu do koje bi došlo u slučaju istog razvoja događaja na otvorenom moru. Smještaj broda uz obalu prihvatljiv je u slučaju da se time ne ugrožava sigurnost i zdravlje ljudi na obali, ako se smještajem broda uz obalu umanjuje opasnost po ljudske živote na brodu, a razina prijetnje od onečišćenja ostaje jednaka ili manja, zatim ako se bitno umanjuje vjerojatnost onečišćenja okoliša, ponajprije obalnog ruba (uz pretpostavku da ne postoji prijetnja životima ili zdravlju ljudi na brodu), ako se bitno umanjuju neželjene posljedice možebitnog onečišćenja ili na taj način omogućuje posadi broda da otkloni kvar koji bi u nekom kasnijem trenutku mogao značajnije ugroziti sigurnost ljudi ili doprinijeti mogućem onečišćenju okoliša. Smještaj broda uz obalu dolazi u obzir i ako se na tom mjestu može uspješnije pružiti pomoć s kopna.⁶⁰ U protivnom *mjesto zakloništa* uz obalu ne smije se predložiti. *Mjesto zakloništa* uz obalu neće se predložiti i ako zahtjev nije utemeljen ili zapovjednik broda odbija pružiti potrebna objašnjenja i podatke.

Nakon utvrđivanja mogućih *mjesta zakloništa* ili utvrđivanja da takvih mjesta uz obalu nema, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je, zajedno s kraćim obrazloženjem prijedloga na propisanom obrascu,⁶¹ izvijestiti pomoćnika ministra koji donosi daljnje odluke.

⁵⁸ Isto, dio 4.2., točka 11., 12. i 13. *Stručna skupina* ili pojedini njezini članovi mogu ostati na brodu i tijekom pružanja pomoći odnosno do trenutka otklanjanja prijetnje ako im tijekom boravka na brodu ne prijete nepotrebne opasnosti i ako svojim boravkom na brodu mogu bitno pomoći pri otklanjanju opasnosti. *Stručna skupina* se na brod prevozi u pravilu korištenjem helikoptera. Prijevoz brodicama ili brodovima primjenjuje se tek ako prijevoz zračnim putom nije moguć. U tom slučaju primjenjuju se plovila koja omogućavaju najbrži siguran način prijevoza i ukrcaja ljudi na brod.

⁵⁹ Isto, dio 4.3., točka 15.

⁶⁰ Isto, dio 4.3., točka 17.

⁶¹ Obrazac prijedloga dodjele mjesta zakloništa nalazi se u prilogu 11.6. *Pravilnika o mjestima zakloništa, Plana prihvata broda u nevolji*.

4.3.1. Odluka o prihvaćanju broda na mjestu zakloništa

Na temelju prijedloga Nacionalne središnjice pomoćnik ministra, uz suglasnost pomoćnika ministra nadležnog za zaštitu okoliša, donosi odluku o dodjeli *mjesta zakloništa* i upućivanju broda u *mjesto zakloništa* ili odluku o odbijanju zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa*.⁶² Svoju odluku dužan je u što kraćem vremenu dostaviti dežurnom službeniku Nacionalne središnjice, u pravilu pisanim putem.⁶³

O odobrenom *mjestu zakloništa* kao i o načinu dolaska do tog mjesta dežurni službenik Nacionalne središnjice izvijestit će zapovjednika broda neposredno nakon što mu bude izdano odobrenje. Dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je, u slučaju kada do izabranog i dodijeljenog *mjesta zakloništa* vodi više od jednog pristupnog plovnog puta, izabrati onaj koji pruža veći stupanj sigurnosti broda odnosno onaj na kojem je prijetnja okolišu manja. Neposredno nakon izvješćivanja broda i njegovog upućivanja prema *mjestu zakloništa*, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je izvijestiti lučkog kapetana ili dežurnu službu nadležne lučke kapetanije o odobrenom *mjestu zakloništa*. Ako *stručna skupina* do tog trenutka nije bila u mogućnosti doći na brod, nadležna lučka kapetanija osigurat će što je prije moguće njen ukrcaj na brod. Tijekom plovidbe broda prema *mjestu zakloništa*, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je prikupiti dodatne podatke o stanju i prijetnjama brodu te uspostaviti vezu sa svim subjektima koji su u stanju brodu pružiti pomoć.⁶⁴

U slučaju odbijanja zahtjeva, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je o tome neposredno izvijestiti zapovjednika broda, pratiti stanje sigurnosti broda i u slučaju potrebe osigurati pomoć pri napuštanju broda, osigurati svaku drugu pomoć zapovjedniku pri otklanjanju opasnosti, a u slučaju promjene okolnosti ponovo ocijeniti opravdanost zahtjeva i, ako to ocjeni primjerenim, zatražiti ponovo od pomoćnika ministra odobrenje *mjesta zakloništa*. U slučaju potrebe, dežurni službenik Nacionalne središnjice izvijestit će središnjice susjednih država o stanju i razvoju okolnosti. O tijeku pružanja pomoći dežurni službenik dužan je voditi zabilješke na propisanom obrascu.⁶⁵

4.3.2. Moguća mjesta zakloništa

Podaci o mogućim *mjestima zakloništa* navedeni su u GIS aplikaciji. Mogućim *mjestima zakloništa*, pored navedenih u takvoj aplikaciji, smatraju se i sva prikladna

⁶² *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 4.4., točka 20.

⁶³ Isto, dio 4.4., točka 21.

⁶⁴ Isto, dio 4.4., točka 22., 23., 24. i 25.

⁶⁵ Isto, dio 4.4., točka 26., 27. i 28. Obrazac dnevnika rada (dnevnika pomaganja) nalazi se u prilogu 11.8. *Plana prihvata broda u nevolji*.

mjesta u njihovoj neposrednoj blizini koja u pojedinom slučaju mogu pružiti veću razinu sigurnosti broda odnosno zaštite okoliša.⁶⁶ Na *mjesto zakloništa* brod može biti smješten sidrenjem u zaštićenom priobalnom području, uz izgrađenu obalu ili nasukavanjem na žal. *Mjesto zakloništa* koje se nalazi u uvali jest u pravilu u središtu uvale, osim ako neko drugo mjesto unutar uvale u danim okolnostima ne pruža bolje zaklonište. Privez broda uz izgrađenu obalu obavlja se u pravilu uz pomoć tegljača.⁶⁷ Mjesto sidrenja ili nasukanja broda u neposrednoj blizini *mjesta zakloništa* određuje, u svakom pojedinom slučaju, zapovjednik broda i to na temelju uputa peljara odnosno nadležnog lučkog kapetana.⁶⁸

Popis *mjesta zakloništa* odnosno izgrađenih luka ili žala na koje je moguće namjerno nasukanje broda ažurira rukovoditelj Nacionalne središnjice, dok ažuriranje podataka u GIS aplikaciji obavlja nadležna osoba Hrvatskog hidrografskog instituta, u pravilu jednom mjesečno.

4.3.3. Postupak izbora mjesta zakloništa

Postupak izbora *mjesta zakloništa* započinje određivanjem početnog mjesta. Početno *mjesto zakloništa* jest mjesto s popisa mogućih *mjesta zakloništa*, određenih kompjutorskom simulacijom (GIS aplikacijom), koje je najbliže mjestu gdje se nalazi brod koji treba pomoć. Ako je početno *mjesto zakloništa* u većoj mjeri neprimjereno ili neprikladno, tada se kao moguće *mjesto zakloništa* izabire sljedeće mjesto s popisa mogućih *mjesta zakloništa*.⁶⁹ Postupak se ponavlja dok se ne odredi mjesto koje u većoj mjeri omogućuje pružanje pomoći brodu.⁷⁰

Nakon provedbe osnovnog postupka može se provesti multikriterijalna analiza raspoloživih *mjesta zakloništa*. Međutim, ako takva analiza ukaže na bitno različita *mjesto zakloništa* od onih do kojih se došlo primjenom osnovnog iterativnog postupka, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je još jednom razmotriti čimbenike primjerenosti odnosno prikladnosti razmatranih *mjesta zakloništa*.⁷¹ Ako je izvjesno da se prijetnja sigurnosti ljudima i brodu ne može otkloniti pružanjem

⁶⁶ Isto, dio 5., točka 1.

⁶⁷ Opširnije o pomoći tegljačima vidjeti poglavlje 3.4.6.

⁶⁸ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 5., točka 2., 3. i 4.

⁶⁹ Iznimno se mjesto, koje se temeljem općih načela zaštite okoliša smatra neprikladnim, može uzeti u obzir ako se time bitno umanjuje prijetnja ili može bitno onečišćenje okoliša te ako takav izbor omogućuje djelotvorno ograničavanje štete okolišu.

⁷⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 6., točka 1. i 2.

⁷¹ Isto, dio 6., točka 3.

pomoći⁷², tada se pristupa spašavanju ljudi, a kao *mjesto zakloništa* se izabire ono koje je prikladno isključivo sa stajališta zaštite okoliša.⁷³

4.3.4. Utvrđivanje prikladnosti mjesta zakloništa

Planom prihvata broda u nevolji određeno je kada se *mjesto zakloništa* smatra primjerenim odnosno neprimjerenim. *Mjesto zakloništa* smatra se **primjerenim** sa stajališta sigurnosti broda ako pruža zadovoljavajuću zaštitu od djelovanja vanjskih sila (ponajprije vjetra i valova) koje ugrožavaju plovnost, stabilnost i/ili čvrstoću broda, ako omogućuje iskrcaj ljudi s broda i obavljanje radova na brodu kojima se uklanjanje prijetnje ili smanjuje opasnost od pomorske nezgode, zatim ako omogućuje ukrcaj ljudi i opreme radi uklanjanja prijetnje ili smanjivanja opasnosti i ako pruža mogućnost namjernog nasukanja broda radi sprječavanja njegovog nekontroliranog potonuća. *Mjesto zakloništa* valja smatrati prikladnim i ako se boravkom broda na tom mjestu umanjuje nedopušteno ispuštanje štetnih tvari s broda u more, ponajprije zbog manje izloženosti broda silama vjetra, valova i morskih struja, ako se omogućuje primjerena zaštita od širenja onečišćenja (jednostruko ili višestruko okruživanje zaštitnim branama) i omogućuje namjerno nasukanje broda radi sprečavanja širenja onečišćenja (u slučaju potonuća broda negdje drugdje).⁷⁴

Određeno mjesto ili morsko područje smatra se **neprimjerenim** za smještaj broda ako nije zaklonjeno od prevladavajućih vjetrova i valova, ako u slučaju pogoršanja vremenskih prilika ne pruža zadovoljavajuću sigurnost brodu,⁷⁵ ako u neposrednoj blizini postoji značajan promet drugih brodova i plovila, zatim ako bi napuštanje broda u slučaju potrebe bilo značajno otežano, te ako je pristup brodu ljudi i sredstava s kopna dugotrajan ili neprikladan ili takav postaje već pri malo jačem vjetru i valovima. *Mjesto zakloništa* valja smatrati neprikladnim i ako se nalazi u neposrednoj blizini nacionalnih parkova, parkova prirode i drugih područja prirodnih bogatstava, ako u neposrednoj blizini postoje veća naseljena mjesta ili u blizini postoje uzgajališta i slični objekti čiji uspješan rad dugoročno presudno ovisi o kakvoći mora, ako nije moguće djelotvorno opasivanje broda ili zatvaranje nekog manjeg područja zaštitnim branama ili gdje bi potonuće broda onemogućilo redovno odvijanje pomorskog prometa. Neprikladnim *mjestom zakloništa* valja smatrati i sva područja u neposrednoj blizini turističkih i sličnih objekata, ako boravak trgovačkih

⁷² Različiti načini pružanja pomoći propisani su dijelom 7. *Plana prihvata broda u nevolji*.

⁷³ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 6., točka 3.

⁷⁴ Isto, dio 6., točka 5. i 6.

⁷⁵ Neprikladnim *mjestom zakloništa* valja smatrati sva ona mjesta na kojima brod ne može biti sigurno usidren u slučaju nevremena jačine 8 Beauforta.

brodova na tim mjestima nije uobičajen.⁷⁶ Iz navedenog proizlazi da se **prikladnim mjestom zakloništa** smatraju industrijske luke, posebice one udaljene od naseljenih mjesta, ako se pružanje pomoći može obaviti bez povećane opasnosti po ljude na obali. Gospodarska djelatnost u takvim lukama ne smatra se zaprekom za pružanje pomoći brodu, posebice ako se time umanjuje prijetnja okolišu.⁷⁷

Ako je više mogućih *mjesta zakloništa* približno jednakih obilježja i/ili udaljenosti od položaja broda koji treba pomoć, tada prednost valja dati mjestu koje pruža veću zaklonjenost od vanjskih utjecaja (ako oni predstavljaju osnovnu prijetnju), mjestu do kojeg se dolazi brže i uz manje navigacijskih ograničenja (veća širina plovnog puta, manji broj promjena smjerova, manja izloženost vjetru i valovima, manji broj hridi i slično) i mjestu do kojeg je pristup ljudi i opreme s kopna jednostavniji.⁷⁸ U slučaju da brodu prijeti neposredna opasnost od potonuća, prevrtanja ili loma, pri izboru *mjesta zakloništa* prednost valja dati mjestu koje omogućuje bolje ograničenje odnosno prikupljanje onečišćenja mora, mjestu koje omogućuje jednostavnije namjerno nasukanje i mjestu u čijoj blizini nema zaštićenih područja, uzgajališta, turističkih mjesta ili većih naselja.⁷⁹

Ako ni nakon primjene navedenih kriterija za utvrđivanje prikladnosti *mjesta zakloništa* nije moguće dati prednost jednom mjestu, tada valja sva razmotrena mjesta predložiti kao *mjesta zakloništa*. Ukupan broj *mjesta zakloništa* valja ograničiti na najviše tri. Konačnu odluku o odobrenju mjesta zakloništa donijet će pomoćnik ministra.⁸⁰

Nakon smještaja broda u *mjesto zakloništa*, članovima posade broda nije dopušteno slobodno kretanje kopnom, osim za obavljanje nužnih poslova na održavanju sigurnosti broda odnosno sprečavanju ili uklanjanju onečišćenja.⁸¹

4.4. Pružanje pomoći

4.4.1. Nadležna tijela

Pružanje pomoći obuhvaća sve radnje koje poduzima Nacionalna središnjica ili bilo koji drugi subjekt s krajnjim ciljem pružanja pomoći brodu koji je treba. Djelatno pružanje pomoći obavlja se ponajprije temeljem ugovora o spašavanju, uobičajenih

⁷⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 6., točka 7., 8. i 9.

⁷⁷ Isto, dio 6., točka 10.

⁷⁸ Isto, dio 6., točka 11.

⁷⁹ Isto, dio 6., točka 12.

⁸⁰ Opširnije o tome vidjeti u poglavlju 3.3.1.

⁸¹ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 5., točka 6.

u međunarodnom pomorstvu (npr. LOF⁸²). U tome značajnu ulogu imaju profesionalni spašavatelji koji svojom opremom i ljudima mogu efikasno pomoći ugroženom brodu. S druge strane, obalna država nadzire pojedine ili sve faze operacije spašavanja, posebno kada je ugrožen morski okoliš. Tijekom pružanja pomoći brodu pomoćnik ministra odgovoran je za donošenje presudnih odluka na temelju prijedloga dežurnog službenika Nacionalne središnjice. On je zadužen i za odnose s javnošću, a dežurni službenik Nacionalne središnjice za nadzor i usklađivanje zajedničkog djelovanja uključenih službi te gospodarskih i drugih subjekata, izvješćivanje pomoćnika ministra kao i svih uključenih službi i osoba, a zadužen je i za međunarodnu suradnju. Lučki kapetan nadležne lučke kapetanije odgovoran je za nadzor i usklađivanje djelatnosti službi i subjekata koji sudjeluju u pružanju pomoći brodu i za izvješćivanje dežurnog službenika Nacionalne središnjice.⁸³ *Planom prihvata broda u nevolji* detaljno su propisane jasne procedure za različite slučajeve brodova u nevolji i različiti načini pružanja pomoći ugroženom brodu, prema kojima postupaju nadležna tijela u svakom pojedinom slučaju zahtjeva broda za dodjeljivanjem *mjesta zakloništa*.

4.4.2. Onečišćenje mora

Najveće štetne posljedice nastaju ako dođe do onečišćenja morskog okoliša. U slučaju saznanja o nastupu onečišćenja mora ili postojanju neposredne prijetnje onečišćenjem, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je raspoložive podatke dostaviti Stožeru⁸⁴ za provedbu *Plana intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj*. U slučaju prijetnje ljudskim životima, pružanje pomoći ljudima ima prednost pred uklanjanjem onečišćenja, a Nacionalna središnjica dužna je preuzeti odgovornost za pružanje pomoći ljudima u nevolji.⁸⁵

4.4.3. Dopuštenje uplovljavanja u zaklonjeno područje

Uplovljavanje u zaklonjeno područje⁸⁶ predlaže se kao mjera pomoći u slučaju potrebe popravka stroja, trupa ili druge opreme broda koja se zbog vremenskih

⁸² Lloyd's Open Form je tipski obrazac ugovora o spašavanju koji se najčešće koristi u međunarodnoj plovidbi.

⁸³ *Plan prihvata broda u nevolji*, poglavlje 7., točka 1., 2., 3., 4. i 5.

⁸⁴ Subjekti za provedbu *Plana intervencija* su Stožer za provedbu Plana intervencija, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci (MRCC) i Županijski operativni centar (ŽOC).

⁸⁵ Isto, dio 7.2., točka 6. i 7.

⁸⁶ Prema definiciji iz dijela 2., točka 4. *Plana prihvata broda u nevolji zaklonjeno područje* je svako područje u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru na kojem je brod izložen manjem utjecaju vjetrova i mora, bez obzira ploviti li, pluta ili je usidren.

uvjeta ne može na zadovoljavajući način obaviti u plovidbi ili zbog pomaka tereta. To je i mjera pomoći sklanjanja broda u područje u kojem neće biti ugrožen izravnim djelovanjem vjetra i valova ili plovidba kroz takvo područje.⁸⁷ Uplovljavanje u zaklonjeno područje uključuje plovidbu, plutanje i/ili sidrenje u području teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda.⁸⁸ Dopuštanje brodu uplovljavanje u zaklonjeno područje pokazalo se kao jedan od najefikasnijih načina pomoći ugroženom brodu, jer je pružanje pomoći brodu u zaštićenom području daleko jednostavnije i sigurnije nego na moru, posebno ako su vremenski uvjeti loši.

Popravlak stroja, trupa ili druge opreme obavlja se u pravilu u granicama teritorijalnog mora na brodu koji pluta⁸⁹ ili je usidren, prema zahtjevu zapovjednika.⁹⁰ U slučaju odobrenja sidrenja ili plutanja u teritorijalnom moru ili u unutarnjim morskim vodama mjesto sidrenja ili područje plutanja određuje lučki kapetan (dežurni službenik nadležne lučke kapetanije). Osoba koja je odobrila mjesto sidrenja ili područje plutanja dužna je o tome obavijestiti dežurnog službenika Nacionalne središnjice.⁹¹

Sklanjanje broda u zaklonjeno područje može se dopustiti brodovima kraćim od 80 m, brodovima bez opasnih ili škodljivih tereta⁹² te brodovima s manje od 150 tona goriva. Sklanjanje broda dužeg od 80 m, broda s opasnim ili škodljivim teretom ili broda s više od 150 tona goriva dopušteno je samo iznimno. Sklanjanje broda dužeg od 200 m nije dopušteno. U slučaju sidrenja ili plutanja broda radi popravka u unutarnjim morskim vodama u trajanju dužem od 4 sata, zatim u slučaju ako na brodu postoje opasne, škodljive ili onečišćujuće tvari⁹³ u količini većoj od 200 tona ili u slučaju nepovoljnih vremenskih prilika, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je razmotriti upućivanje na brod *stručne skupine*, djelatnika (PSCO) nadležne lučke kapetanije, peljara ili tegljača, postavljanje zaštitnih brana

⁸⁷ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.2., točka 8.

⁸⁸ U slučaju da se brod kojem je odobreno uplovljavanje u zaklonjeno područje, zbog utjecaja vjetra i mora, kreće prema otvorenom moru ili prema teritorijalnom moru susjedne države, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je o tome izvijestiti pomoćnika ministra te naknadno nadležne službe te susjedne države.

⁸⁹ Kada je to moguće, u slučaju potrebe plutanja dužeg od 4 sata ili tijekom noći, brod treba sidriti.

⁹⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.2., točka 11.

⁹¹ Isto, dio 7.2., točka 12.

⁹² Prema dijelu 2. (definicije), točka 7. *Plana prihvata broda u nevolji opasne tvari* jesu: tvari navedene u IMDG pravilniku, opasne tekućine navedene kao takve u poglavlju 17. IBC pravilnika, opasni plinovi navedeni kao takvi u poglavlju 19. IGC pravilnika te krute tvari navedene kao takve u Prilogu B) BC pravilnika. Svi navedeni pravilnici sastavni su dio SOLAS konvencije.

⁹³ Isto, prema dijelu 2., točka 8. *onečišćujuće tvari* jesu: ulja, kako su navedena u Prilogu I. MARPOL konvencije, škodljive tekuće tvari, kako su navedene u Prilogu II. MARPOL konvencije te štetne tvari, kako su navedene u Prilogu III. MARPOL konvencije.

oko broda te pribavljanje i upućivanje stručne pomoći s kopna, ako se kvar ne može otkloniti u razumnom vremenu. Sve navedene mjere, osim upućivanja djelatnika nadležne kapetanije, provode se na trošak broda, uz prethodno osiguranje plaćanja.⁹⁴

4.4.4. Namjerno nasukanje broda

Namjerno nasukanje broda može se dopustiti kao mjeru predostrožnosti u slučaju kada postoji značajna vjerojatnost skorog potonuća broda u području velikih dubina.⁹⁵ Cilj namjernog nasukanja broda može biti spašavanje broda (kada brodu prijeti opasnost od potonuća) ili sprječavanje većeg onečišćenja (kada na brodu postoji veća količina onečišćujućih ili štetnih tvari i kada prijeti dugotrajno ispuštanje tih tvari s broda u more ako brod potone u području većih dubina).⁹⁶ Namjerno nasukanje broda može se odobriti ako se mjesto nezgode nalazi u neposrednoj blizini dijela obale gdje je dno mora odgovarajuće dubine,⁹⁷ nagiba⁹⁸ i sastava⁹⁹ ili se brod može samostalno kretati svojim porivom odnosno moguće ga je dotegnuti u razumnom vremenu do mjesta nasukanja.¹⁰⁰ Pri namjernom nasukanju brod se mora postaviti u položaj u kojem što većom površinom dna trupa leži na morskom dnu radi smanjivanja nepovoljnog utjecaja valova i vjetrova odnosno umanjivanja opasnosti od naknadnog pucanja trupa.

Prije predlaganja namjernog nasukanja dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je uputiti *stručnu skupinu* na brod ili na mjesto nezgode te na temelju njihovih nalaza predložiti mjesto nasukanja. U međuvremenu treba započeti s prikupljanjem zaštitnih brana te ljudstva, plovila i opreme potrebne za postavljanje brana u neposrednoj blizini izabranog mjesta. Potrebno je također osigurati ronioce s potrebnom opremom za pregled trupa, zatim osigurati prisutnost dovoljnog broja tegljača za pružanje pomoći tijekom nasukanja te osigurati čuvanje broda i održavanje priveza nakon nasukanja do trenutka dok ne počne prekrcaj tereta odnosno spašavanje broda

⁹⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.2., točka 13., 14., 15., 16. i 17. Sukladno članku 10. *Pravilnika o mjestima zakloništa*, svaki brod koji traži *mjesto zakloništa* u Republici Hrvatskoj mora imati obvezno osiguranje od odgovornosti (vlasnika broda, brodarka ili kompanije) ili drugo odgovarajuće financijsko jamstvo.

⁹⁵ Velikim dubinama valja smatrati morska područja u kojima je dubina mora veća od 50 m.

⁹⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.3., točka 19.

⁹⁷ Odgovarajućom dubinom smatra se ona koja je jednaka ili manja od zbroja gaza i nadvođa broda (jednaka ili manja od visine glavne palube nad kobilicom).

⁹⁸ Prednost se daje onom mjestu nasukanja koji ima manji nagib.

⁹⁹ U pogledu sastava dna odgovarajućim valja smatrati pješčana odnosno muljevita dna. Namjerno nasukanje na stjenovitom ili kamenitom dijelu obale ili na dijelu obale na kojem je sastav nepoznat se neće dopustiti.

¹⁰⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.3., točka 20. i 21.

ili uklanjanje podrtime.¹⁰¹ Namjerno nasukanje bez prisutnosti i uvida *stručne skupine* u okolnosti i stanje broda dopušteno je samo u slučaju krajnje nužde. U slučaju odobrenja namjernog nasukanja nužno je na brod prije prilaza obalnom rubu ukrcati pomorskog peljara kojeg je imenovao dežurni službenik Nacionalne središnjice te s broda iskrcati sve osobe čija prisutnost na brodu nije nužna.¹⁰²

4.4.5. Prekrcaj tereta

Prekrcaj tereta je mjera koja se može dopustiti u slučaju kada na brodu postoji teret čija svojstva ugrožavaju okoliš u slučaju ispuštanja ili potonuća broda odnosno onemogućuju otklanjanje kvara na brodu ili onemogućuju otklanjanje neke druge prijetnje sigurnosti brodu.¹⁰³

Prijedlog prekrcaja tereta ponajprije donosi zapovjednik broda. U slučaju da okolnosti upućuju na potrebu prekrcaja cjelokupnog ili dijela tereta, a zapovjednik ne donosi odgovarajuću odluku ili odluku o zadržavanju tereta na brodu ne obrazlaže na prihvatljivi način, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je što prije uputiti *stručnu skupinu* na brod ili na mjesto nezgode te na temelju njihovih nalaza donijeti odluku o daljnjem postupanju. Neposredno po upućivanju *stručne skupine* treba započeti s obavještavanjem subjekata koji mogu ili su voljni sudjelovati u prekrcaju tereta, započeti pripreme za postavljanje zaštitnih brana te obavijestiti osobe koje će osigurati postavljanje brana oko broda i subjekte koji prekrcaji teret mogu prihvatiti. Potrebno je također prikupiti obavijesti o količinama koje se mogu prihvatiti, brzini prihvaćanja, tehnološkim i financijskim uvjetima prihvaćanja tereta, potrebnim jamstvima, uvjetima i ograničenjima u pogledu čuvanja i skladištenja tereta, te o vremenu spremnosti.¹⁰⁴

U slučaju da je potrebno prekrcati takve količine tereta ili tereta takvih svojstva koja bitno utječu na odvijanje pojedinih gospodarskih djelatnosti na kopnu (npr. potreba prekrcaja više desetaka tisuća tona mineralnih ulja) ili takav prekrcaj zahtjeva značajna financijska sredstva odnosno jamstva, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je prije svake takve radnje zatražiti dopuštenje od pomoćnika ministra.¹⁰⁵

¹⁰¹ Isto, dio 7.3., točka 25.

¹⁰² Isto, dio 7.3., točka 26.

¹⁰³ Isto, dio 7.4., točka 27.

¹⁰⁴ Isto, dio 7.4., točka 28.

¹⁰⁵ Isto, dio 7.4., točka 29.

4.4.6. Pružanje pomoći tegljačima

Pružanje pomoći brodu tegljačima može se dopustiti kada nije izvjesno može li brod sigurno doći na odredište ili do *mjesta zakloništa* ili kada je upitna sigurnost broda na sidrištu. Takvo pružanje pomoći ponajprije uključuje pratnju broda do njegovog odredišta ili *mjesta zakloništa* u slučaju djelomičnog gubitka uzgona (npr. pucanje trupa), ozbiljnog oštećenja trupa (npr. nakon sudara, udara), odsukanja broda ili tijekom plovidbe prema mjestu dokovanja. Tegljači se koriste i kao pratnja brodu do odredišta ili *mjesta zakloništa* te za djelovanje u slučaju dvojbene upravljivosti brodom, za pripravnost u slučaju požara ili neposredno nakon njegovog gašenja brodskim protupožarnim sustavima. Pružanje pomoći tegljačima uključuje i pripravnost u slučaju nepovoljnih vremenskih prilika za brodove u plovidbi ili na sidrištu (npr. u slučaju smanjene stabilnosti broda ili djelomičnog gubitka uzgona), te pratnju broda u slučaju prijetnje onečišćenjem zbog oštećenja trupa.¹⁰⁶

Praćenje broda jednim ili više tegljača primjenjuje se u području teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda.¹⁰⁷ Praćenje tankera za ulja, kemikalije ili ukapljene plinove tijekom njegove plovidbe unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske u slučaju opravdane sumnje ili stvarne neispravnosti i/ili nepouzdanosti kormilariskog uređaja je obvezno. Privezivanje tegljača obavlja se u pravilu na krmi tankera.¹⁰⁸

U slučaju pružanja pomoći tegljačima ili naznaka da će upućivanje tegljača biti potrebno, dežurni službenik Nacionalne središnjice u pravilu predlaže najprikladniji tegljač koji je trenutno na raspolaganju, ovisno o vrsti prijetnje stupa u vezu sa stručnim osobama (kao što su vatrogasci u slučaju požara na brodu ili stručnjaci Hrvatskog registra brodova u slučaju oštećenja trupa) koje mogu pomoći u odlučivanju o daljnjim postupcima, te izvješćuje subjekte koji svojom opremom i sredstvima mogu priskočiti u pomoć u slučaju potrebe.¹⁰⁹ Ako je sklopljen ugovor o tegljenju, spašavanju ili nekom drugom poslu između brodarka i neke druge osobe dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je nadzirati razvoj događaja do okončanja prijetnje te djelovati prema potrebi, posebice u slučaju moguće prijetnje ljudskim životima ili morskom okolišu.¹¹⁰

¹⁰⁶ Isto, dio 7.5., točka 31.

¹⁰⁷ Isto, dio 7.5., točka 32.

¹⁰⁸ Isto, dio 7.5., točka 33.

¹⁰⁹ To su subjekti koji npr. raspolazu ljudima i opremom za podvodni popravak broda ili prijenosnim crpkama i sl.

¹¹⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.5., točka 35.

4.4.7. Tegljenje broda

Tegljenje broda¹¹¹ odobrava se u slučaju kada brod nije u stanju vlastitim porivom ploviti do odredišta ili do *mjesta zakloništa*. Dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je nadzirati razvoj događaja do okončanja prijetnje te djelovati prema potrebi, posebice u slučaju moguće prijetnje ljudskim životima ili mogućem onečišćenju, bez obzira je li došlo do sklapanja ugovora o tegljenju ili spašavanju ili nekom drugom poslu između zapovjednika broda i neke druge osobe ili ne. Tegljenje broda može se odobriti i kada dežurni službenik Nacionalne središnjice, na temelju dostupnih činjenica, utvrdi da je nužno premještanje broda koji ne raspolaže svojim porivom s mjesta gdje se trenutno nalazi do *mjesta zakloništa*. U tom slučaju tegljenje se odvija do najbližeg *mjesta zakloništa* na kojem brod nije izložen značajnim prijetnjama te uz stalnu pripravnost tegljača koji je obavio tegljenje.¹¹²

Prije predlaganja tegljenja kao mjere otklanjanja opasnosti, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je uputiti *stručnu skupinu* na brod te na temelju njihovih nalaza odlučiti o daljnjem postupanju, u pravilu izabrati i uputiti najsnažniji tegljač koji je trenutno na raspolaganju, a u slučaju da su na raspolaganju samo tegljači manje sile vučenja valja uputiti više tegljača. Ovisno o vrsti prijetnje dežurni službenik će stupiti u vezu sa stručnim osobama koje mogu pomoći u odlučivanju o daljnjim postupcima, a izvijestit će i subjekte koji svojom opremom i sredstvima mogu priskočiti u pomoć u slučaju potrebe.¹¹³

4.4.8. Upućivanje stručnog osoblja i namjenske opreme s kopna

Upućivanje stručnog osoblja, s namjenskom opremom ili bez nje, poduzima se u slučajevima kada stručno znanje i sposobnosti zapovjednika i članova posade nisu dovoljni da otklone kvar ili prijetnju brodu. Upućivanje stručnog osoblja u pravilu se temelji na zahtjevu zapovjednika broda ili na prijedlogu *stručne skupine*. Sastav skupine koja se upućuje na brod ovisi o prijetnjama odnosno potrebama u svakom pojedinom slučaju. Skupinu u pravilu čine djelatnici najbližeg remontnog brodogradilišta ili drugog gospodarskog subjekta koji se uobičajeno bave održavanjem i popravcima brodova i brodske opreme. Radovi koje obavlja stručno osoblje odvijaju se u pravilu u *mjestu zakloništa* gdje je brod dovoljno zaklonjen od utjecaja vremena i mora. Svako premještanje broda iz *mjesta zakloništa* mora biti odobreno od dežurnog službenika Nacionalne središnjice.¹¹⁴

¹¹¹ Isto, dio 7.6.

¹¹² Isto, dio 7.6., točka 38.

¹¹³ Isto, dio 7.6., točka 39.

¹¹⁴ Plan prihvata broda u nevolji, dio 7.7., točka 40., 41. i 42.

U slučaju da je na određeno vrijeme nužno onesposobiti poriv broda, koji se nalazi izvan lučkih područja te ako postoji mogućnost pogoršanja vremenskih prilika, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je, ovisno o mjestu nezgode, osigurati stalnu prisutnost najmanje jednog tegljača neposredno uz bok broda.¹¹⁵ U slučaju saznanja o mogućem onečišćenju mora tijekom radova na brodu dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je prije početka radova organizirati postavljanje zaštitnih brana te dovoljan broj ljudi i opreme za otklanjanje onečišćenja, ako do njega dođe.¹¹⁶ Tijekom radova dežurni službenik mora redovito pribavljati izvještaje o stanju sigurnosti na brodu, koje mu dostavlja stručno osoblje s broda ili djelatnik nadležne lučke kapetanije ako je na brodu.¹¹⁷

4.4.9. Korištenje obalnih postrojenja

Korištenje obalnih postrojenja, ponajprije dokovanje, nužno je kada posada ili stručno osoblje s kopna ne mogu obaviti popravak broda na *mjestu zakloništa* ili bi to bilo značajno otežano. Korištenje obalnih postrojenja uključuje privez i/ili dokovanje broda u remontnom brodogradilištu, privez na području luke otvorene za javni promet i privez uz obalu industrijske ili druge luke kojom upravlja ovlaštenik koncesije.¹¹⁸ U slučaju upućivanja broda prema luci remontnog brodogradilišta ili nekoj drugoj luci, dežurni službenik dužan je pružiti pomoć zapovjedniku broda ili njegovom agentu¹¹⁹ pri pronalaženju odgovarajuće pomoći. Neposredno nakon donošenja odluke o luci u kojoj će se obaviti popravak treba uputiti peljara na brod te osigurati odgovarajući broj tegljača u pratnji broda odnosno za potrebe manevra priveza i osigurati da tijekom plovidbe odnosno prilikom priveza broda budu zadovoljeni svi uvjeti sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Također je dužan, neposredno po saznanju u kojoj luci će se obavljati popravak ili drugi radovi, izvijestiti dežurnog službenika nadležne lučke kapetanije.¹²⁰ U slučaju da više brodogradilišta ili obalnih postrojenja može biti uposleno na popravljanju brodova, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je izabrati ono obalno postrojenje do kojega plovidba broda predstavlja manju opasnost onečišćenju.¹²¹ Tijekom plovidbe

¹¹⁵ Isto, dio 7.7., točka 43. Opširnije o pomoći tegljačima vidjeti poglavlje 3.4.6. i 3.4.7.

¹¹⁶ Isto, dio 7.7., točka 44.

¹¹⁷ Isto, dio 7.8., točka 45.

¹¹⁸ Isto, dio 7.8., točka 46. i 47.

¹¹⁹ *Agent* je pravna ili fizička osoba ovlaštena ili opunomoćena da dostavi podatke u ime poslovođe broda.

¹²⁰ Isto, dio 7.8., točka 48.

¹²¹ Isto, dio 7.8., točka 49.

broda prema luci gdje će se odvijati radovi, kao i tijekom radova na brodu, dežurni službenik mora redovito pribavljati izvještaje o stanju sigurnosti na brodu.¹²²

4.5. Sredstva i oprema za spašavanje odnosno ograničenje i uklanjanje onečišćenja

Sredstva i oprema za pružanje pomoći i spašavanje, njihov položaj i prostorni doseg vode se računalnim sustavom, u okviru GIS aplikacije. Rukovoditelj Nacionalne središnjice dužan je osigurati ažuriranje podataka o novim, zamijenjenim ili otpisanim sredstvima i opremi za pružanje pomoći i spašavanje te osigurati njihovu računalnu pripremu odnosno unošenje. Podaci o sredstvima i opremi za ograničavanje i uklanjanje onečišćenja preuzimaju se iz *Plana intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj*.¹²³ Popis sredstava i opreme za ograničavanje i uklanjanje onečišćenja ažurira rukovoditelj Nacionalne središnjice, a podataka u GIS aplikaciji nadležna osoba Hrvatskog hidrografskog instituta, u pravilu jednom mjesečno.¹²⁴

4.6. Međunarodno usuglašavanje i odlučivanje

Dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je izvijestiti nacionalne središnjice susjednih država u slučajevima kada brod koji treba pomoć slobodno pluta i u dogleđno vrijeme će dospjeti u područje nadležnosti središnjice susjedne države, kada moguće posljedice pomorske nezgode mogu zahvatiti i područje nadležnosti susjedne države, te kada je potrebno uključivanje ljudstva i sredstava susjedne države u pružanju pomoći ili ograničavanju posljedica pomorske nezgode.¹²⁵ Dežurni službenik zatražit će od pomoćnika ministra odobrenje prije prvog izvješćivanja nacionalne središnjice susjedne države ili drugog odgovornog tijela te države. Na prijedlog dežurnog službenika Nacionalne središnjice, pomoćnik ministra odobrit

¹²² Ove izvještaje treba pribavljati od zapovjednika broda, djelatnika nadležne lučke kapetanije ili od ovlaštenih djelatnika remontnog brodogradilišta, ako se oni nalaze na brodu.

¹²³ Sredstva i oprema za ograničavanje i uklanjanje onečišćenja sastavni je dio *Plana intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj*, Narodne novine br. 92/08.

¹²⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 8., točka 1., 2., 3. i 4.

¹²⁵ Državni službenik obavijestit će susjedne države o potrebi uključivanja njihovog ljudstva i sredstava bez obzira temelji li se takvo uključivanje na bilateralnim ili multilateralnim međunarodnim ugovorima ili ne.

će i uključivanje stranih javnih brodova ili letjelica odnosno stranih gospodarskih subjekata radi pružanja pomoći ugroženom brodu (npr. tegljača, stručnog osoblja ili namjenske opreme) koji se nalazi u hrvatskim unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru ili zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu. Uključivanje stranih plovila i zrakoplova odnosno drugih sredstava i osoblja temeljem multilateralnih ugovora, a u svezi zaštite od onečišćenja ili njegovog uklanjanja, mora odobriti pomoćnik ministra uz suglasnost pomoćnika ministra nadležnog za zaštitu okoliša.¹²⁶

U slučaju kada se brod koji traži pomoć nalazi u neposrednoj blizini područja nadležnosti susjedne države i moguće je njegovo prihvaćanje u *mjestima zakloništa* određenima u različitim državama,¹²⁷ *mjesto zakloništa* utvrdit će se dogovorom između pomoćnika ministra i odgovorne osobe susjedne države. Tijekom dogovora pomoćnik ministra nastojat će postići onaj izbor *mjesta zakloništa* kojim se postiže najveća zaštita mora i priobalja. Načelno, brigu o brodu koji nema mogućnosti vlastitog kretanja preuzet će ona država za koju brod, svojim prirodnim kretanjem, predstavlja veću prijetnju, a brigu o brodu koji se može kretati svojim pogonom preuzet će ona država u kojoj je moguće osigurati veću razinu zaštite od onečišćenja u slučaju nepovoljnog ishoda pružanja pomoći.

5. FINACIJSKA JAMSTVA I SUSTAVI ODGOVORNOSTI BRODA U MJESTU ZAKLONIŠTA

Vlasnik broda, brodar¹²⁸ ili kompanija¹²⁹ dužan je nadoknaditi sve troškove i svu štetu nastalu u povodu zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa* i pružanja pomoći.¹³⁰ Svaki brod koji traži *mjesto zakloništa* u Republici Hrvatskoj mora imati valjano osiguranje ili drugo financijsko jamstvo.¹³¹ Prilikom podnošenja zahtjeva za

¹²⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 9., točka 2., 3. i 4.

¹²⁷ Nisu pronađeni podatci o tome jesu li Italija i Slovenija odredile *mjesto zakloništa* za brodove u nevolji.

¹²⁸ Prema članku 5., točka 32. Pomorskog zakonika “brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda”.

¹²⁹ *Kompanija* je kompanija kako je određena Pravilom 1(2), Poglavlja IX SOLAS konvencije odnosno članka 5., točka 34. Pomorskog zakonika. Pomorski zakonik definira kompaniju kao fizičku ili pravnu osobu koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno *Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću* (ISM Pravilnik).

¹³⁰ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 1.

¹³¹ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 2.; *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 1.

dodjelu *mjesta zakloništa* zapovjednik broda dužan je, prilikom podnošenja zahtjeva za dodjelu *mjesta zakloništa*, dostaviti dokaz o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo može biti izdano u formi svjedodžbe, potvrde o P.&I. osiguranju, potvrde o jamstvu izdane od P.&I. kluba ili od druge odgovarajuće ustanove (npr. banke).¹³² Svi brodovi koji traže *mjesto zakloništa* moraju imati osiguranje do granica ograničenja odgovornosti sukladno *Protokolu iz 1996. godine na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja*, 1976. godina¹³³

Brod koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja mora imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo do visine granice ograničenja odgovornosti propisane *Protokolom iz 1992. godine na Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljima*. Postojanje financijskog jamstva država zastave broda potvrđuje izdavanjem svjedodžbe.¹³⁴

Iako *Pravilnik o mjestima zakloništa* spominje obvezno osiguranje propisano *Protokolom iz 1992. godine, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom (Bunker konvencija)*¹³⁵ također propisuje obvezno osiguranje od odgovornosti za sve brodove (osim tankera¹³⁶) preko 1.000 tona uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.¹³⁷ Republika Hrvatska ratificirala je *Bunker konvenciju*,¹³⁸ što je do danas učinila 51 država, odnosno 84% svjetske flote. Nadalje, najnovija *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine*¹³⁹

¹³² *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 3; *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 2.

¹³³ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 32.

¹³⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 4.

¹³⁵ *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom (Bunker konvencija)* koja je usvojena 2001. godine, stupila je na snagu 2008. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori br. 9/06. Više o *Bunker konvenciji* vidjeti Dorotea Ćorić, *Onečišćenje mora s brodova*, str. 155. – 159.

¹³⁶ *Bunker konvencija* se odnosi na štetu zbog onečišćenja mora pogonskim uljem koju prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste (članak 1.). Iz primjene su isključeni tankeri koji odgovaraju za naknadu štete prouzročene onečišćenjem mora uljem koje se prevozi kao teret ili ono koje tankeri koriste kao gorivo.

¹³⁷ Vidjeti Dorotea Ćorić, *Onečišćenje mora s brodova*, str. 156. Procjenjuje se da je više od 50% zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem upravo posljedica onečišćenja brodskim gorivom. Veliki kontejnerski brodovi ili putnički brodovi prevoze više goriva nego manji tankeri tereta. Osim toga, ulje koje se koristi za pogon broda ubraja se u tzv. *prljava* ulja, koja predstavljaju mnogo veću opasnost za morski okoliš od pojedinih vrsta ulja koja se prevoze kao teret.

¹³⁸ Republika Hrvatska ratificirala je *Bunker konvenciju* u rujnu 2006. godine.

¹³⁹ Tekst *Konvencije* na engleskom jeziku i njezin prijevod na hrvatski: *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008), 162, str. 152. – 185.

predviđa obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za brodove preko 300 tona, ali samo za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine.¹⁴⁰ Takvo osiguranje odgovara iznosu propisanom granicama odgovornosti, ali ni u kojem slučaju ne prelazi iznos obračunat s člankom 6(1)(b) *Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja*, 1976. godine, kako je izmijenjena i dopunjena. Prema *Konvenciji o uklanjanju podrtina*, u pogledu obaveznog osiguranja, država stranka ne smije dopustiti plovību brodova koji plove pod njezinom zastavom ako nemaju svjedodžbu o obaveznom osiguranju. Država stranka također mora osigurati da svaki strani brod preko 300 tona koji uplovljava u njezinu luku ili stiže na odobalni objekt u njezinim vodama mora imati navedeno osiguranje.

Republika Hrvatska je Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008. godine uskladila odredbe Pomorskog zakonika s odredbama o obaveznom osiguranju iz *Bunker konvencije* i *Konvencije o uklanjanju podrtina*¹⁴¹. Hrvatski brod u međunarodnoj plovidbi i strani brod bruto tonaže veće od 300, koji namjerava uploviti u hrvatsku luku, odnosno pristati uz odobalni objekt u teritorijalnom moru i epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske, dužan je pružiti dokaz o sklopljenom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu, kao što je garancija banke ili slične institucije, radi pokrića navedenih troškova oko podrtine.

Prema odredbama *Pravilnika o mjestima zakloništa* bez obzira ima li brod ili nema financijsko jamstvo to neće utjecati na obvezu provođenja postupka procjene opravdanosti zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*.¹⁴²

6. ZAKLJUČAK

U Republici Hrvatskoj u novije je vrijeme doneseno niz propisa kojima se nastoji ostvariti učinkovitija zaštita morskog okoliša. Takav je propis i *Pravilnik o mjestima zakloništa* kojeg je 2008. godine Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva donijelo u skladu s IMO smjernicama A.949 (23), EU direktivom 2002/59/EC i

¹⁴⁰ Definicija podrtine proširena je *Konvencijom* i na "...brod koji pluta te za koji je vjerojatno da će se nasukati i potopiti i kada učinkovite mjere pomoći brodu ili imovini u opasnosti još nisu bile poduzete" (članak 1., stavak 4.). Pomorski zakonik preuzima definiciju podrtine iz *Konvencije o uklanjanju podrtina*.

¹⁴¹ *Konvencija o uklanjanju podrtina* nije još stupila na snagu. Republika Hrvatska nije ju ratificirala iako je odredbe Pomorskog zakonika uskladila s njenim odredbama o obaveznom osiguranju od odgovornosti. Više o *Konvenciji o uklanjanju podrtina* vidjeti Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović, *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008), 162, str. 109. – 134.

¹⁴² *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 4.

odredbama Pomorskog zakonika. Pravilnikom se propisuje postupak odabira i odobrenja *mjesta zakloništa*, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje *mjesta zakloništa*, uvjeti koje moraju zadovoljavati *mjesta zakloništa*, način korištenja *mjesta zakloništa* te obvezno osiguranje odnosno drugo financijsko jamstvo za štete i troškove koji nastanu prilikom prihvata broda u *mjesto zakloništa*. Pravilnikom se također utvrđuje obveza donošenja i ažurnog održavanja *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta za određivanje *mjesta zakloništa*. Hrvatska je jedna od rijetkih država u svijetu koja je posebnim aktom propisala postupak odobrenja *mjesta zakloništa* za brodove u nevolji koji se nalaze u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru ili zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu.

Mjesto zakloništa, kako je definirano *Pravilnikom o mjestima zakloništa*, je mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu i okolišu. *Pravilnikom o mjestima zakloništa* i *Planom prihvata broda u nevolji* propisano je da se postupak određivanja *mjesta zakloništa* u Republici Hrvatskoj odvija u četiri faze: zahtjev za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*, ocjena opravdanosti odobrenja *mjesta zakloništa*, dodjeljivanja prikladnog *mjesta zakloništa* i pružanje pomoći u *mjestu zakloništa*.

Poslove službe pružanja pomoći brodovima na moru, kao operativno tijelo obavlja Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru. Osim Nacionalne središnjice, koja koordinira sve operacije određivanja *mjesta zakloništa*, u pružanju pomoći brodovima u nevolji uključena su i druga upravna tijela zadužena za sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša (nadležno Ministarstvo, lučke kapetanije, peljari, Hrvatski registar brodova i drugi). Njihova se nadležnost u pružanju pomoći odnosi na područje u kojima je Republika Hrvatska suverena ili ima samo neka suverena prava, a iznimno su nadležni i za brod na otvorenom moru. Procjenu okolnosti, opravdanosti dodjeljivanja i izbor *mjesta zakloništa* obavlja Nacionalna središnjica, a konačnu odluku o prihvaćanju ili odbijanju *mjesta zakloništa* donosi pomoćnik ministra zadužen za poslove sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja. Neposredno rukovođenje aktivnostima u *mjestu zakloništa* provodi nadležni lučki kapetan.

U *Pravilniku* se izričito ne navodi konkretno ni jedna luka ili *mjesto zakloništa*. Podatci o mogućim *mjestima zakloništa* nalaze se u računalnom sustavu GIS aplikacije. Hrvatski koncept određivanja *mjesta zakloništa* predstavlja kombinaciju proceduralnog i djelomično preselektorskog modela koji pretpostavlja postojanje jasnih procedura za različite slučajeve pružanja pomoći. Dakle, postoji širok popis mogućih *mjesta zakloništa* (svaka zaštićena uvala, zaljev, luka ili dio obale – oko 380 sidrišta - zakloništa) koji se sužava u iterativnom postupku za svaki pojedini slučaj. Na kraju se predlažu najviše tri moguća *mjesta zakloništa*. Prednost se daje zaštićenim i dubokim uvalama blizu kojih nema većih naselja, gospodarskih kapaciteta ili zaštićenih prirodnih resursa. *Pravilnikom* je izričito zabranjeno dopustiti uplovljavanje brodu dužem od 200 m u *mjesto zakloništa*. Sklanjanje broda dužeg od 80 m, broda s opasnim

ili škodljivim teretom i broda s više od 150 tona goriva dopušteno je samo iznimno.

Pravilnik o mjestima zakloništa sigurno će pridonijeti boljoj zaštiti hrvatskog morskog okoliša. Uz manje nedostatke i nomotehničke nespretnosti, hrvatski *Pravilnik o mjestima zakloništa* karakterizira i prenormiranost koja može biti, u trenucima iznenadne opasnosti, prepreka brzom donošenju ispravnih odluka o pomoći brodu koji prijeti sigurnosti plovidbe ili morskom okolišu

Nedostaci se najbolje mogu locirati i otkloniti redovitim organiziranjem vježbi, pa je *Pravilnikom* propisana obveza održavanja vježbi najmanje jednom godišnje. To bi trebalo podići pripravnost svih subjekata i opreme uključenih u određivanje *mjesta zakloništa*. Temeljem analiza rezultata takvih vježbi, ako je potrebno, pristupit će se izmjenama i dopunama *Pravilnika o mjestima zakloništa* i poboljšanju procedura određenih *Planom prihvata broda u nevolji*. Osim navedenoga, potrebno je također redovito ažurirati podatke u računalnom sustavu GIS aplikacije.

Smatramo da je potrebno svakako izbaciti odredbu o zabrani uplovljavanja brodova većih od 200 m. Upravo su to brodovi, posebice ako je riječ o tankerima, zbog kojih su *mjesta zakloništa* najpotrebnija.

LITERATURA

1. Grabovac, Ivo, Hrvatski Pravilnik o mjestima zakloništa (u povodu slučaja turskog broda “UND Adriyatik”), *Jadranska meteorologija*, Split, LIV – 13, str. 34 – 38.
2. Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995.
3. Dorotea Čorić, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
4. Mandaraka-Sheppard, Aleka, *Modern Admiralty Law*, London, 2002.
5. Ozcayir, Z. Oya, *Port State Control*, London, 2004.
6. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006.
7. Petrinović, Ranka, Mjesto zakloništa kao novi element zaštite morskog okoliša, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 42(79.), 2005., str. 409 – 430.
8. Pozdnakova, Alla, Places of refuge for vessels in the Barenta Sea: perspective of the Norwegian-Russian cooperation, *The Journal of International Maritime Law*, Volume 15, Issue 6, November-December 2009, str. 495 – 507.
9. Skorupan Wolff, Vesna - Petrinović, Ranka, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008), 162, str. 109 – 134.
10. <http://www.maritimesafety.org>

Summary:

**REGULATIONS ON PLACES OF REFUGE – DO THE REGULATIONS
ON PLACES OF REFUGE PROVIDE DESIRED PROTECTION
OF MARINE ENVIRONMENT?**

This paper deals with the Croatian Regulations on places of refuge and their influence on the protection of marine environment. The Republic of Croatia is among a few countries that adopted special Regulations on places of refuge which prescribe in detail the process of selection and approval of places of refuge for ships in need of assistance, the competent authorities and the person responsible for the selection and approval of such a shelter, conditions that have to be taken about the shelters and their use, as well as a compulsory insurance or other financial guarantee for damages and costs that are the result of receiving a ship in a place of refuge. The Regulations on places of refuge also define the obligation of timely adoption and maintenance of the Plan for ships in distress as the basic executive document that, in accordance with the Guidelines IMO A949(23) contains all needed information to determine a place of refuge. Place of refuge is a place where it is possible to temporarily place a vessel to assist or eliminate potential threats to people, ship or the environment. Those places are conceived as certain geographic areas among the coast where it would be possible to repair damage and perform emergency repair on the ship and overload the cargo. In the Regulations on places of refuge there are no listed ports or places of refuge, such a place is determined depending on the situation. Application of GIS (Geographical Information System) is computerized decision support, which includes possible places of refuge and associated information. Maritime assistance service (MAS) provides assistance for ships at sea as defined by the IMO Resolutions A.950 (23) performed by the National Search and Rescue Agency.

Keywords: place of refuge, pollution, Regulations on places of refuge, Plan for ships in distress, National Search and Rescue Agency.

INTERESI OBALNE DRŽAVE U POMORSKOM NADZORU

Prof.dr.sc. AXEL LUTTENBERGER*

Prof.dr.sc. DAMIR ZEC**

UDK 341.221./225 : 341.23

351.813 : 341.23

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 19.3.2010.

Prihvaćeno za tisak: 19.5.2010.

Pomorski nadzor provodi obalna država radi povećanja sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite vlastitih interesa, a ta djelatnost povezana je i s upravljanjem pomorskim prometom, pa obuhvaća prikupljanje podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu, davanje podataka pomorskim objektima, pružanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi, kao i organizaciju plovidbe i upravljanje pomorskim prometom. Autori naglašavaju da je za zadovoljavajuću razinu sigurnosti plovidbe važna međuovisnost interesa obalne države i interesa broda u plovidbi, te da je izuzetan napredak tehnologije i iskazana volja međunarodne pomorske zajednice omogućila obalnim državama odnosno državama pripadnosti broda značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima. U radu se daje pregled postojećih sustava izvještavanja i tehnoloških postignuća, naglašava da su rezultat takvog tehnološkog razvoja zahtjevi obalnih država da aktivnije sudjeluju u upravljanju prometa i da učinkovitije osnažuju međunarodne i nacionalne propise. Analiziraju se i rješenja Europske unije, uz isticanje pitanja povjerljivosti i razmjene podataka u toj oblasti. Pozornost autora je usmjerena na utjecaj novih tehnoloških sustava te mogućnosti i ograničenja obalne države u oživotvorenju postojećih pravnih propisa u području nadzora odnosno na potrebu predlaganja novih pravnih rješenja usklađenih s najnovijim razvojem tehnologije za nadzor i upravljanje plovidbom, naročito za prostor izvan granica nacionalne jurisdikcije.

* Dr.sc. Axel Luttenberger, izvanredni profesor Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000, Rijeka; e-mail: axel@pfri.hr.

** Dr.sc. Damir Zec, redoviti profesor Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000 Rijeka.

Ključne riječi: pomorski nadzor, obalna država, upravljanje pomorskim prometom, jurisdikcija.

1. UVOD

Nadzor plovidbe u obalnom moru jest skup djelatnosti koje provodi obalna država radi postizanja dva osnovna cilja: osiguranja zadovoljavajuće razine sigurnosti brodova u plovidbi te zaštite svojih interesa.

Zadovoljavajuća razina sigurnosti plovidbe ponajprije se ogleda u pružanju pomoći brodovima u opasnosti te organizaciji prometa na način da se svim sudionicima omogući plovidba u što povoljnijim prometnim uvjetima. Ova djelatnost temelji se na pravnim odnosima i postupcima razvijenim u najvećoj mjeri tijekom cijelog dvadesetog stoljeća.

Pored dobro razvijenih odnosa i postupaka, od posebne važnosti je sukladnost interesa brodova u plovidbi i obalne države: načelno, unapređenjem sigurnosti plovidbe istodobno se štite interesi brodova u plovidbi i obalne države. Stoga su, u pravilu, sva tehnološka unapređenja koje uvode obalne države dobro prihvaćena od strane brodova u plovidbi.

Nadzor plovidbe koji obalna država provodi radi izravne zaštite svojih interesa uključuje ponajprije zaštitu morskog okoliša, a zatim i zaštitu gospodarskog iskorištavanja te osiguranje primjene graničnog, carinskog i zdravstvenog nadzora. U ovom dijelu odnosi, izvorna prava i obveze brodova u plovidbi obalnim morem kao i obalne države nastali su u razdoblju međunarodne kodifikacije prava mora, a do kraja su izgrađeni u posljednja dva desetljeća dvadesetog stoljeća. No, u stvarnosti, osim u ograničenim uvjetima nadzora plovidbe, primjena odnosnih načela i propisa ostala je vrlo skromna i to ponajprije stoga što tehnologija nije omogućavala djelotvoran nadzor plovidbe osim u neposrednoj blizini obale. Brodovi u plovidbi noću ili na nešto većoj udaljenosti od obale jednostavno nisu bili pod nadzorom obalne države.

Posljednjih desetak godina izuzetan napredak tehnologije i značajna politička volja međunarodne pomorske zajednice izražena u okviru Međunarodne pomorske organizacije omogućila je obalnim državama odnosno državama pripadnosti značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima. Posljedica takvog tehnološkog razvoja i mogućnosti jest želja obalnih država da aktivnije sudjeluju u upravljanju prometom kao i da snažnije osiguraju primjenu propisa, kako međunarodnih tako i nacionalnih. Nažalost, pravni odnosi i praksa nisu slijedili tehnološki razvitak. Također, posljedica navedenog je čitav niz okolnosti u kojima nije potpuno

razvidno što brod odnosno obalna država može, a što ne smije činiti u međunarodnim vodama, gospodarskom pojasu odnosno teritorijalnim vodama.

Dakle, predmet ovog rada jest ponajprije ocjena utjecaja novih tehnoloških sustava i procjena potrebe izmjene ili dopune postojećih pravnih odnosa u području nadzora plovidbe od strane obalne države, s posebnim osvrtom na stanje nadzora plovidbe na Jadranu i poteškoće koje se na tom području osjećaju.

2. TEHNOLOŠKA SREDSTVA NADZORA PLOVIDBE

Načelno, sredstva nadzora plovidbe jesu sva ona sredstva koja omogućuju da se položaj broda te podaci o brodu dostave drugim brodovima ili nadležnim vlastima obalne države. Temeljna pretpostavka uvođenja ovih sredstava jest poznavanje vlastitog položaja broda zadovoljavajućom točnošću, učestalošću i raspoloživošću. Ova pretpostavka ispunjena je tek početkom devedesetih godina prošlog stoljeća.

Sa stajališta tehnologije prijenosa informacija sredstva nadzora plovidbe mogu se podijeliti u tri osnovne skupine i to:

- radio-komunikacijska sredstva,
- sredstva autonomnog javljanja i
- sredstva obalnog nadzora.

Radio-komunikacijska sredstva jesu ona sredstva koja radio valovima, izravno ili putem satelita, prenose poruke s broda. Poruke mogu biti govorne ili pisane (otvoreni govor) ili mogu biti unaprijed propisanog (digitalnog) oblika. Vrste i obilježja radio-komunikacijskih sredstava na trgovačkim brodovima propisana su zahtjevima poglavlja IV¹ konvencije SOLAS.²

Izvjешćavanje obalne države o kretanju broda radio-komunikacijskim sredstvima provodi se javljanjem obalnim stanicama koje je obalna država proglasila nadležnim za prikupljanje podataka o kretanju brodova. Način javljanja i mogući sadržaj poruke propisan je od strane Međunarodne pomorske organizacije.³ Nedostatak sustava

1 Tehnološki sustav utvrđen zahtjevima ovog poglavlja uobičajeno se naziva GMDSS sustavom (*Global Maritime Distress and Safety System*) i osnovni je pomorski komunikacijski sustav današnjih trgovačkih brodova.

2 Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (*International Convention on Safety of Life at Sea – SOLAS*) 1974, “Narodne novine” – Međunarodni ugovori 1/92.

3 Rezolucija Skupštine IMO-a A.851(20) *General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants* te rezolucija Odbora za pomorsku sigurnost

su poteškoće pri glasovnoj komunikaciji, otežana automatska obrada podataka te nerijetko izbjegavanje javljanja brodova.

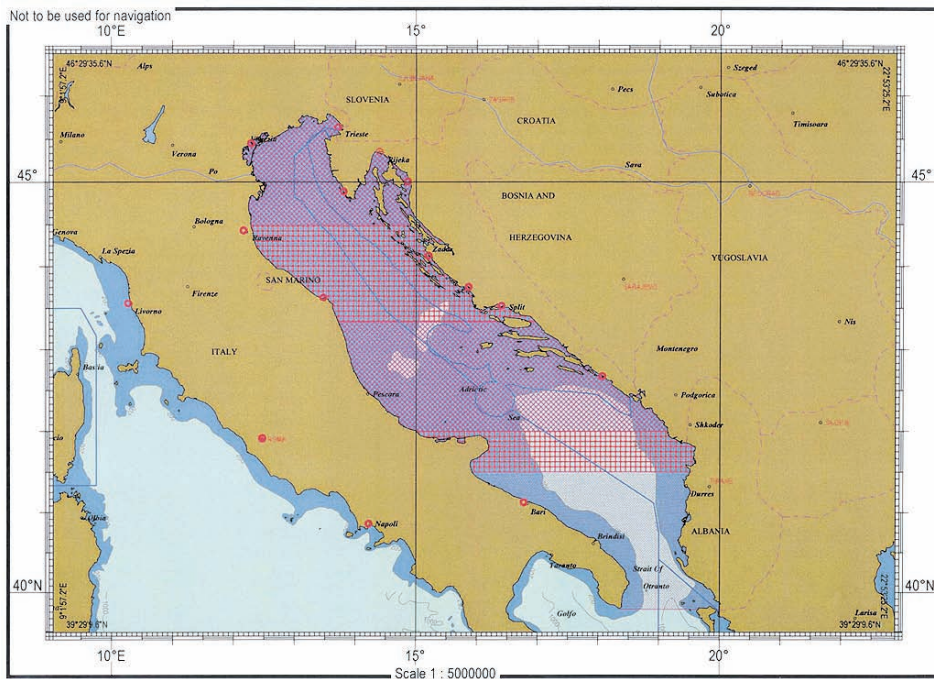
Sustav javljanja i razmjene podataka, naročito kada u njemu sudjeluje više država, uobičajeno se podnosi Međunarodnoj pomorskoj organizaciji na odobrenje. Slijedom toga na Jadranu je takav sustav uspostavljen 2002. godine. Prijedlog su zajednički podnijele Albanija, Italija, Hrvatska, Slovenija te (tada) Jugoslavija temeljem međudržavnog ugovora između Italije, Hrvatske i Slovenije.⁴ Javljanje brodova obvezno je prolazom pojedinih usporednica.

Sredstva autonomnog javljanja jesu sredstva kojima su opremljeni brodovi i koja služe za dostavljanje podataka o položaju broda drugim brodovima odnosno obalnim državama odnosno državama čiju zastavu brod vije. Uređaji koji omogućuju autonomno javljanje jesu AIS, LRIT, VMS te, pod određenim uvjetima i SSAS .

AIS (*Automatic Identification System*) jest sustav propisan za sve trgovačke brodove izmjenama konvencije SOLAS 2000. godine. Uređaj u pravilnim vremenskim razmacima, ne dužim od 10 sekundi, odašilje podatke o položaju, kursu i brzini, te druge propisane podatke. Domet sustava je približno 30-tak milja za druge brodove te za kopnene prijemne stanice nerijetko i preko 60 M. Podaci nisu zaštićeni i može ih primati svaka prijemna stanica. Postavljanje sustava AIS postaja na hrvatskoj strani Jadrana započelo je 2004. godine. Danas je u radu potpuni sustav koji se sastoji od 13 prijemnih postaja i središnje upravljačke postaje u Nacionalnoj središnjici u Rijeci.

MSC.43(64)) Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, s izmjenama i dopunama (rezolucija MSC.111(73) i Rezolucija MSC.189(79)).

⁴ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o obveznom sustavu javljanja brodova u Jadranskom moru, "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 4/01.



Slika 1. Sustav javljanja brodova ADRIREP

LRIT (*Long Range Identification and Tracking*) jest sustav uveden u svjetsko pomorstvo izmjenama konvencije SOLAS 2006. godine. Uređaj odašilje izvještaje o položaju najmanje 4 puta dnevno, u pravilu ovlaštenoj službi države zastave, bez obzira gdje se nalazi. Podatke o položaju broda, prema propisanom postupku može kroz sustav razmjene podataka dobiti i obalna država ako se brod nalazi ne više od 1.000 M od njezine obale te ako ide u njezine luke.

VMS (*Vessel Monitoring System*) jest sustav koji je svojim propisima⁵ obveznim učinila Europska unija 2003. godine. Njime se svi ribarski brodovi duži od 15 m obvezuju opremiti uređajem poznatim kao “plava kutija” koji najmanje svakog sata dostavlja izvještaj korištenjem satelitskih komunikacija vlastima države članice odnosno njezinom operativnom centru. U Republici Hrvatskoj navedena obveza ugrađena je temeljem postupka pridruživanja Europskoj uniji, a odgovarajući predajnici trebali su biti ugrađeni na brodove do 1. siječnja 2010. godine.

SSAS (*Ship Security Alert System*) je sustav koji odašilje poruku o položaju, kursu i brzini broda, kada brodu prijeti sigurnosna prijetnja. Brodski uređaj na iza-

⁵ Commission Regulation (EC) No. 2244/2003 of 18 December 2003 laying down detailed provisions regarding satellite-based Vessel Monitoring Systems; OJ L 333, 20.12.2003.

ziva uzbunu na brodu. Poruka se odašilje opetovano ako postoji sigurnosna prijetnja te ako je uređaj uključen.

Sredstva obalnog nadzora jesu sredstva koja omogućuju obalnoj državi prikupljanje podataka o kretanju brodova odnosno o stanju prometa na otvorenom moru bez potrebe da na tim brodovima postoji namjenski uređaj. S tehnološkog stajališta osnovno sredstvo za prikupljanje podataka jesu radari. Osnovna namjena obalnih radara je otkrivanje i praćenje brodova na moru, no pored ove funkcije namjenske izvedbe radarskih uređaja koriste se i za otkrivanje uljnih mrlja, prikupljanje meteoroloških podataka, itd. Domet radarskih uređaja za otkrivanje i praćenje površinskih brodova bitno ovisi o kvaliteti uređaja i njegovom smještaju i uobičajeno se kreće do 100 M, ako je uređaj postavljen na dovoljno povišenom mjestu. Važno obilježje suvremenih radara je mogućnost digitalne ekstrakcije podataka tako da je omogućeno automatsko povezivanje s drugim izvorima podataka o kretanju brodova. Pored radarskih uređaja za nadzor kretanja brodova koriste se još i optičke odnosno infracrvene kamere, kamere za noćne uvjete (L_3 kamere), radio-goniometri te drugi namjenski uređaji.

Vrijedi istaći da se sredstva obalnog nadzora u pravilu nalaze na udaljenim lokacijama na obali, što bliže području koje trebaju pokrivati, dok se sam nadzor obavlja iz jednog ili više centara. Pored stalne mreže nadzornih uređaja koriste se i uređaji smješteni na plovilima odnosno zrakoplovima. Učestalost korištenja ovih uređaja i njihova tehnološka razvijenost ponajprije ovisi o ekonomskoj snazi i interesima obalne države.

Sredstva obalnog nadzora na području nadležnosti Republike Hrvatske u prošlosti nisu korištena, s izuzetkom lučkog radarskog sustava skromnih mogućnosti koji je korišten za nadzor prometa Riječkim zaljevom. Početkom 2005. godine započele su pripremne radnje na uspostavljanju takvog sustava koje su 2008. rezultirale ugovorom o nabavci i ugradnji pomorskog radarskog VTMISS sustava u vrijednosti od 4.983.650,00 EUR-a s međunarodnim konzorcijem Fleck Elektroinstallationen GmbH- Končar Montažni Inženjering d.d. pri čemu je 75% iznosa financirano iz PHARE programa. Pored ovog sustava tijekom 2009. godine postavljen je i suvremeni lučki sustav nadzora prometa na području Riječkog zaljeva i Kvarnera.

3. USTROJ NADZORA PLOVIDBE

Nadzor plovidbe kao organizirana djelatnost pojavio se sedamdesetih godina prošlog stoljeća i to ponajprije kao sredstvo unapređenja ekonomske učinkovitosti složenih lučkih sustava. Tijekom vremena temeljni cilj sustava nadzora plovidbe postaje sigurnost plovidbe i zaštita morskog okoliša i time ta djelatnost u potpunosti prelazi pod okrilje državne uprave. No, u posljednje vrijeme, s povećanim sigurnosnim

prijetnjama brodovima, ali i obalnim državama, i sigurnosna komponenta nadzora obalnog morskog područja postaje važnim dijelom, posebice na regionalnom planu.

Nadzor plovidbe je temeljna zadaća službe nadzora plovidbe (*Vessel Traffic Service – VTS*).⁶ VTS službu uspostavlja obalna država i to najčešće na način da osnuje jednu središnjicu, obično u području najvećeg prometnog opterećenja i više podsredišnjica. Područje djelovanja VTS službe mogu biti područja luka s dovoljnim prometnim opterećenjem, njihovi prilazni putovi te područje obalnog mora.

Osnovna zadaća VTS službe je unapređenje sigurnosti plovidbe i ona to čini kroz obavljanje triju osnovnih usluga: pružanjem informacijske podrške, osiguranjem navigacijske podrške i konačno upravljanjem pomorskim prometom. Dok se prve dvije funkcije mogu obavljati uz razmjerno jednostavnija ulaganja, upravljanje plovidbom iziskuje sofisticiranu opremu za nadzor prometa i komunikacije, uspostavljanje prometnih putova, provedbu mjera usmjeravanja te primjenu javno objavljenih postupaka upravljanja prometom u pojedinim područjima. To, naročito kada je riječ o plovnim putovima u međunarodnim vodama znači i zajednički nastup susjednih odnosno zainteresiranih država pred Međunarodnom pomorskom organizacijom radi prihvaćanja takvih plovnih putova u skladu s odredbama konvencije COLREG.⁷

⁶ Temeljne odrednice VTS službe utvrđene su konvencijom SOLAS Poglavlje V/12 te IMO Rezolucijom A.857(20) *Guidelines for Vessel Traffic Services* iz 1997. godine.

⁷ Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, 1972 (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea - COLREGs*), "Narodne novine" – Međunarodni ugovori 1/92.

Na Jadranu uspostavljanje VTS sustava započelo je dogovorom vlada Republike talije, Republike Slovenije i Republike Hrvatske^{8,9} o uspostavljanju zajedničkog sustava plovidbenih pravaca na srednjem i sjevernom Jadranu te istodobno i odlukom o uspostavi zajedničkog sustava upravljanja pomorskom plovidbom na Jadranu.¹⁰ Temeljem ovih ugovora izrađen je sustav usmjerene plovidbe na Jadranu koji je odobren 2001. godine od strane IMO-a te stupio na snagu 1. veljače 2002.¹¹ Dalje, Hrvatski sabor je na sjednici 5. prosinca 2008. godine donio je Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.¹² Ovim Zakonom stvoren je temelj za uspostavu cjelovite službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom u sastavu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Puna uspostava sustava nadzora i upravljanja prometom očekuje se krajem 2010. ili početkom 2011. godine.

No, s ovim razvoj nadzora i upravljanja priobalnim morskim područjima ni približno nije okončan. Zahvaljujući novim tehnološkim rješenjima kao i novim potrebama javljaju se nove inicijative za nadzor koji bi osigurao veću točnost, pouzdanost ili raspoloživost. U tom pogledu posebice se ističe inicijativa Europske agencije za upravljanje operativnom suradnjom na vanjskim granicama država članica Europske unije (FRONTEX) ka uspostavljanju Europskog sustava nadzora granica (EURO-SUR). Ovim sustavom ponajprije se želi povezati postojeće nadzorne sustave država članica na moru, zatim unaprijediti tehnološku učinkovitost nadzora te konačno informacijski povezati sve subjekte koji sudjeluju u nadzoru morskih granica, s konačnim ciljem smanjivanja ilegalne migracije morskim putem na područje Europske unije. Valja primijetiti da u ovom trenutku nije jasno u kojem pravcu će se u okviru ove inicijative kretati daljnji razvoj tehnoloških sustava koji su razvijeni ponajprije radi nadzora sa stajališta sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša.

Nadalje, vrijedi primijetiti i nekoliko informacijsko-tehnoloških sustava namijenjenih praćenju kretanja brodova odnosno u vezi s kretanjem brodova. U prvom

⁸ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe na području sjevernog i srednjeg Jadrana, "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 4/01.

⁹ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske, Vlade Talijanske Republike i Vlade Republike Slovenije o uspostavi zajedničkog sustava plovidbenih pravaca i sustava usmjerene i odijeljene plovidbe u sjevernom dijelu sjevernog Jadrana, "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 5/01.

¹⁰ Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike o uspostavi zajedničkog sustava upravljanja pomorskom plovidbom na Jadranu (VTS sustav), "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 4/01.

¹¹ Sustav je izmijenjen na prijedlog talijanske vlade 2006. zbog izgradnje odobalnog ADRIATIC LNG terminala, približno desetak milja od obala Ravene.

¹² "Narodne novine" br. 146/2008.

redu to je sustav SafeSeaNet¹³ kojim se informacijski prate brodovi u plovidbi. Sustav se sastoji od mreže informacijskih sustava u državama članicama EU između kojih se podaci razmjenjuju prema zajedničkom protokolu. Izvor informacija su ponajprije lokalne vlasti nadležne za sigurnost pomorskog prometa, a zatim i podaci prikupljeni kroz nacionalne AIS sustave.¹⁴ Osnovno težište je na poznavanju opasnih svojstava tereta na brodovima u plovidbi uz europske obale.

Pored ovog sustava Europska unija ustrojila je i sustav nadzora onečišćenja mora s brodova poznat pod nazivom CleanSeaNet. Sustav je ustanovljen na temelju direktive¹⁵ Vijeća EU s ciljem nadzora morskih površina i brzog otkrivanja ispuštanja zauljenih voda s brodova uz pomoć radarskog opažanja sa satelita. Podaci prikupljeni ovim sustavom koriste se ponajprije u slučaju onečišćenja mora.

4. JURISDIKCIJA OBALNE DRŽAVE U POMORSKOM NADZORU

4.1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, 1982. ne obraduje posebnu problematiku pomorskog nadzora, ali određuje dužnosti države zastave broda te regulira morske i podmorske prostore.

Po Konvenciji svaka država djelotvorno vrši svoju jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji vijore njezinu zastavu glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja. Posebno, svaka država vodi upisnik brodova s imenima i podacima o brodovima koji vijore njezinu zastavu, osim onih brodova na koje se, zbog njihove male veličine, ne primjenjuju općeprihvaćeni međunarodni propisi, vrši nad svakim brodom koji vijori njezinu zastavu, njegovim zapovjednikom, časnicima i posadom jurisdikciju u skladu sa svojim unutrašnjim pravom glede upravnih, tehničkih i socijalnih pitanja koja se tiču broda. Nadalje, svaka država, za brodove koji vijore njezinu zastavu, poduzima potrebne mjere za ostvarivanje sigurnosti na moru, između ostaloga glede konstrukcije i opreme broda i njegove sposobnosti za plovidbu, sastava, radnih uvjeta i osposobljavanja posade, vodeći računa o primjenjivim međunarodnim aktima,

¹³ Sustav je uspostavljen kroz primjenu *Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC*, OJ L 208, 5.8.2002.

¹⁴ Sustav povezivanja nacionalnih AIS sustava poznat je pod nazivom *Short Range and Identification System (SRIT)*.

¹⁵ *Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements*, OJ L255, 13.4.2006.

kao upotrebe signala, održavanja veza i sprečavanja sudara.¹⁶ Štoviše, država koja ima ozbiljnih razloga za sumnju da nad nekim brodom nije vršena odgovarajuća jurisdikcija ni nadzor, može o tim činjenicama obavijestiti državu zastave. Nakon što je primila takvu obavijest, država zastave pokreće istragu i, ako je potrebno, poduzima nužne mjere radi ispravljanja takvoga stanja. Dalje, svaka država pokreće istragu, koju vodi ili koja se vodi pred osobom ili osobama odgovarajuće osposobljenosti, u povodu svake pomorske nesreće ili plovidbene nezgode na otvorenom moru u koju je upleten brod koji vijori njezinu zastavu, a koja je uzrokovala gubitak života ili tešku povredu državljana druge države ili veliku štetu brodovima ili uređajima druge države ili morskom okolišu. Država zastave i druga država surađuju u vođenju svake istrage koju provodi ta druga država zbog svake takve pomorske nesreće ili plovidbene nezgode.¹⁷

Glede morskih i podmorskih prostora 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, a ta se suverenost proteže na zračni prostor iznad teritorijalnog mora i na njegovo dno i podzemlje.¹⁸

U pojasu mora koji se nalazi uz njezino teritorijalno more, nazvanom vanjski pojas, obalna država može vršiti nadzor potreban da bi spriječila kršenje svojih carinskih, fiskalnih, useljeničkih ili zdravstvenih zakona i drugih propisa na svom području ili u svom teritorijalnom moru i kaznila kršenje tih zakona i drugih propisa počinjeno na svom području ili u svom teritorijalnom moru.¹⁹

U isključivom gospodarskom pojasu obalna država ima suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima voda nad morskim dnom i onih morskog dna i njegova podzemlja, te glede drugih djelatnosti radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja pojasa, kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova, kao i jurisdikciju, u skladu s relevantnim odredbama Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, glede podizanja i upotrebe umjetnih otoka, uređaja i naprava, znanstvenog istraživanja mora, zaštite i očuvanja morskog okoliša i druga prava i dužnosti predviđene u Konvenciji.²⁰

¹⁶ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I.-VII. i Dodatkom I., Sporazum o primjeni XI. Dijela Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora od 10. prosinca 1982., "Narodne novine" – Međunarodni ugovori br. 9/00, čl.94. st.1-3.

¹⁷ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.94. st.6.-7.

¹⁸ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.2.

¹⁹ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.33. st.1.

²⁰ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.56. st.1.

Prilikom rasprave o pomorskom nadzoru na morskim i podmorskim prostorima izvan granica nacionalne jurisdikcije treba imati na umu načelo slobode otvorenog mora. Naime, otvoreno more je otvoreno za sve države, obalne i neobalne, pa se sloboda otvorenog mora ostvaruje pod uvjetima koje određuju Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i druga pravila međunarodnog prava. Za obalne i za neobalne države ona sadrži, između ostalog, slobodu plovidbe, slobodu prelijetanja, slobodu polaganja podmorskih kabela i cjevovoda, slobodu izgradnje umjetnih otoka i drugih uređaja koje dopušta međunarodno pravo, slobodu ribolova, slobodu znanstvenog istraživanja.

Također, sve države ostvaruju te slobode dolično poštujući interese drugih država u ostvarivanju slobode otvorenog mora i uz dolično poštovanje prava sadržanih u Konvenciji glede djelatnosti u Zoni.²¹

4.2. Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EEZ

Cilj Direktive je uspostaviti u Zajednici nadzor pomorskog prometa i informacijski sustav radi povećanja sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prometa, unapređujući odgovornost vlasti u slučaju neočekivanog događaja, nezgode i potencijalno opasne situacije na moru, uključujući traganje i spašavanje te doprinose boljoj prevenciji i pronalaženju onečišćenja s brodova.²²

Države članice će nadzirati i poduzimati sve potrebne mjere da bi osigurale da zapovjednici, operatori ili agenti brodova, kao i krcatelji i vlasnici opasnih stvari u prijevozu na takvom brodu udovoljavaju svim zahtjevima ove Direktive. Direktivom je regulirano izvještavanje i nadzor brodova, notifikacija opasnih ili onečišćivačkih tereta na brodu, nadzor opasnih brodova i intervencije u slučaju nezgode ili nezgode na moru, pridružene mjere, te se u prilogu iznosi popis informacija za notifikaciju, preporuke primjenjive na brodsku opremu, propisuju se elektronske poruke, kao i mjere države članice u slučaju opasnosti za pomorsku sigurnost i zaštitu okoliša.

²¹ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora čl.87.

²² Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel monitoring and information system and repealing Council Directive 97/75/EEC, OJ L 208, 5.8.2002.

4.3. Ponašanje Republike Hrvatske

U postupku pristupanja Europskoj uniji Republika Hrvatska je dužna primijeniti cjelovit Sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTMIS) u skladu s odredbama Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora pomorskog prometa i informacijskom sustavu Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EEZ.

Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008. po prvi puta se definira sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom u cilju povećanja sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša, te se u skladu s međunarodnim propisima i preporukama propisuje sadržaj poslova, nadležnost službe za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom, utvrđuje područje nadzora i upravljanja pomorskim prometom, uz obveze pomorskih objekata koji plove ili se nalaze u području nadzora i upravljanja pomorskim prometom.

Tako je određeno da je nadzor i upravljanje pomorskim prometom (VTMIS) prikupljanje podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu, davanje podataka pomorskim objektima, davanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi pomorskim objektima i organizacija plovidbe i upravljanje pomorskim prometom.²³

Područje nadzora i upravljanja pomorskim prometom obuhvaća unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske.²⁴

Odlukom o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru iz 2003. godine proglašen je sadržaj isključivog gospodarskog pojasa koji se odnosi na suverena prava istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim prirodnim bogatstvima voda izvan granica teritorijalnog mora, te jurisdikciju glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša, s time da se to područje naziva zaštićenim ekološko-ribolovnim pojasom, a primjena tog pravnog režima započinje za dvanaest mjeseci nakon njegova uspostavljanja.²⁵ Odlukom o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru iz 2001. godine za zemlje članice Europske unije primjena pravnog režima zaštićenog ekološkog-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske započet će nakon sklapanja Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između Europske zajednice i Republike Hrvatske.²⁶ Odluka o izmjeni i dopunama odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske

²³ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine" br.146/08., čl.75.a st.2.

²⁴ Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, "Narodne novine" br. 157/03.

²⁵ Odluka o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, "Narodne novine", 77/04.

²⁶ Odluka o izmjeni i dopunama odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, "Narodne novine" br. 138/06.

na Jadranskom moru iz 2006. godine navodi da će Hrvatska kroz partnerski odnos s državama članicama Europske unije i Europske komisije kao država kandidatkinja za punopravno članstvo Europske unije nastaviti dijalog o mjerama kojima se osiguravaju održivi ribolov i zaštita morskog okoliša na Jadranu.²⁷

Kao morski i podmorski prostori Republike Hrvatske u uvodnom dijelu Pomorskog zakonika iz 2004. godine navedeno je da se suverenitet Republike Hrvatske na moru prostire na unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, na zračni prostor iznad njih te na dno i podzemlje tih morskih prostora, dok u svome gospodarskom pojasu i u epikontinentalnom pojasu Republika Hrvatska ostvaruje suverena prava i jurisdikciju radi istraživanja, iskorištavanja, zaštite, očuvanja i unaprjeđivanja prirodnih morskih bogatstava, uključujući bogatstva na morskome dnu i u morskom podzemlju te radi obavljanja drugih gospodarskih djelatnosti.²⁸

Nadzor i upravljanje pomorskim prometom provodi se kroz suradnju nadležnih službi ministarstva nadležnog za pomorstvo i lučkih kapetanija s pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u području nadzora i upravljanja.

Poslove nadzora i upravljanja pomorskim prometom obavlja služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom ministarstva nadležnog za poslove pomorstva i lučke kapetanije u suradnji s lučkim upravama, trgovačkim društvom Plovput i Hrvatskim hidrografskim institutom, s time da služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti može zatražiti suradnju i potporu Obalne straže Republike Hrvatske, policije, i drugih tijela operativnog nadzora.²⁹

Pomorski objekti koji plove ili se nalaze u području nadzora dužni su postupati prema pravilima plovidbe propisane međunarodnim ugovorima, prema Pomorskom zakoniku i propisima donesenim na temelju Pomorskog zakonika, dostavljati podatke službi nadzora i upravljanja pomorskim prometom i postupati po nalogu službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom.³⁰

Nadležnost, ustrojstvo, poslove, način rada službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom, te način rada i suradnje s drugim tijelima i službama propisuju se posebnim propisom.

²⁷ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine" br. 146/08., čl.75.a st.4.

²⁸ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine" 146/08., čl.6. st.1. i 2.

²⁹ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine", 146/08., čl. 75.b st. 1. i 2.

³⁰ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, "Narodne novine", 146/08., čl. 75.c.

5. NADZOR PLOVIDBE I UPRAVLJANJE PLOVIDBOM IZVAN GRANICA NACIONALNE JURISDIKCIJE

Nesporna su prava obalne države na morskim prostorima pod suverenitetom te države, a postavlja se pitanja zaštite interesa obalne države na otvorenom moru uz svoje teritorijalno more u kojem važi režim slobode plovidbe, slobode prelijetanja, slobode polaganja kabela i cjevovoda, slobode izgradnje umjetnih otoka i drugih uređaja koje dopušta međunarodno pravo, slobode ribolova i slobode znanstvenog istraživanja.

Tako Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora navodi da se slobode otvorenog mora izvršavaju dolično (*with due regard*) poštujući interese drugih država u ostvarivanju slobode otvorenog mora i uz dolično poštivanje prava u pogledu djelatnosti u Zoni³¹, dok prijašnja Konvencija i otvorenom moru iz 1958. navodi da sve države vrše te slobode, kao i druge slobode priznate općim načelima međunarodnog prava, vodeći razumno računa (*with reasonable regard*) o interesima drugih država na slobodu otvorenog mora³².

U vezi s pitanjima budućnosti slobode mora potrebno je uvažiti da nikakve koncepcije i nikakvi instituti, ne mogu za sebe svojatati pravo na vječiti opstanak. Ni sloboda mora nije kategorija kojoj smijemo propisivati svojstvo potpune nepromjenjivosti u sadržaju i u formi i vječno važenje³³.

Temeljno obilježja pravnog režima otvorenog mora je permisivnost, jer sve države slobodno upotrebljavaju otvoreno more i iskorištavaju njena bogatstva, a prava na otvorenom moru su inkluzivna, što znači da ih svaka država ostvaruje do granice koju čine isto takva prava druge države u otvorenom moru, ili prava drugih država.³⁴

U pravilu, nadzor plovidbe uključuje prikupljanje informacija, praćenje kretanja brodova određenim područjem te obavještanje, po potrebi, pojedinih brodova ili skupina brodova. Postupci brodova koji se nalaze u području nadzora ni na koji način nisu ograničeni (osim naravno ograničenja koja slijede iz primjene međunarodnog prava mora), a jedina obveza je obveza izvještavanja o trenutnom odnosno namjeravanom kretanju. Slijedom toga, djelatnici službe nadzora ni na koji način ne sudjeluju u postupku odlučivanja o kretanju broda. Iznimno, kada djelatnici službe nadzora uoče moguću prijetnju sigurnosti brodu upućuju odgovarajuće upozorenje jednom ili više brodova koji tada, svaki u skladu s okolnostima u kojima se nalaze, odlučuju o postupcima umanjivanja ili izbjegavanja opasnosti.

³¹ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, čl.87. st.2.

³² Konvencija o otvorenom moru, 1958., čl.2.

³³ Ibler, Vladimir, *Sloboda mora*, Narodne novine, Zagreb, 1965., str.96.

³⁴ Rudolf, Davorin, *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985., str. 294.

Nasuprot navedenom, upravljanje plovidbom jest skup postupaka i poruka kojima se na određenom području nastoji stvoriti takvo stanje prometa koje će u najvećoj mogućoj mjeri otkloniti pojavu opasnosti po brod i ljude. Upravljanje plovidbom temelji se na uputama koje na određeni način ograničavaju pojedine odluke zapovjednika odnosno dežurnog časnika.³⁵ U stvarnosti najčešće ograničenje jest ograničenje područja plovidbe odnosno ograničenje brzine broda.

Osnovno ograničenje područja plovidbe jest uspostavljanje sustava odijeljene plovidbe. Takvim sustavom se brodovi usmjeravaju u plovidbene pravce/putove i to s osnovnim ciljem razdvajanja nasuprotnih mimoilaženja odnosno uspostavljanja dvosmjernog prometa. Pored ovog cilja, obalne države nerijetko pri uspostavljanju sustava usmjerene plovidbe nastoje udaljiti do tada postojeće plovidbene pravce od obale kako bi i brodovi i službe spašavanja u slučaju pomorske nezgode dobile više vremena za pripremu i pružanje pomoći.³⁶ Ograničenje brzine u pravilu se koristi neposredno uz obalu, dakle u teritorijalnim ili unutrašnjim morskim vodama, kada brodovi već započinju manevriranje. Pored navedenih mjera u primjeni se mogu naći još neke mjere ograničenja kretanja (npr. ograničenje vremena prolaza ili najmanje udaljenosti), no njihova primjena ograničena je na lučka područja odnosno plovne kanale pa ih se ovdje može zanemariti.

Osnovna poteškoća u primjeni upravljanja plovidbom proizlazi iz nejasnog prava obalne države da utječe na odluke zapovjednika. Naime, niti jednom odredbom međunarodnog prava nije dano pravo obalnoj državi da usmjeri ili ograniči odluke zapovjednika koji se tiču sigurne plovidbe, posebice izvan teritorijalnog mora. Navedeno se odnosi kako na plovidbu suprotnu pravilima trenutno u primjeni (sustav nadzora) tako i na možebitne upute koje bi VTS služba, nakon uspostavljanja mogla davati brodovima u plovidbi.

Ovaj problem posebice se ističe u području sjevernog Jadrana gdje se postojećim nadzornim sredstvima uočava niz dvojbenih odluka zapovjednika, a koje u stanovitoj mjeri ugrožavaju sigurnost plovidbe. Primjerice:

- određeni broj brodova kojima su odredište Trst ili Kopar, i koji nedvojbeno prevoze opasne terete, plove uz zapadnu obalu Istre (ponekad i samo nekoliko milja od obale) pravdajući to pravom neškodljivog prolaza; u uobičaj-

³⁵ Vrijedi istaći da ova ograničenja imaju smisla samo ako brod nije u neposrednoj i ozbiljnoj opasnosti. Ako jest tada je zapovjednik broda dužan poduzimati sve raspoložive mjere kojima će smanjiti odnosno otkloniti prijetnju brodu, ljudima i okolišu.

³⁶ Dobar primjer navedenog pristupa je nastojanje Hrvatske pri uspostavljanju sustava usmjerene plovidbe na sjevernom Jadranu. Time su dotadašnji plovidbeni pravci tankera i drugih brodova na putu za luke Trst i Kopar pomaknuti sa približno 3-5 milja od obale na više od deset milja. Takav pristup u potpunosti je opravdan pri požaru turskog broda *UND Adriyatik* čije su neželjeno kretanje, upravo zbog dovoljne udaljenosti od obale, tegljači uspjeli pravodobno ograničiti.

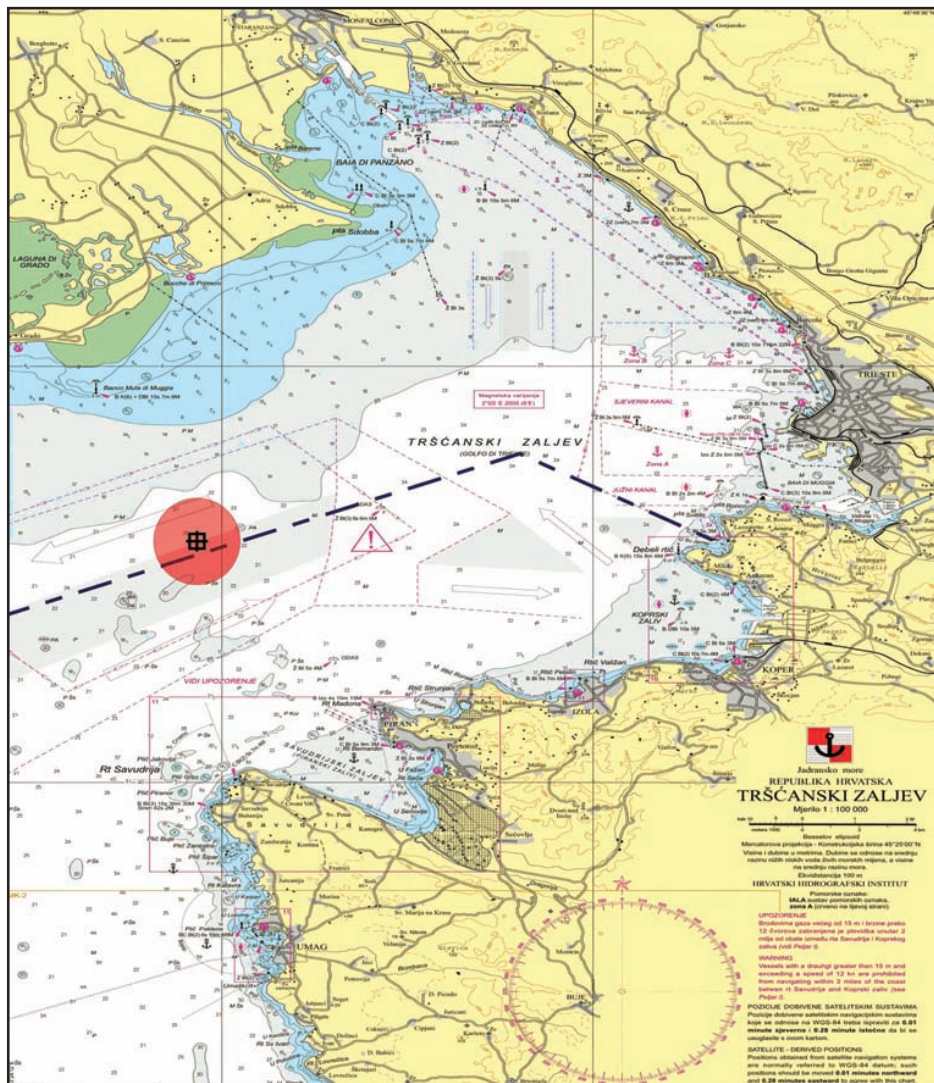
jenim okolnostima kada strani brod plovi suprotno preporučenim pravilima plovidbe u područjima odijeljenog prometa obalna država dužna je o tome izvijestiti državu zastave koja tada prema svom zakonodavstvu poduzima određene mjere protiv zapovjednika;³⁷ slijedom toga postavlja se pitanje može li obalna država poduzeti određene mjere protiv takvog broda i na koji način propisati u kojim okolnostima su ugroženi interesi obalne države;

- određeni broj brodova redovito plovi kroz područje na sjevernom Jadranu koje se mora izbjegavati; ovo područje proglašeno je takvim kako bi se ograničio broj brodova odnosno njihovih križanja u neposrednoj blizini objekata za iskorištavanje mora; no, izričite zabrane nema niti u jednoj međunarodnoj konvenciji koja uređuje pitanja sigurnosti plovidbe; opravdanje za takve postupke obično se pronalazi u plovidbi ribarskih brodova tim područjem odnosno u već spomenutoj činjenici da je to područje koje treba izbjegavati, no u kojem plovidba nije zabranjena.

U pogledu buduće VTS službe postavlja se i pitanje može li ona davati upute brodovima, posebice onima strane zastave koji plove u strane luke i pritom se kreću područjem zaštićenog ribolovno-ekološkog područja o načinu plovidbe određenim područjem. Ako da, na koji način to propisati i kako to provesti.

Otvorena pitanja posebice postaju složena u području Tršćanskog zaljeva. Naime, u tom području Republika Italija predviđa postavljanje objekta u svom teritorijalnom moru, no na način koji bitno utječe na postojeći sustav sigurnosti plovidbe, zajednički predložen i potvrđen od strane IMO-a. Osnovni utjecaj na postojeći sustav plovidbe ne ostvaruje sam odobalni terminal za ukapljene plinove već sigurna zona u kojoj se obavlja manevriranje velikih LNG brodova. Prema postojećim predviđanjima ova zona prostire se na 2.000 m oko terminala i zadire u teritorijalno more druge države. Istodobno, to utječe i na sigurnost plovidbe brodova u neposrednoj blizini.

³⁷ Valja istaći da u brojnim zakonodavstvima takve odredbe ne postoje. Nasuprot tome, u nekim zakonodavstvima predviđa se i mjera oduzimanja ovlaštenja zapovjedniku odnosno časniku, no ona se ne primjenjuje jer je ovlaštenje izdala neka treća država.



Slika 3. Smještaj novog LNG terminala u području Tršćanskog zaljeva

6. RAZVITAK PRAVNOG OKVIRA POMORSKOG NADZORA I UPRAVLJANJA PLOVIDBOM

Nadzor plovidbe koji obalna država provodi radi izravne zaštite svojih interesa uključuje ponajprije zaštitu morskog okoliša, a zatim i zaštitu gospodarskog iskorištavanja te osiguranje primjene graničnog, carinskog i zdravstvenog nadzora, a izvorna prava i obveze brodova u plovidbi obalnim morem kao i obalne države nastali su u razdobljima kodifikacija koje više ne mogu pratiti sadašnje izazove napretka tehnologija te sredstva komunikacije.

U današnje vrijeme izuzetan napredak tehnologije omogućio je obalnim državama odnosno državama pripadnosti broda značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima, pa se na tu okolnost ne može ogлуšiti obalna država, posebno ako zaprimi podatke koji ukazuju na pogibelj, što nužno uključuje obvezu poduzimanja određenih mjera od strane obalne države. Nadalje, iskazana je volja međunarodne pomorske zajednice da ustroji sustav pomorskog nadzora i upravljanje, ne samo kao interes obalne države, već kao interes cjelokupne pomorske zajednice.

Potreba je današnjice razvijati i unaprijediti načelo slobode mora uz isticanje potreba obalnih država da aktivnije sudjeluju u upravljanju prometa i da učinkovitije osnažuju međunarodne sustave nadzora i upravljanja, u međuovisnosti interesa obalne države i interesa broda u plovidbi.

Obalna država ima pravo štititi svoje interese, kao i interese sigurnosti plovidbe u prostorima povezanim s obalnom državom, pa uspostava sustava nadzora izvan područja nacionalne jurisdikcije obalne države, u skladu s međunarodnim ugovorima i pod paskom Međunarodne pomorske organizacije, po mišljenju autora, ne ugrožava načelo slobode otvorenog mora.

Europska unija ustrojila je, kao što je prethodno napomenuto, više sustava nadzora plovidbe i razmjene podataka o brodovima i teretima koje plove uz obalu Europe odnosno koji koriste luke na području Europske unije.

Povjerljivost nekih podataka može biti brana za njihovu razmjenu i to zbog propisa koji izrijeком navode odredbu o povjerljivosti ili zbog ugovorne obveze povjerljivosti. Tako odredbe o VMS pozivaju na to da se “moraju smatrati povjerljivim” i da su ti podaci pokriveni “profesionalnom tajnom”. Takve odredbe nisu prepreka za razmjenu podataka između država članica i Europske komisije, ali se ne smiju otkrivati trećim osobama koje nisu posebno navedene u pravnom okviru.

Pravni izvor Direktive Europske unije o zaštiti podataka omogućava slobodno kretanje podataka između država članica, uz harmonizaciju nacionalnog prava, osigu-

ravajući pri tome temeljna ljudska prava, prije svega pravo na privatnost.³⁸ Informacije u uredbi o zaštiti podataka su široko definirane kao informacije koje se odnose na određenu fizičku osobu i određivu fizičku osobu, putem identifikacijskog broja ili jednog ili više čimbenika u svezi psihološke, umne, gospodarske, kulturne ili socijalne identifikacije.³⁹

Razna pravila o klasifikaciji podataka pojedinih europskih institucija i tijela i država članica s ciljem razvijanja i zaštite u područjima u kojima treba određeni stupanj povjerljivosti mogu također biti ograničenje za razmjenu podataka, dok direktiva o informacijama o javnom sektoru daje osnovna pravila primjenjiva za države članice za uporabu javnih informacija uključivo podatke o pomorskom nadzoru u slučajevima u kojima tijela o podjeli podataka razmjenjuju podatke iz poluprivatiziranog sektora ili u situacijama gdje javni sektor djeluje na komercijalnoj osnovi.⁴⁰

Uredba o transparentnosti nastoji odrediti ravnotežu osnovnog načela da svi dokumenti budu dostupni zahtjevima za zaštitu javnih i privatnih interesa kao iznimkama od pravila⁴¹, dok direktiva koja se bavi okolišnim informacijama navodi pravo pristupa okolišnim informacijama javnih vlasti, a odbijanje davanja informacija je određeno na restriktivan način.⁴²

7. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Napredak tehnologije omogućio je obalnim državama odnosno državama pripadnosti broda značajan uvid u stanje prometa u svako doba odnosno u svim uvjetima. Razlog ustroja pomorskog nadzora te sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom je povećanje sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa

³⁸ Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (Data Protection Directive), OJ L 281, 23.11.1995.

³⁹ Regulation (EC) No 15/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data (Data Protection Regulation), OJ L8, 12.1.2001.

⁴⁰ Directive of 2003/98/EC of the European Parliament and of the Council of 17 November 2003 on the re-use of public sector information (Public Sector Directive), OJ L345, 31.12.2003.

⁴¹ Regulation (EC) No 1049/2001 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2001 regarding public access to the European Parliament, Council and Commission documents (Transparency regulation), OJ L145, 31.5.2001.

⁴² Directive of 2003/4/EC of the European Parliament and of the Council of 28 January 2003 on the public access to environmental information and repealing Council Directive 90/313/EEC (Environmental Information Directive), OJ L41, 14.2.2003.

i zaštite morskog okoliša, a to je djelatnost nacionalnih vlasti ili za račun nacionalnih vlasti koja uključuje utvrđivanje i kažnjavanje prekršaja protiv sigurnosti i opasnosti za sigurnost.

Uz nesporna prava obalne države na morskim prostorima pod suverenitetom te države, Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. navodi da se slobode otvorenog mora izvršavaju dolično poštujući interese drugih država u ostvarivanju slobode otvorenog mora i uz dolično poštivanje prava u pogledu djelatnosti u Zoni, a Konvencija o otvorenom moru iz 1958. navodi da sve države vrše te slobode, kao i druge slobode priznate općim načelima međunarodnog prava, vodeći razumno računa o interesima drugih država na slobodu otvorenog mora.

Međuovisnost interesa obalne države i interesa broda u plovidbi je važan čimbenik u pravnoj analizi, jer sloboda plovidbe nije samo pravo, nego i obveza da se prilikom uporabe mora vodi računa o pravima i obvezama drugih država koje u otvorenom moru imaju druge države i interesima međunarodne zajednice kao cjeline.

Neprijeporno otvoreno more služi pojedinačnim i zajedničkim potrebama i interesima svih država u međunarodnoj zajednici. U otvorenom moru je protekom vremena i uz suglasnost država stvoren pravni poredak, najprije međunarodnim običajima, a u novije vrijeme međunarodnim ugovorima. U tom smislu nužno je naglasiti brojne regionalne sporazume i oblike suradnje susjednih obalnih država na pojedinim područjima na polju reguliranja pomorskog prijevoza, kao što je to slučaj s pomorskopravnom regulativom Europske unije, posebno za brodove i terete koji plove uz obalu Europe odnosno koji koriste luke na području Europske unije.

Iz rasprave slijedi zaključak da je sadašnji pravni okvir pomorskog nadzora i sustava upravljanja plovidbom nedostatan i neučinkovit za morski prostor otvorenog mora. Po mišljenju autora, nužno je unaprijediti načelo slobode mora na način da se, uz postojeće dužnosti suzdržavanja od zaposjedanja dijelova otvorenog mora i suzdržavanja od vršenja vlasti nad stranim brodovima u otvorenom moru, kao dopustiv slučaj ponašanja izrijeком navede i mogućnost izvršenja pomorskog nadzora i upravljanja plovidbom obalne države, pod uvjetom da obalna država tu jurisdikciju obavlja sukladno međunarodnim odnosno regionalnim ugovorima za pojedino more temeljenim na međunarodnim pravnim načelima. Autori smatraju da je za odgovornost u oživotvorenju interesa obalne države u pomorskom nadzoru i upravljanju plovidbe predložena pravna nadogradnja poticajna, jer ona omogućuje učinkovitost postojećeg načela slobode otvorenog mora i pruža pravnu sigurnost, uz dodatne mjere zaštite države broda u skladu s dosezima pravila međunarodnog prava.

Summary:

INTERESTS OF THE COASTAL STATE IN MARITIME SURVEILLANCE

Maritime surveillance is enforced by a coastal state in order to enhance the safety of maritime navigation and protect its own interests. Since such activity is also related to vessel traffic management, it involves collecting the data on maritime facilities and maritime traffic, providing the data on maritime facilities, providing navigational consultancy services and support in navigation, as well as the organization of navigation and vessel traffic management. The authors point out that interdependence of coastal state interests and interests of the ship in navigation is vital for achieving satisfactory level of navigational safety and that extraordinary technological progress and expressed willingness of international maritime community have facilitated to coastal states or flag ship states the access to traffic situation at any moment or under any condition. The paper reviews existing reporting regimes and technological achievements, points out that such technological advances result in the demands of coastal states to participate more actively in operating the traffic and to enforce international and national regulations more efficiently. Solutions of the European Union are analysed as well, accentuating the issue of confidentiality and data exchange in this field. Attention of the authors is concentrated on the impact of novel technological systems and on the capabilities and limitations of the coastal state with regard to implementing current legislation in the area of surveillance and to the need of proposing novel legislative arrangements aligned with the latest advances in vessel traffic monitoring navigation technology, especially in the area beyond the limits of national jurisdiction.

Key words: *maritime surveillance, coastal state, vessel traffic management, jurisdiction.*

PRAVNI ASPEKT ORGANIZACIJE I DJELOKRUGA RADA OBALNE STRAŽE U REPUBLICI HRVATSKOJ S POSEBNIM OSVRTOM NA ZAKON O OBALNOJ STRAŽI

Doc dr.sc. PETRA AMIŽIĆ JELOVČIĆ*

Mr.sc. ŽELJKA PRIMORAC**

NIKOLA MANDIĆ, mag. ing.***

UDK 351.797

342.951 : 347.79

351.749.2 : 35.072.1

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 31.5.2010.

Prihvaćeno za tisak: 13.10.2010.

U Republici Hrvatskoj se početkom 90-ih godina prošlog stoljeća prvi put javila ideja o organizaciji nove pomorsko-upravne službe u vidu Obalne straže. Međutim, trebalo je proći dulje od desetljeća da se prijedlozi o njenom osnivanju konkretiziraju. U listopadu 2007. godine Hrvatski sabor donio je, napokon, Zakon o Obalnoj straži Republike Hrvatske, kojim se utvrđuje njezina organizacija i djelokrug rada kao i njene ovlasti, poslovi i zadaci. Zakon je stupio na snagu 1. studenog 2007. godine. Prema ovom Zakonu, u temeljne poslove i zadaće Obalne straže spadaju zaštita suverenih prava i provedba jurisdikcije Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu, epikontinentskom pojasu i otvorenom moru, dok će u području unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora pružati potporu drugim nadležnim tijelima državne uprave u provođenju zakona i drugih propisa iz njihove nadležnosti u skladu s odredbama Zakona. Zakonom o Obalnoj straži propisana je obveza donošenja velikog broja uredbi i pravilnika koji detaljnije reguliraju organizaciju i djelokrug rada Obalne straže, od kojih je, iako u zakašnjenju, veći broj donesen.

Ključne riječi: organizacija Obalne straže, djelokrug rada Obalne straže.

* Dr.sc. Petra Amižić Jelovčić, docentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split; e-mail: Petra.Amizic@pravst.hr.

** Mr.sc. Željka Primorac, asistentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split.

*** Nikola Mandić, mag.ing., znanstveni novak-asistent Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Zrinskog-Frankopanska 38, 21000 Split; e-mail: nmandic@pfst.hr.

UVOD

Mnoge sigurnosne ugroze koje potencijalno prijete obalnim državama zahtijevaju potpuno novi način organizacije djelovanja na moru u cilju pravodobnog i efikasnog odgovora na prijetnje moru i s mora. Sustav sigurnosti koji je danas prisutan u obalnim državama diljem svijeta nije u potpunosti prilagođen mogućim sigurnosnim ugrozama.¹

Sustav nadzora i zaštite nacionalnog mora obalne države ustrojavaju ovisno o veličini njihovog teritorijalnog mora i gospodarskog pojasa, gospodarskoj moći države, zemljopisnim značajkama, političkim okolnostima, te u najvećoj mjeri o postojećim sustavima i podsustavima koji služe za zaštitu suvereniteta i provođenja zakonskih propisa.²

Najčešće ustrojen oblik sustava nadzora i zaštite predstavlja obalna straža. Prioriteti obalne straže, odnosno njene zadaće su kontrola provedbe zakona, traganje i spašavanje, pomoć pri navigaciji, vojne operacije manjeg intenziteta, ekologija, nadzor ribolova i hidrografija. Sve obalne straže imaju zadaću spriječiti sve moguće oblike kriminala (ilegalnu trgovinu, ilegalnu emigraciju, otmicu jahti i jedrilica, pljačku podmorja) za što su im potrebni brzi, lakim topovima i strojnicama naoružani brodovi. U važnije poslove obalne straže spada posao traganja i spašavanja. Za to su potrebni posebno opremljeni i brzi patrolni brodovi, helikopteri opremljeni za traganje i spašavanje, te gliseri koji se ne mogu prevrnuti. Što se tiče uloge obalne straže u reguliranju navigacije, njezina zadaća je osigurati da se sva plovila bespogovorno drže pravila plovidbe. Obalna straža mora biti osposobljena i za spašavanje profesionalnih pomoraca i plovila, kao i za spašavanje nautičara. Za obavljanje tih poslova potrebni su prostrani i višenamjenski brodovi te višemotorni helikopteri kako bi se zadaće uspješno obavljale i daleko od obale.

Prvu obalnu stražu osnovala je Švedska 1638. godine. U svijetu se najčešće govori o četiri temeljna modela³ organizacije obalne straže. To su američki model, britanski model, model mornarička obalna straža i model mornarica kao obalna straža.

Američki model je najskuplji i teško dostižan jer podrazumijeva istodobno razvoj obalne straže i ratne mornarice. Obalna straža SAD-a (*United States Coast Guard (USCG)*) grana je Oružanih snaga SAD-a. Za razliku od ostalih grana, Obalna straža jedinstvena je po tome što objedinjuje poslove pomorske policije (s

¹ Tako **Tomislav Jukić**, *Nadzor i zaštita prava i interesa Republike Hrvatske na Jadranskom moru*, magistarski rad, Split, 2007., str. 114.

² **Ivan Bakavić**, *Model funkcionalne integracije subjekata u zaštiti interesa Republike Hrvatske na moru*, Zagreb, 2004., str. 22.

³ **Zdravko Kardum**, *Zaštita interesa Republike Hrvatske na Jadranu*, *Hrvatski vojnik*, br. 100/2003, Zagreb, 2003., str. 6. – 8.

jurisdikcijom u obalnom moru i međunarodnim vodama), vojnopomorske podrške, te agencije Ministarstva domovinske sigurnosti, dok u vrijeme rata potpada pod Ratnu mornaricu obavljajući vojne operacije. Organizacija i snaga Obalne straže SAD-a je takva da bi se bez ikakvih problema mogla nazvati flotom. Osim Pacifičke i Atlantske flote, flota SAD-a organizacijski bi mogla biti treća flota. Obalna straža SAD-a kontinuirano vrši pripreme s ratnom mornaricom, ovisi o njihovoj informacijskoj potpori, a u kritičnim trenucima ratna mornarica pruža potporu Obalnoj straži SAD-a.⁴ Većini država uzor predstavlja Obalna straža SAD-a i obalne straže zemalja koje su u većoj ili manjoj mjeri uspješno ustrojene po uzoru na Obalnu stražu SAD-a.

Britanski model je veoma logičan, ali nije rasprostranjen. U okviru tog modela se ustrojava agencija koja koordinira manje zahtjevne dijelove sustava kao što su dragovoljačke spasilačke službe te brodovi specijaliziranih poduzeća koji se angažiraju na nekim zadaćama. Lanac međusobno povezanih institucija čine Obalna straža, Kraljevski nacionalni institut za spasilačka plovila, Kraljevska pošta i Ministarstvo obrane. Britanci iznajmljuju i strane brodove i strane posade, ali ipak glavni i najdelikatniji posao obavljaju patrolne snage britanske ratne mornarice, koja je odgovorna za ukupno stanje sigurnosti na moru, obranu i zaštitu britanskih interesa.⁵ Dobrovoljačke spasilačke službe osim u Velikoj Britaniji postoje i u Finskoj, Novom Zelandu, Nizozemskoj, Južnoafričkoj Republici, Švedskoj i Španjolskoj.

Model mornarička obalna straža je dosta rasprostranjen. U okviru tog modela, u sklopu ratne mornarice postoje, pod raznim nazivima, organizirani dijelovi koji prvenstveno obavljaju zadaće zaštite državnih interesa na moru. Ostali dijelovi ratne mornarice se uključuju ako za to postoji potreba. Policija, lučke kapetanije i ostali subjekti u suradnji i brigom ratne mornarice obavljaju zadaće iz svoje nadležnosti i to prvenstveno u unutarnjim morskim vodama i u prostoru pomorskih luka.⁶

Model mornarica kao obalna straža je najrasprostranjeniji i primjenjuju ga mnoge države različitih pozicija, tradicije i gospodarskog razvoja. U okviru ovog modela ratna mornarica, koja konstantno održava istu snagu, u miru obavlja zadaće obalne straže.⁷

⁴ Opširnije vidi **Jukić, T.**, *o. c.*, str. 114. i 116. – 119.

⁵ Opširnije vidi **Jukić, T.**, *o. c.*, str. 114., 115. i 122. – 124.

⁶ Opširnije vidi **Jukić, T.**, *o. c.*, str. 115.

⁷ Opširnije vidi **Jukić, T.**, *o. c.*, str. 115. – 116.

1. POVIJESNI RAZVOJ OBALNE STRAŽE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika Hrvatska, kao sredozemna i srednjoeuropska zemlja, zbog važnog geostrateškog položaja koji zauzima, ima veliku ulogu u osiguranju mira i prosperiteta u regiji i na Mediteranu. Zbog toga ona i preuzima svoj dio odgovornosti za osiguranje trajnog mira, sigurnosti i stabilnosti, još uvijek ugroženog neriješenim političkim i sigurnosnim prilikama u susjednim državama.⁸

Osim što predstavlja izuzetnu povijesno-kulturnu, gospodarsku i stratešku vrijednost, Jadransko more najveći je prirodni resurs Republike Hrvatske. Hrvatska obala (kopno i otoci) ukupno je duga 5835 km, a duljina državne granice na moru je 978 km. Površina Jadranskog mora pod suverenitetom Republike Hrvatske (unutar-nje morske vode i teritorijalno more) iznosi 31.757 km², a uspostavom novog režima zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa, taj se prostor proširio na ukupno 56.964 km², što je gotovo jednako kopnenoj površini Hrvatske.⁹ U okviru navedenog područja nalaze se tri nacionalna parka i preko 100 zaštićenih i preventivno zaštićenih podvodnih arheoloških lokaliteta.

Povećan promet tankera i drugih brodova koji prevoze opasne i štetne tvari, pri čemu dolazi do ispuštanja balastnih voda, a koji predstavljaju izvor potencijalne ekološke katastrofe, rast nautičkog i ronilačkog turizma, intenziviranje povezivanja otoka, izlov ribljeg fonda, kao i sigurnosne ugroze u vidu ilegalnih prelazaka državne granice, krijumčarenja ljudi, opojnih droga i zaštićenih kulturnih dobara, te terorizam, predstavljaju nove izazove u razvoju gospodarstva Republike Hrvatske.¹⁰ Navedeni razlozi uvjetovali su intenzivniju zajedničku aktivnost relevantnih stručnih i političkih čimbenika na ustroju organizacije čija bi osnovna aktivnost bila usmjerena ka učinkovitoj zaštiti mora od onečišćenja, sigurnosti plovidbe, traganju i spašavanju ljudskih života na moru i nadzoru državne granice na moru.

U Republici Hrvatskoj se početkom 1990-ih godina prvi put pojavila ideja o novoj organizaciji pomorsko upravne službe u sklopu obalne straže. Međutim, bilo je potrebno više od deset godina da se prijedlozi o osnivanju obalne straže konkretiziraju. U svibnju 2003. godine predstavljen je projekt Obalne straže koji je trebao zaživjeti u siječnju 2004. godine. Međutim, do realizacije tog projekta nije došlo. Odlukom Vlade Republike Hrvatske od 27. kolovoza 2004. godine osnovana je *Koordinacija Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i*

⁸ Tako Jukić, T., o. c., str. 140.

⁹ Tako Branka Milošević Pujo – Ranka Petrinović, *Pomorsko pravo za jahte i brodice*, Split, 2008., str. 50. – 51.

¹⁰ Tako Pavao Komadina, *Obalna straža Republike Hrvatske – odgovor na nove izazove*, HAZU – okrugli stol, Zagreb, 2003.

zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske¹¹ radi osiguranja sustavnog i učinkovitog planiranja i djelovanja tijela državne uprave koja obavljaju poslove nadzora i zaštite na unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske do uspostave obalne straže. Koordinacija u sklopu koje se obavljaju poslovi obalne straže, a u koju je uključeno osam ministarstava¹², počela je s praktičnim djelovanjem 3. listopada 2004. godine¹³, dakle danom stupanja na snagu Odluke o proglašenju zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa.

Osnivanje koordinacije Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite Jadrana pridonijelo je intenzivnijoj suradnji svih mjerodavnih institucija u učinkovitijem i bržem obavljanju operativnog i inspeksijskog nadzora i zaštite na moru. Na taj se način do osnivanja jedinstvenog ustrojstva obalne straže pokušala izbjeći dvojnost ovlaštenja pojedinih ministarstava i postići racionalizacija financijskih sredstava.¹⁴

Danom stupanja na snagu *Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije, Stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru*¹⁵ iz 2008. godine¹⁶ prestala je važiti Odluka Vlade Republike Hrvatske o osnivanju Koordinacije Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske.

*Pomorski zakonik*¹⁷ iz 2004. godine nije propisao djelokrug rada Obalne straže već se zadržao samo na općoj odredbi da će se donošenjem Zakona o obalnoj straži utvrditi poslovi i zadaci iz Pomorskog zakonika koje će obavljati obalna straža. (čl. 1029.) Zakon o obalnoj straži Republike Hrvatske donesen je 2007. godine.

¹¹ Odluka Vlade Republike Hrvatske sa sjednice održane 27. kolovoza 2004. godine, klasa: 022-03/04-02/33, urbroj: 5030109-04-1.

¹² Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo obrane, Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnog gospodarstva, Ministarstvo financija, Ministarstvo kulture i Ministarstvo vanjskih poslova.

¹³ Prema podacima dostupnim na Internet stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (www.mmpi.hr) u rujnu 2004. godine u radu Koordinacije u okviru osam ministarstava bilo je uključeno 1113 djelatnika, a na raspolaganju im je bilo 90 brodica, 16 brodova, 6 zrakoplova, 4 helikoptera, 1 bespilotna letjelica i radarski sustav nadzora.

¹⁴ Tako Milošević Pujo, B. – Petrinović, R., o. c., str. 51.

¹⁵ N.N., br. 77/08.

¹⁶ Opširnije vidi u nastavku rada.

¹⁷ N.N. br. 181/04, 76/07 i 146/08 (u nastavku – PZ).

2. ORGANIZACIJA OBALNE STRAŽE REPUBLIKE HRVATSKE

S ciljem učinkovitog nadzora i zaštite prava i interesa Republike Hrvatske na moru u skladu s međunarodnim pravom i propisima naše zemlje, 2007. godine osnovana je Obalna straža Republike Hrvatske. Naime, u listopadu te godine Hrvatski sabor je donio **Zakon o Obalnoj straži Republike Hrvatske**¹⁸ kojim se utvrđuje njezina organizacija i djelokrug rada kao i ovlasti, poslovi i zadaci Obalne straže (čl.1., st.1.).¹⁹ Zakon je stupio na snagu 1. studenog 2007. godine.

Prema Zakonu, u temeljne poslove i zadaće Obalne straže spadaju zaštita suverenih prava²⁰ i provedba jurisdikcije²¹ Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko-

¹⁸ Vidi: **N.N., br. 109/07**, (u nastavku – **Zakon**).

¹⁹ Organizaciju rada i druga pitanja vezana za rad Obalne straže koja nisu uređena ovim Zakonom uredit će ministar obrane posebnim propisom (čl. 3., st. 3.). Radi se o *Pravilniku o unutarnjem redu Obalne straže* koji, nažalost, još nije donesen (čl. 44. Zakona).

²⁰ Suverena prava su prava koja izviru iz suverenosti, odnosno isključiva ili ekskluzivna prava. Termin je prvi put službeno unijet u međunarodno pravo mora na Prvoj konferenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora 1958. godine. Navedena prava uključuju pravo nosioca na donošenje propisa, nadzor nad provedbom tih propisa i kažnjavanje zbog njihova kršenja, te poduzimanje svih mjera radi njihova ostvarivanja. Kao primjer suverenih prava mogu se navesti suvereno pravo radi iskorištavanja prirodnih bogatstava epikontinentskog pojasa ili suvereno pravo radi njegova istraživanja. Za razliku od suverenih prava, suverenost označava teritorijalno vrhovništvo države nad osobama i stvarima na njezinu području. Suverenost jedne države na određenom prostoru isključuje suverenost druge države. Suverenost obalne države proteže se preko kopnenog dijela državnog područja i na obalno more (unutrašnje morske vode i teritorijalno more), podmorje (dno i podzemlje) tog dijela mora te na zračni prostor iznad kopnenog dijela državnog područja i obalnog mora. Opširnije: **Davorin Rudolf**, *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Split, 1989., str. 386. – 389. “*Iako je more cjelina u kojoj s u svi dijelovi međusobno povezani, u toj cjelini razlikuju se pojedini prostori s obzirom na njihov međunarodnopravni položaj. Obalama država bliži dijelovi mora potpadaju u većoj ili manjoj mjeri pod vlast obalne države, a sadržaj te vlasti i odnos obalne države prema drugim korisnicima mora razlikuje se u pojedinim od tih dijelova. U tom smislu razlikujemo prema sadašnjem pravu unutarnje vode, teritorijalno more, arhipelaške vode, vanjski pojas, isključivi gospodarski pojas i epikontinentski pojas. Nad prva tri pojasa država ima suverenost, dok glede preostala tri pojasa ona ima određenu vlast, iako se oni nalaze izvan granica njezina državnog područja. Značajka je novijeg datuma i najnovijeg razvoja da države pokazuju jaku težnju za proširenjem svoje vlasti i svojih isključivih prava na što šire prostore mora, odnosno morskog dna i podzemlja.*“ **Andrassy-Bakotić-Vukas**, *Međunarodno pravo I*, Zagreb, 1988., str. 177.

²¹ Pod jurisdikcijom se u međunarodnom pravu mora podrazumijeva skupina ovlaštenja nekog subjekta međunarodnog prava. Za razliku od suverenosti, u istom području jurisdikciju mogu imati dvije države, pa i više njih, iako se njihova ovlaštenja mogu razlikovati i u opsegu i pojedinačno. U užem smislu jurisdikcija predstavlja ovlaštenja organa unutar jednog pravnog područja. Rudolf, D., *o. c.*, str. 389.

ribolovnom pojasu,²² epikontinentskom pojasu²³ i otvorenom

²² Iako je još Pomorski zakonik iz 1994. godine definirao gospodarski pojas Republike Hrvatske kao pojas koji obuhvaća morski prostor od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom, Republika Hrvatska nije tada proglasila svoj gospodarski pojas. Razlog tomu su dvije činjenice. Naime, u to vrijeme još nije bila stupila na snagu Konvencija UN-a o pravu mora, a i RH je još bila u ratu pa su prioritetni ciljevi obrane zemlje odgodili proglašenje ovog pojasa. Vidi: **Vesna Barić-Punda – Davorin Rudolf ml.**, *Pravo mora; dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Split, 2007., str. 358. Hrvatski sabor je u listopadu 2003. godine donio *Odluku o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (N.N., 157/03)* u kojoj je proglasio sadržaje isključivog gospodarskog pojasa koji se odnose na suverena prava istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim prirodnim bogatstvima voda izvan vanjske granice teritorijalnog mora, te jurisdikciju glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša, čime je zapravo uspostavljen zaštićeni ekološko-ribolovni pojas, čija je primjena, pak, prolongirana za 12 mjeseci (u nastavku – **ZERP**). On obuhvaća morski prostor od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom. Vanjske granice ZERP-a utvrdit će se međunarodnim ugovorima o razgraničenju s državama čije obale leže sučelice ili bočno u odnosu na hrvatsku obalu. Do sklapanja navedenih ugovora, vanjska će granica privremeno slijediti crtu razgraničenja epikontinentskog pojasa uspostavljenu *Sporazumom između SFRJ i Talijanske Republike o razgraničenju epikontinentskog pojasa iz 1968. godine*, a kod bočnog razgraničenja crtu koja slijedi smjer i nastavlja se na privremenu crtu razgraničenja teritorijalnih mora kako je to utvrđeno *Protokolom o privremenom režimu uz južnu granicu između Republike Hrvatske i Srbije i Crne Gore iz 2001. godine*. Proglašenjem ZERP-a do epikontinentske granice između Hrvatske i Italije na sredini Jadrana, Hrvatska je stekla određena suverena prava pretežno gospodarske prirode. Naime, time je stekla sva prava kao da je proglasila gospodarski pojas, osim što neće moći graditi umjetne otoke i koristiti se energijom, valova, vjetrova i morskim strujama. **Željko Dominis**, *Nestanak instituta otvorenog mora u Jadranu, Naše more*, 53 (5-6) 2006., str. 228. – 238. Republika Hrvatska je, međutim, zadržala pravo da, u slučaju potrebe, proglasi i ostale funkcije gospodarskog pojasa. Hrvatski sabor u lipnju 2004. godine donosi *Odluku o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (N.N., br. 77/04)* temeljem koje se primjena pravnog režima ZERP-a donošenjem neće odnositi na brodove koji plove pod zastavom država članica Europske unije. Naime, za države članice EU njegova primjena, prema ovoj odluci, započet će nakon sklapanja Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između Europske zajednice i Republike Hrvatske. U prosincu 2006. godine uslijedila je nova zakonska izmjena u pogledu primjene ZERP-a donošenjem *Odluke o izmjeni i dopunama Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (N.N., br. 138/06)*. Njome je odlučeno da će za države članice EU primjena pravnog režima ZERP-a započeti najkasnije s danom 1. siječnja 2008. godine od kada će se za ribarske i druge brodove Europske zajednice primjenjivati ribolovni i ekološki propisi RH. Naposljetku, pod političkim pritiscima Slovenije i EU, Sabor je u ožujku 2008. godine donio *Odluku o izmjeni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (N.N., br. 31/08)* kojom propisuje da se ZERP privremeno neće primjenjivati na države članice EU od dana 15. ožujka 2008. godine do iznalaženja zajedničkog dogovora u EU duhu.

²³ Prema ženevskoj Konvenciji o epikontinentskom pojasu iz 1958. godine epikontinentski pojas obalne države obuhvaća morsko dno i podzemlje mora uz obalu, od vanjske granice teritorijalnog mora do dubine od 200 metara ili, preko te granice, do točke gdje dubina mora dopušta istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava tog dijela podmorja; te morsko dno i podzemlje podmorskih prostora uz obale otoka. Više o tome: Rudolf, D., *o.c.*, str. 82. On ne obuhvaća stup morske vode iznad dna niti površinu mora koja ostaje otvoreno more. Ne uključuje ni zračni prostor iznad dijela otvorenog mora koji je nad epikontinentskim pojasom. Obalna država vrši nad epikontinentskim po-

moru,²⁴ dok će u području unutrašnjih morskih voda²⁵ i teritorijalnog mora²⁶ pružati potporu²⁷ drugim nadležnim tijelima državne uprave²⁸ u provođenju zakona i drugih

jasom suverena prava radi njegova istraživanja i iskorištavanja njegovih prirodnih bogatstava. Ako obalna država ne koristi to svoje pravo, nitko ne može poduzeti te djelatnosti niti stavljati zahtjeve na epikontinentski pojas bez izričitog pristanka obalne države (čl. 2. Konvenciji UN-a o epikontinentskom pojasu, 1958.). Prema PZ-u pod prirodnim bogatstvima podrazumijevaju se rudno i drugo neživo bogatstvo morskog dna i njegova podzemlja te morska bića koja su u stadiju u kojem se love, nepokretna na morskome dnu ili ispod njega, ili se mogu kretati samo u stalnom fizičkom dodiru s morskim dnom ili samo u morskome podzemlju (čl. 43., st. 2.). Epikontinentski pojas RH obuhvaća morsko dno i morsko podzemlje izvan vanjske granice teritorijalnog mora RH u smjeru pučine do granica epikontinentskog pojasa sa susjednim državama. Granice epikontinentskog pojasa RH i Republike Italije utvrđene su sporazumom između Italije i bivše SFRJ iz 1968. godine. Do postizanja sporazuma o razgraničenju epikontinentskog pojasa sa Crnom Gorom, odnosno sa Srbijom i Crnom Gorom, Republika Hrvatska će uživati suverena prava u tome pojasu do crte sredine koja se nastavlja na vanjsku granicu teritorijalnog mora u Bokotorskom zaljevu, u smjeru pučine (čl. 42. PZ-a).

²⁴ Pod otvorenim ili slobodnim morem podrazumijevaju se morska prostranstva izvan vanjskih granica teritorijalnih mora ili gospodarskih pojasa. Ono obuhvaća i zračni prostor i to od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine. *Ibidem*, str. 270. Prema čl. 87. Konvencije UN-a o pravu mora, otvoreno more je otvoreno za sve države, obalne i neobalne. Sloboda otvorenog mora ostvaruje se pod uvjetima koje određuju Konvencija i druga pravila međunarodnog prava. Za obalne i neobalne države ona sadrži, između ostalog: slobodu plovidbe; slobodu prelijetanja; slobodu polaganja podmorskih kabela i cjevovoda; slobodu izgradnje umjetnih otoka i drugih uređaja koje dopušta međunarodno pravo; slobodu ribolova; slobodu znanstvenog istraživanja. Otvoreno more smije se koristiti isključivo u miroljubive svrhe. Tri najvažnije skupine djelatnosti koje tvore zloupotrebu otvorenog mora su: nuklearni pokusi u moru i atmosferi, pokusi s raketama dugog dometa i pomorski manevri širokih razmjera. Opširnije o tome: **Vladimir Đuro Degan**, *Međunarodno pravo mora*, Rijeka, 2002., str. 92. – 93.

²⁵ Unutrašnje morske vode su dijelovi mora između polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora i obale. Obuhvaćaju morske prostore luka, zaljeva, ušća rijeka, zatvorenog mora, pod određenim uvjetima dijelove mora između otočnog niza i kontinentskog dijela kopna i između samih otoka. Širina unutrašnjih morskih voda nije ograničena jer ovisi o konfiguraciji i položaju obale i otoka. Unutrašnje morske vode su pod suverenosti obalne države jednako kao i njezino kopno. **Rudolf, D.**, o. c., str. 422.

²⁶ Pod teritorijalnim morem smatra se pojas mora pod suverenosti obalne države umjerene širine (do 12 morskih milja) u kojemu strani brodovi imaju pravo neškodljivog prolaska. Pojas teritorijalnog mora mjeri se od polazne crte (normalne i ravne), a njegova vanjska granica ujedno je i državna granica na moru. *Ibidem*, str. 398. – 399.

²⁷ Pod pojmom pružanja potpore u smislu odredbi Zakona podrazumijeva se obavljanje poslova Obalne straže definiranih Zakonom kroz zajednički rad nadležnih tijela državne uprave u skladu s odredbama istog (čl. 1., st. 4.).

²⁸ Zakon je na ovom mjesto nedorečen i nedovoljno jasan jer se nigdje izričito ne navodi koja su to "...druga nadležna tijela državne uprave..." Upravo ovakva općenita formulacija stvara pravnu nesigurnost jer ostavlja mogućnost da se u praksi pod njenom krinkom u poslove definirane ovim člankom Zakona upuste i ona tijela koja za isto nisu, zapravo, nadležna. Ipak, za pretpostaviti je da je zakonodavac, u smislu odredbi Zakona, pod "drugim tijelima državne uprave" mislio, prvenstveno, na Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te Ministarstvo obrane i Ministarstvo unutarnjih poslova i njihove područne jedinice, carinske službe, stožer i tijela za intervencije kod iznenadnog onečišćenja mora, te Službu traganja i spašavanja.

propisa iz njihove nadležnosti u skladu s odredbama Zakona (čl. 1., st. 2. i 3.).²⁹ Obalna straža predstavlja, dakle, glavno sredstvo zaštite državnih interesa nad onim dijelom mora, morskog dna i podzemlja gdje naša država uživa suverena prava, dok nad morskim prostorom pod suverenosti Republike Hrvatske može pružiti pomoć lučkim kapetanijama,³⁰ pomorskoj policiji³¹ i Hrvatskoj ratnoj mornarici³² ukoliko se to pokaže potrebitim.³³

²⁹ Treba naglasiti da se odredbama Zakona ne ograničavaju djelatnosti, ovlasti i odgovornosti drugih tijela nadležnih za nadzor, zaštitu i ostvarivanje prava i interesa Republike Hrvatske na moru (čl. 1., st. 5.).

³⁰ Lučke kapetanije su područne ispostave Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Obavljaju poslove nadzora plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, poslove traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru, inspeksijske poslove sigurnosti plovidbe, inspeksijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja te vođenja upisa i brisanja brodica te vođenja očevidnika brodica, poslove izdavanja pomorskih knjižica, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima. Vidi: Zakon o lučkim kapetanijama (N.N., br. 124/97), Ranka Petrinović – Nikola Mandić, *Pravni položaj lučke kapetanije u pomorskopravnom pravu Republike Hrvatske, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 1/2006, Split, 2006., str. 63. – 82.

³¹ Pomorska policija u RH ima više svojih postaja. Za razliku od policijskih uprava koje slijede županijski ustroj, postaje i ispostave ne slijede ustroj gradova i općina niti njihove granice. Naime, one se ustrojavaju prema sigurnosnoj problematici na određenom području. Osnovna djelatnost pomorske policije jest nadzor državne granice na moru i nadzor pomorskog prometa u akvatoriju za koji je nadležna.

³² Namjena i uloga Hrvatske ratne mornarice (u nastavku – HRM) je samostalno i u združenom djelovanju s drugim granama braniti integritet i suverenitet Republike Hrvatske, promicati i širiti njezine interese na Jadranskom moru, otocima i priobalju. Njezine najvažnije zadaće su: odvratanje od ugroze RH održavanjem visoke razine sposobnosti, uvježbanosti i tehničke opremljenosti; stalan nadzor Jadranskog mora i priobalja te praćenje kretanja stranih ratnih brodova; snaženje sigurnosnih uvjeta na Jadranskom moru i očuvanje nepovredivosti pomorskih granica te provedba programa "Partnerstvo za mir na Mediteranu." Djelokrug zapovjedanja i obrambena nadležnost HRM obuhvaća, unutrašnje morske vode, teritorijalno more, otoke i podmorje nad kojim RH ostvaruje potpuni suverenitet i suverena prava iskorištavanja podmorja i morskog dna. Naoružanje HRM se sastoji od 3 raketne topovnjače, 4 ophodna broda, jednog školskog broda, 20 pomoćnih brodova, jedne podmornice, jednog lovca mina, 3 raketne bitnice i 9 postaja obalnog motrenja. Podaci preuzeti sa službene stranice Oružanih snaga RH 15. listopada 2009. godine. Vidi: www.osrh.hr

³³ "Hrvatskoj pripada 31 067 km² akvatorija Jadranskog mora. Premda je zračna udaljenost od ušća rijeke Dragonje do rta Oštro samo 526 km, duljina hrvatske obale iznosi 5 835,3 km, od čega kopnene 1 777,3 km (30,5% ukupne obale), a otočne 4 058 km (69,5%). Takav tip razvedenosti svjetski je poznat kao dalmatinska obala (otoci, obalna crta i planine pružaju se usporedno). Pred njom je 718 otoka i otočića, 389 hridi (uvijek iznad razine mora) i 78 grebena (ispod, u razini ili, za oseke, iznad mora). Stalno je naseljeno 50-ak otoka. Na njima živi 119 444 stanovnika." Ovo su podaci iz 2001. godine preuzeti iz *Hrvatske enciklopedije*, izdanje Leksikografskog zavoda Miroslav Krleža, sv. 4., str. 706.

Obalna straža je sastavni dio HRM-a (čl. 3., st. 1.),³⁴ koja pored svojih redovitih zadaća nadzora i zaštite teritorijalnog mora i ZERP-a, sudjeluje u borbi protiv svih oblika asimetričnih ugroza,³⁵ zadaćama traganja i spašavanja,³⁶ pruža potporu

³⁴ Osim tradicionalnih zadaća HRM-a, izazovi 21. stoljeća utjecali su da se u nadležnost HRM-a stave i neke druge, tzv. netradicionalne zadaće kao što su sprječavanje širenja oružja za masovno uništenje, borba protiv terorizma i raznih oblika krijumčarenja, pružanje pomoći civilnim strukturama i institucijama u kriznim situacijama kao i ostale zadaće za koje je nužno stručno i osposobljeno osoblje. Kako ove netradicionalne zadaće Oružanih snaga na moru u pravilu spadaju u nadležnost Obalne straže, odlučeno je ustrojiti je upravo u okviru sastava HRM-a. Na ovaj način izbjegnuti su i troškovi osnivanja i organiziranja dodatne službe s istovjetnim zadacima, a posebnim materijalnim i ljudskim resursima. Opširnije: Prijedlog Zakona o Obalnoj straži Republike Hrvatske, www.sabor.hr

³⁵ Asimetrične ugroze mogu se definirati kao prijetnje nekonvencionalne i netradicionalne prirode. Njih karakterizira oružani sukob koji se ne odvija u skladu s međunarodnim konvencijama i pravilima pa se kao takav može smatrati iregularnim, odnosno asimetričnim. Središnje mjesto među asimetričnim sukobima zauzima terorizam. Opširnije: **Marinko Ogorec**, Novi oblici ugroza nacionalne sigurnosti u percepciji hrvatskih građana, *Društvena istraživanja*, Zagreb, br. 3/2009., str. 340. Republika Hrvatska bi u svom morskom prostoru mogla biti suočena s uobičajenim asimetričnim ugrozama poput međunarodnog terorizma i kriminala, izbjegličkih kriza i ilegalnih migracija, prirodnih i ljudskim djelatnostima nenamjerno prouzročenih katastrofa, djelovanja stranih obavještajnih sustava prema sustavu nacionalne sigurnosti Republike Hrvatske. Vidi: **Kamilo Čuljak**, *Obalna straža kao sastavnica HRM-a u zaštiti nacionalnih interesa RH na moru*, Zagreb, 2006., str. 86. – 91.

³⁶ U RH je za poslove traganja i spašavanja zadužena, prvenstveno, *Služba traganja i spašavanja* putem svoje **Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru**. Stožer je pod nadležnošću Središnje koordinacije za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru. Ona je uspostavljena donošenjem *Nacionalnog plana traganja i spašavanja ljudskih života na moru* (N.N., br. 164/98), kojim su ujedno utvrđena načela ustroja i djelovanja, ovlasti i dužnosti, mjere i djelatni postupci službenih osoba te način korištenja sredstava tijekom pripravnosti odnosno tijekom traganja i spašavanja na moru u nadležnosti RH. Vidi: **Dragan Bolanča – Rajko Naprta**, *More naše plavo – Sigurnost plovidbe*, Zbirka propisa, Zagreb-Split, 2009., str. 444. – 452. Služba se sastoji od Stožera službe traganja i spašavanja, Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, podsredišnjica traganja i spašavanja (lučke kapetanije Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), obalnih promatračkih jedinica (lučke ispostave svih lučkih kapetanija + obalne radio postaje + čuvani svjetionici + motrilačke postaje HRM-a), te jedinica traganja i spašavanja (pomorske, zrakoplovne i kopnene jedinice). Osnovna zadaća *Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru* jest usklađivanje akcija traganja i spašavanja na moru, obavljanje nadzora pomorskog prometa te kontrola sigurnosti plovidbe. Područje nadležnosti obuhvaća obalno more RH, koje Nacionalna središnjica nadzire uz pomoć svojih podsredišnjica, sve do zone između teritorijalnog mora i pojasa otvorenog mora do linije razgraničenja sa susjednim državama u Jadranskom moru, a kako je utvrđeno njihovim međusobnim sporazumom. Statistički podaci SAR (engl. *Search & Rescue*) akcija na području odgovornosti Nacionalne središnjice za traganje i spašavanje na moru - Rijeka od 1. siječnja do 15. listopada 2009. godine ukazuju na činjenicu da je u tom vremenskom intervalu poduzeto ukupno 312 intervencija i to zbog raznih pomorskih nesreća i nezgoda (nasukanje, nesposobnost za plovidbu, medicinski prijevoz, prevrtanje, potonuća, požar, čovjek u moru, sudar, naplavlivanje...) što je za 20% više intervencija nego je zabilježeno u istom razdoblju 2008. godine. Ukupno je spašeno 812 osoba, što je u odnosu na cijelu 2008. godinu povećanje od 40%. Spašena su, također, 184 plovila. Službeni podaci preuzeti sa: www.mmpi.hr Način suradnje Službe traganja i spašavanja Republike Hrvatske i ovlaštenih osoba Obalne straže propisan

zemlje domaćina savezničkim snagama te pomaže civilnom pučanstvu i drugim ministarstvima³⁷ i organizacijama³⁸ vezanim za more.³⁹ Višenamjenski karakter HRM-a upućuje na istovjetni karakter Obalne straže, čije usluge, dakle, Republika Hrvatska neće koristiti samo u miru već bi od nje trebala imati velike koristi i u ratu, kao i u ratu sličnim stanjima.

Ustroj Obalne straže donosi Predsjednik Republike Hrvatske na prijedlog Vlade Republike Hrvatske (čl. 3., st. 2.).⁴⁰ Sastoji se od zapovjedništva, koje predstavlja stručno tijelo zapovjednika Obalne straže, i dva divizijuna.⁴¹ Zapovjedništvo je zaduženo za planiranje i provedbu zadaća Obalne straže, kao i za koordinaciju s drugim nadležnim tijelima⁴² u skladu sa Zakonom (čl. 4., st. 1.).⁴³ Zapovjednik Obalne

je *Pravilnikom o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za traganje i spašavanje na moru te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje (N.N., br. 107/09)*.

³⁷ U druga ministarstva vezana za more ubrajaju se Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, Ministarstvo poljoprivrede, ribarstva i ruralnog razvoja, Ministarstvo regionalnog razvoja, šumarstva i vodnog gospodarstva, Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva, Ministarstvo financija, Ministarstvo vanjskih poslova, Ministarstvo kulture i Ministarstvo pravosuđa. Međutim, za očekivati je da će jedino prva dva nabrojena ministarstva zatražiti pomoć i suradnju ratne mornarice.

³⁸ Organizacije vezane uz more kojima obalna straža može pružiti pomoć su npr. državna uprava za zaštitu i spašavanje kao i razne ronilačke, brodarske, ekološke i druge organizacije.

³⁹ HRM će u provedbi zadaća Obalne straže usko surađivati s Hrvatskim ratnim zrakoplovstvom i Protuzračnom obranom, iz čijeg sastava će se angažirati transportni helikopteri, zrakoplovi i Pilatus PC-9 te radarski sustav FPS 117 za nadzor zračnog prostora. U zadaće Obalne straže mogu se uključiti i bespilotne letjelice Oružanih snaga Republike Hrvatske. Opširnije: **Ante Urlić**, Obalna straža Republike Hrvatske, *Hrvatski vojnik*, br. 256., rujna 2009. godine

⁴⁰ Zakon i propisuje tu obvezu u svom čl. 42. u kojem se navodi: "*U roku od tri mjeseca od stupanja na snagu ovog Zakona Vlada RH utvrdit će Prijedlog odluke o veličini, sastavu i mobilizacijskom razvoju Oružanih snaga s Obalnom stražom u Hrvatskoj ratnoj mornarici i predložiti Predsjedniku RH ustroj Obalne straže.*"

⁴¹ Sjedište zapovjedništva i 1. divizijuna je u Splitu, a 2. divizijuna u Puli.

⁴² Na zahtjev tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru zapovjednik Obalne straže odobrit će korištenje osoblja, plovila, zrakoplova i ostalih sredstava Obalne straže te ukrcati predstavnika nadležnog tijela na plovilo ili zrakoplov Obalne straže. Također, na zahtjev zapovjednika Obalne straže i na temelju Plana zajedničkih aktivnosti tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru druga tijela nadležna za nadzor i zaštitu interesa Republike Hrvatske na moru mogu ukrcati svog predstavnika na plovilo ili zrakoplov Obalne straže radi pomoći u obavljanju zadaća iz nadležnosti Obalne straže (čl. 7., st. 2. i 3.).

⁴³ Na zahtjev zapovjednika Obalne straže zapovjednik Hrvatske ratne mornarice može s drugim snagama Hrvatske ratne mornarice pružiti potporu izvršenju pojedinih zadaća Obalne straže. Ministar obrane i načelnik Glavnog stožera Oružanih snaga mogu po potrebi angažirati i druge ljudske i materijalne potencijale Oružanih snaga za izvršenje pojedinih zadaća Obalne straže (čl. 6.).

straže časnik je Hrvatske ratne mornarice kojeg imenuje i razrješava Predsjednik Republike Hrvatske na prijedlog Vlade Republike Hrvatske (čl. 5., st. 1.).⁴⁴ Pripadnici Obalne straže⁴⁵ su časnici, dočasnici i mornari/vojnici te državni službenici i namještenici Oružanih snaga⁴⁶ Republike Hrvatske raspoređeni na dužnosti u Obalnu stražu kao ovlaštene⁴⁷ i neovlaštene osobe Obalne straže.⁴⁸

Obalna straža ima svoju zastavu i službeni znak⁴⁹ koji se ističe na svim plovilima,⁵⁰ zrakoplovima,⁵¹ vozilima i drugim objektima Obalne straže.⁵² U sastavu Obalne straže

⁴⁴ Sadašnji zapovjednik Obalne straže je viceadmiral Zdravko Kardum, koji je na tu dužnost stupio 12. ožujka 2008. godine. Viceadmiral Kardum je obnašao i dužnost zapovjednika HRM-a od 31. prosinca 2002. do 19. ožujka 2007. godine.

⁴⁵ Na pitanja koja nisu uređena Zakonom, a tiču se pripadnika Obalne straže, primjenjivat će se odredbe *Zakona o službi u Oružanim snagama* (N.N., br. 33/02, 58/02, 175/03, 136/04, 16/07).

⁴⁶ Oružane snage Republike Hrvatske sastoje se od Glavnog stožera s pristožernim postrojbama, gran-skog zapovjedništva Hrvatske kopnene vojske, HRM-a i Hrvatskog ratnog zrakoplovstva i protu-zračne obrane te Zapovjedništva za združenu izobrazbu i obuku i Zapovjedništva za logistiku. Ustroj Oružanih snaga RH propisuje vrhovni zapovjednik na prijedlog načelnika Glavnog stožera, uz suglasnost ministra obrane. Oružane snage imaju mirmodopski i ratni sastav. Mirmodopski sastav čine djelatne vojne osobe, državni službenici i namještenici raspoređeni u Oružanim snagama RH, kadeti, ročnici koji služe 6-mjesečni vojni rok te pričuvnici kada se nalaze na vojnoj vježbi. Ratni sastav dodatno čine još i svi ostali pričuvnici. www.osrh.hr

⁴⁷ Ovlaštena osoba Obalne straže je osoba koja je osposobljena i ovlaštena za primjenu Zakona (čl. 2., t. 3.). Dužnost ovlaštene osobe može obnašati samo osoba koja je na temelju odgovarajuće izobrazbe i obuke stekla status ovlaštene osobe Obalne straže (čl. 5., st. 3.). Način stjecanja statusa propisao je ministar obrane *Pravilnikom o načinu stjecanja statusa ovlaštene osobe obalne straže* (N.N., br. 133/08). Ovlaštene osobe Obalne straže prilikom obavljanja službenih zadaća nose iskaznicu i odoru Obalne straže, čiji je opis i izgled propisan *Pravilnikom o zastavi obalne straže, službenom znaku, službenoj iskaznici i službenim odorama pripadnika Obalne straže* (N.N., br. 56/09).

⁴⁸ Ni Zakon, ni pripadajući mu pravilnici, ne definiraju pojam *neovlaštene osobe*. Međutim, kako raspolažemo s definicijom ovlaštene osobe možemo zaključiti da je neovlaštena osoba Obalne straže svaki pripadnik Obalne straže koji nije završio obuku za stjecanje statusa ovlaštene osobe, zbog čega ne ispunjava preduvjet temeljem kojeg bi ga se rasporedilo na mjesto ovlaštene osobe Obalne straže.

⁴⁹ Opis i izgled zastave i službenog znaka propisan je, također, *Pravilnikom o zastavi obalne straže, službenom znaku, službenoj iskaznici i službenim odorama pripadnika Obalne straže*.

⁵⁰ Zakon obvezuje Vladu RH na propisivanje standarda za plovila Obalne straže kao i drugih plovila koja sudjeluju u provedbi planova područnih jedinica koordinacije (čl. 13., st. 1.). Vlada je tu svoju obvezu ispunila donošenjem *Uredbe o standardima koje moraju zadovoljavati plovila obalne straže i plovila koja sudjeluju u provedbi planova područnih jedinica koordinacije* (N.N., br. 77/08).

⁵¹ Zrakoplov Obalne straže je hrvatski zrakoplov koji je označen službenim znakom Obalne straže (čl. 2., st. 2.).

⁵² Navedena sredstva Obalne straže mogu se definirati kao pokretne i stacionirane sastavnice na kopnu, ispod ili na površini mora, morskom dnu, morskom podzemlju i u zraku, kao što su: brodovi i brodice, zrakoplovi, helikopteri, bespilotne letjelice, lebdeći baloni, plutajući i usidreni objekti, radarske i radio-postaje te ostala sredstva i oprema (čl. 2., st. 4.). Ministar obrane određuje brodove, zrakoplove i druga sredstva Oružanih snaga koja ulaze u sastav Obalne straže (čl. 13., st. 3.).

nalaze se brodovi HRM: OB-01 Novigrad; OB-02 Šolta; OB-03 Cavtat; OB-04 Hrvatska Kostajnica; BŠ-72 Andrija Mohorovičić; BS-73 Faust Vrančić te lučki remorkeri LR-71 i LR-73.⁵³

Osim Obalne straže postoje i druga tijela, kako smo već ranije naveli, koja su također nadležna za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru. Kako bi se rad svih tih tijela, uključujući i Obalnu stražu, usmjerio i nadzirao ustrojena je Središnja koordinacija za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru (čl. 8., st. 1.).⁵⁴ Ona prati i raščlanjuje stanje sigurnosti i zaštite morskog prostora pod jurisdikcijom Republike Hrvatske, daje smjernice za izradu Godišnjeg plana zajedničkih aktivnosti i posebnih planova nadzora i zaštite interesa Republike Hrvatske na moru, donosi Godišnji plan zajedničkih aktivnosti svih nadležnih ministarstava i drugih tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru,⁵⁵ podnosi godišnje izvješće Vladi Republike Hrvatske o provedbi utvrđene politike, planova i propisa u svezi s nadzorom i zaštitom prava i interesa Republike Hrvatske na moru te predlaže mjere za unaprjeđenje stanja sigurnosti i zaštite morskog prostora pod jurisdikcijom Republike Hrvatske. Sačinjavaju je predstavnici (čl. 8., st. 2.):⁵⁶

- ministarstva nadležnog za obranu,
- ministarstva nadležnog za pomorstvo,
- ministarstva nadležnog za unutarnje poslove,
- ministarstva nadležnog za morsko ribarstvo,
- ministarstva nadležnog za zaštitu okoliša,
- ministarstva nadležnog za gospodarstvo,

⁵³ Navedeni su brodovi, u skladu sa Zakonom, postali javni brodovi. Uz brodove HRM, nadzor nad hrvatskim dijelom Jadrana vrše i posebno obilježeni ophodni brodovi policije i lučkih kapetanija. U planu je nabava i četiri izvanobalna ophodna broda, a donesena je i odluka o nabavi deset obalnih ophodnih brodova. www.poslovni.hr/Content/PrintArticle.aspx?Id=87920.

⁵⁴ U nastavku – **Središnja koordinacija**. O organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije opširnije vidi: *Uredba o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije, stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru* (N.N., br. 77/08). Danom stupanja na snagu ove Uredbe prestala je važiti Odluka Vlade RH o osnivanju koordinacije Vlade RH za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa RH od 27. kolovoza 2004. godine, klasa: 022-03/04-02/33, urbroj: 5030109-04-1 (čl. 46.)

⁵⁵ U studenom 2009. godine, pod predsjedanjem ministra mora, prometa i infrastrukture održana je 5. sjednica Središnje koordinacije za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru na kojoj je zaključeno da se rad svih 12 državnih tijela u zajedničkim aktivnostima na moru u prvoj godini djelovanja pokazao uspješnim. Središnja koordinacija usvojila je Plan zajedničkih aktivnosti za 2010. godinu kojeg je podnio viceadmiral Zdravko Kardum. www.mmpi.hr

⁵⁶ Predstavnike nadležnih ministarstava u Središnjoj koordinaciji imenuje Vlada Republike Hrvatske iz redova državnih dužnosnika ili rukovodećih državnih službenika (čl. 8., st. 3).

- ministarstva nadležnog za financije,
- ministarstva nadležnog za vanjske poslove,
- ministarstva nadležnog za kulturu,
- ministarstva nadležnog za pravosuđe, te
- ravnatelj Državne uprave za zaštitu i spašavanje,
- glavni inspektor Državnog inspektorata,
- ravnatelj policije,
- načelnik Glavnog stožera Oružanih snaga,
- zapovjednik Hrvatske ratne mornarice,
- zapovjednik Obalne straže.

Središnjom koordinacijom predsjedaju naizmjenično na rok od godinu dana predstavnik ministarstva nadležnog za obranu, predstavnik ministarstva nadležnog za pomorstvo i predstavnik ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. Sjedište rada joj je u ministarstvu čiji je predstavnik predsjedavajući.⁵⁷ Sastaje se obavezno jednom u tri mjeseca, a po potrebi i češće.

Središnja koordinacija ima Stručno tijelo, sastavljeno od predstavnika nadležnih ministarstava i drugih tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru,⁵⁸ koje prikuplja i raščlanjuje izvješća i druge podatke o stanju sigurnosti i zaštiti morskih prostora pod jurisdikcijom Republike Hrvatske, priprema izvješća, planove, smjernice i druge materijale za rad Središnje koordinacije. Stručnim tijelom predsjeda zapovjednik Obalne straže. Administrativne poslove obavlja njeno zapovjedništvo (čl. 9.), a tehničke i prostorne uvjete za rad Stručnog tijela osigurava HRM (čl. 6. Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije...).

Kao što je prethodno spomenuto, Središnja koordinacija daje smjernice za izradu plana zajedničkih aktivnosti i posebnih planova nadzora i zaštite prava i interesa Republike Hrvatske na moru te donosi godišnji Plan zajedničkih aktivnosti svih tijela⁵⁹ nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru (čl.

⁵⁷ Administrativne poslove obavljaju djelatnici ministarstva (čl. 3., st. 1. Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije...).

⁵⁸ Stručno tijelo Središnje koordinacije čine imenovani predstavnici ministarstva nadležnog za: obranu, pomorstvo, unutarnje poslove, morsko ribarstvo, zaštitu okoliša, zaštitu priobalnih voda od onečišćenja s kopna ili otoka, gospodarstvo, financije, vanjske poslove, kulturu, pravosuđe, zaštitu i spašavanje te imenovani predstavnici Državne uprave za zaštitu i spašavanje i Državnog inspektorata. (čl. 5. Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije...) Predstavnike imenuje Vlada na rok od tri godine, na prijedlog čelnika navedenih tijela iz redova državnih službenika, a predstavnike Ministarstva obrane i iz redova viših časnika OSRH.

⁵⁹ Tijela nadležna za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru samostalno izrađuju i provode posebne planove zaštite i nadzora prava i interesa Republike Hrvatske iz područja svoje nadležnosti o čemu kvartalno izvješćuju Središnju koordinaciju putem Stručnog tijela (čl. 10., st. 3.).

10., st. 1.).⁶⁰ Na temelju tog Plana Stručno tijelo donosi provedbene tromjesečne planove zajedničkih aktivnosti⁶¹ i izvješćuje⁶² Središnju koordinaciju o njihovoj provedbi (čl. 10., st. 4.).⁶³

Ipak, kvalitetno osmišljeni ustroj i organizacija ne pružaju sami po sebi dovoljno jamstvo da će Obalna straža u praksi, uistinu, i funkcionirati, odnosno gotovo je nemoguće očekivati da Obalna straža potpuno samostalno uspješno izvršava sve zadaće koje su joj dane u nadležnost. Nužna je, stoga, njena suradnja u provedbi Zakona s drugim zainteresiranim organizacijama, trgovačkim društvima, ustanovama, zajednicama i udrugama⁶⁴ (čl. 12., st. 1.). Trebala bi, također, putem nadležnih mini-

⁶⁰ Navedeni Plan izrađuje i Središnjoj koordinaciji predlaže Stručno tijelo, u skladu sa smjernicama Središnje koordinacije (čl. 10., st. 2.).

⁶¹ Pod zajedničkim aktivnostima podrazumijevaju se zajedničke aktivnosti dvaju ili više ministarstava odnosno drugih tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru (čl. 4. Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije...).

⁶² U studenom 2009. godine podneseno je izvješće ravnatelja Uprave za sigurnost plovidbe, zaštitu mora i unutarnjih voda Ministarstva mora, prometa i infrastrukture o realizaciji Plana zajedničkih aktivnosti za treće tromjesečje 2009. godine tijekom kojeg je provedeno 179 zajedničkih akcija na moru u kojima je sudjelovalo 1082 djelatnika, obavljeno je 188 plovidbi brodovima s prijedjenih 10389 nautičkih milja. U tom vremenskom periodu obavljen je nadzor 1174 plovna objekta, donesena je 101 upravna mjera, podneseno 90 optužnih prijedloga, doneseno 195 prekršajnih naloga i naplaćeno 198 mandatnih kazni te izrečena 72 upozorenja, oduzeto 15 ribarskih alata i oprema te 90 metara ribarskih mreža. Ukupni troškovi svih tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa na moru pri provedbi zajedničkih aktivnosti za 3. tromjesečje 2009. godine iznosili su 4 216 693 kn. www.mmpi.hr

⁶³ Pored Stručnog tijela, na razini jedinica područne samouprave ustrojavaju se **područne jedinice koordinacije**, radi zajedničkog planiranja i učinkovitog operativnog postupanja u nadzoru i zaštiti interesa RH na moru. Sačinjavaju ih predstavnici svih tijela nadležnih za nadzor i zaštitu interesa RH na moru koja djeluju na razini jedinice područne samouprave i predstavnika Obalne straže. Njima predsjedava predstavnik ministarstva nadležnog za pomorstvo. Područne jedinice koordinacije izrađuju provedbene planove zajedničkih mjesečnih aktivnosti u skladu sa smjernicama Središnje koordinacije i tromjesečnim provedbenim planom Stručnog tijela. (čl. 11.) Vlada Republike Hrvatske propisuje organizaciju i način rada Središnje koordinacije, Stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru (čl. 13., st. 2.). Valja naglasiti da područne jedinice izrađuju mjesečne planove zajedničkih aktivnosti koje dostavljaju Stručnom tijelu na odobranje. Izvješće o realizaciji mjesečnih planova zajedničkih aktivnosti, zajedno s obrađenim interesantnim događajima i pojavama te prijedlogom mjera poboljšanja nadzora i zaštite prava i interesa RH na moru, područne jedinice koordinacije dostavljaju Stručnom tijelu (čl. 12. Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije...), koje na temelju dobijenih izvješća priprema izvješća, planove, smjernice i druge materijale za rad Središnje koordinacije.

⁶⁴ Zakon nigdje ne precizira koje su to zainteresirane organizacije, trgovačka društva, ustanove, jedinice i udruge. Međutim, u smislu odredbi Zakona za pretpostaviti je da je zakonodavac imao na umu relevantna trgovačka društva kao što su "Plovput" ili razna peljarska društva u RH. Od ustanova izdvajamo Hrvatski registar brodova, Hrvatski hidrografski institut itd., dok se među zainteresirane

starstava, surađivati s tijelima međunarodnih organizacija koja se bave suzbijanjem, smanjivanjem i nadziranjem onečišćenja mora i morskog okoliša, traganjem i spašavanjem na moru, osiguranjem povoljnog režima plovidbe, nadziranjem morskog ribarstva, zaštitom osjetljivih ekosustava, postojbina vrsta i drugih ugroženih oblika života u moru, zaštitom podmorskih kulturnih dobara, sprječavanjem širenja oružja za masovno uništavanje⁶⁵ te borbom protiv terorizma⁶⁶ (čl. 12., st. 2.).⁶⁷

Financijska sredstva potrebna za funkcioniranje Obalne straže osiguravaju se iz državnog proračuna Republike Hrvatske i to za (čl. 41.):

- a) prenamjenu dodatnim opremanjem i modernizacijom brodova i zrakoplova Oružanih snaga;
- b) nabavu, gradnju i opremanje namjenskih plovila i letjelica za potrebe Obalne straže;
- c) operativne troškove brodova, zrakoplova i osoblja Obalne straže;
- d) sredstva za obuku i izobrazbu ovlaštenih osoba Obalne straže.

3. TEMELJNE ZADAĆE OBALNE STRAŽE

U temeljne zadaće Obalne straže ubrajaju se zaštita suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske; suzbijanje i sprječavanje terorizma, organiziranog međunarodnog kriminala i širenja oružja za masovno uništenje; suzbijanje piratstva i drugih oblika korištenja otvorenog mora u nemiroljubive svrhe; sigurnost plovidbe; traganje i spašavanje; zaštita morskog okoliša, prirode i kulturne baštine i nadzor morskog ribarstva.

3.1. Zaštita suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske

Glava III. *Zakona* pravno regulira pitanja zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske na moru. Upravo tu zaštitu vrše ovlaštene osobe

zajednice i udruge mogu ubrojiti razne zajednice i udruge koje promiču ekološku zaštitu, zaštitu arheoloških vrijednosti, djelatnosti vezane za ribolov, traganje i spašavanje itd.

⁶⁵ Vidi: **Petra Amižić**, *Pomorski prijevoz nuklearnih tvari*, doktorska disertacija, Split, 2007., str. 83. – 96., **Slavko Bokan – Ankica Čizmek – Boris Ilijaš – Ivan Jukić – Zvonko Orehovec – Željko Radalj**, *Oružja za masovno uništenje (nuklearno, kemijsko, biološko i toksinsko oružje)*, Zagreb, 2004., str. 29.

⁶⁶ **Amižić, P.**, o. c., str. 177. – 183.

⁶⁷ U važne međunarodne organizacije koje se bave navedenim djelatnostima možemo uvrstiti: IMO, FAO, UN Program za zaštitu okoliša, Europsku agenciju za zaštitu okoliša, Greenpeace, Međunarodnu savjetodavnu grupu za traganje i spašavanje (engl. *International Search and Rescue Group*), IAEA.

Obalne straže u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske. Obalna straža ima i posebne ovlasti koje se odnose na osiguravanje provedbe pojedinih propisa.⁶⁸ U izvršavanju poslova iz svoje nadležnosti Obalna straža ne preuzima niti ograničava nadležnost drugih državnih tijela za poduzimanje zakonom propisanih mjera na moru,⁶⁹ već im pruža potporu pri izvršenju tih poslova.⁷⁰ Cilj ove vrste suradnje jest sprječavanje i otkrivanje kaznenih djela i prekršaja, te pronalazak njihovih počinitelja. Upravo su suradnja i razmjena informacija između Obalne straže i drugih tijela nadležnih za nadzor i zaštitu interesa RH na moru iznimno bitni za ostvarenje cilja Obalne straže – zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije RH na moru.⁷¹

⁶⁸ Čl. 20. PZ-a, Obalna straža osigurava u okviru posebnih ovlasti provedbu propisa o:

- plovidbi stranih ratnih brodova koji plove kroz unutarnje morske vode i teritorijalno more RH radi uplovljavanja i isplavljanja u morske vode susjednih država,
- plovidbi stranih ratnih, stranih javnih, stranih ribarskih te stranih znanstveno – istraživačkih brodova pri plovidbi kroz teritorijalno more i unutarnje morske vode RH radi ulaska i izlaska iz luka otvorenih za međunarodni promet i luka u kojoj je brodogradilište u kojem će brod biti popravljan,
- popravku ili opremanju stranih ratnih brodova na području RH,
- neškodljivom prolasku teritorijalnim morem RH,
- prolasku stranih podmornica i drugih podvodnih prijevoznih sredstava teritorijalnim morem RH,
- ostvarivanju suverenih prava u zaštićenom ekološko – ribolovnom pojasu i epikontinentalnom pojasu RH u skladu s PZ-om i drugim propisima.

⁶⁹ U navedena tijela ubrajaju se policija, lučke kapetanije, carinske službe, stožera i tijela za intervencije kod iznenadnog onečišćenja mora, službe za traganje.

⁷⁰ Način njihove međusobne suradnje propisan je odredbom čl. 41. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile, zaustavljanju i pregledu sumnjivog plovila, uzapćenju plovila, privremenom zadržavanju osoba, službenim evidencijama i drugim radnjama potrebnim za pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa* (dalje u tekstu: *Pravilnik o primjeni mjera i sredstava prisile...*), **N.N., br. 153/09**, iz koje proizlazi dužnost Obalne straže da samostalno, ali i u suradnji s drugim tijelima nadležnim za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru, prikuplja, obrađuje i koristi podatke te vodi evidencije o povredama Ustavom i zakonom zaštićenih vrednota.

⁷¹ Zakonodavac je propisao odredbom čl. 16. obvezu tijela nadležnih za nadzor i zaštitu interesa RH na moru da pruže Obalnoj straži operativno interesantne informacije (st. 1.), ali i obvezu ovlaštenih osoba Obalne straže da na traženje tijela (nadležnih za nadzor i zaštitu interesa RH na moru) pruže navedenim tijelima operativno interesantne informacije koje se odnose na zadaće nadzora i zaštite prava i interesa RH na moru (st. 2.). Pored obveza propisanih navedenim *Zakonom*, ovlaštenje Obalne straže na poduzimanje odgovarajućih mjera predviđa i *Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka* koji u čl. 37. propisuje način postupanja nadležnih tijela (Službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom, Organizacije odgovorne za rad pomorskog komunikacijskog sustava) u slučaju primitka obavijesti o postojanju sigurnosne prijetnje ili opasnosti. Upravo temeljem odredbe čl. 37. navedenog zakona, st. 3. propisuje dužnost Službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom da o postojanju sigurnosne prijetnje izvijesti i Obalnu stražu pored drugih zakonom navedenih tijela.

Ovlaštene osobe Obalne straže⁷² imaju ovlasti za poduzimanje odgovarajućih mjera⁷³ i radnji u svrhu zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije RH u skladu s pravima koje RH ima u pojedinim dijelovima mora.⁷⁴ Upravo je *Pravilnik o primjeni mjera i sredstava prisile...* propisao u čl. 1. st. 1. način i uvjete kada će ovlaštene osobe Obalne straže RH u nadzoru i zaštiti prava i interesa RH na moru primijeniti određene mjere i sredstva prisile, zaustavljanje i pregledavanje sumnjiva plovila, uzapćenje plovila, privremeno zadržavanje osoba itd. Prema *Pravilniku o primjeni mjera i sredstava prisile...* ovlaštene osobe Obalne straže mogu samostalno poduzeti određene mjere i sredstva prisile u obavljanju temeljnih poslova i zadaća na slijedećim prostorima: zaštićenom ekološko – ribolovnom pojasu, epikontinentalnom pojasu i na otvorenom moru; dok navedene mjere u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama, ovlaštene osobe Obalne straže mogu poduzimati samo prilikom pružanja potpore drugim nadležnim tijelima državne uprave (čl. 1., st. 2. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile...*). Način djelovanja Obalne straže u odnosu na zaštitu suverenih prava RH u epikontinentalnom pojasu RH propisao je čl. 22. *Zakona*. Riječ je o zaštiti istraživanja i iskorištavanja rudnog i drugog neživog bogatstva morskog dna i podzemlja epikontinentalnog pojasa, kao i morskih bića koja su u stadiju u kojemu se love, nepokretna na morskom dnu ili ispod njega, ili se mogu kretati samo u stalnom fizičkom dodiru s morskim dnom ili samo u morskom podzemlju (čl. 22., st. 1. *Zakona*). Ipak, prilikom zaštite suverenih prava RH u epikontinentalnom pojasu, Obalna straža ne smije neopravdano sprječavati plovidbu, ribarenje, zaštitu živih bogatstava mora, kao ni oceanografska ili druga znanstvena istraživanja (čl. 22., st. 2. *Zakona*).⁷⁵

⁷² Status ovlaštene osobe stječe se na temelju uspješno završene obuke za stjecanje statusa ovlaštene osobe rasporedom na ustrojstveno mjesto ovlaštene osobe u Obalnoj straži RH (čl. 2. *Pravilnika o načinu stjecanja statusa ovlaštene osobe*).

⁷³ Čl. 23., st. 2. *Zakona*, ministar nadležan za obranu propisat će posebnim propisom uz suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove i ministra nadležnog za poslove pomorstva način primjene mjera i sredstava prisile, zaustavljanja i pregleda sumnjivog plovila, uzapćenja plovila, privremeno zadržavanja osoba, vođenje službenih evidencija i druge radnje ovlaštenih osoba Obalne straže potrebne za pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa. Iako je temeljem odredbe čl. 45., st. 2. *Zakona* ministar obrane bio dužan u roku od 6. mjeseci od dana stupanja na snagu *Zakona* (1. studenoga 2007. godine) donijeti uz suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove i ministra nadležnog za pomorstvo, prethodno navedeni *Pravilnik o primjeni mjera i sredstava prisile...*, isti je donesen tek 27. listopada 2009. god., a stupio je snagu 30. prosinca 2009. god.

⁷⁴ Čl. 23., st. 1. *Zakona*.

⁷⁵ Ako obalna država ne istražuje epikontinentalni pojas ili ne iskorištava prirodna bogatstva epikontinentalnog pojasa, te djelatnosti ne mogu poduzimati ni drugi bez izričitog pristanka obalne države (čl. 77., st. 2. *Konvencije o pravu mora*).

Temeljno pravo ovlaštenih osoba Obalne straže prilikom zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije RH na moru, jest pravo nadzora plovila⁷⁶. Zakonodavac je odredbom čl. 14. propisao koje su ovlasti ovlaštenih osoba Obalne straže u odnosu na nadzor plovila na moru kao i način njihova rada. Pravo nadzora može obuhvaćati nadzor dokumentacije plovila, tereta, opreme, ribarskog ulova, ribarskog alata i osoba koje se na njemu nalaze.⁷⁷ Ovlaštene osobe Obalne straže imaju pravo nadzora plovila na moru prema posebnim ovlastima koje utvrđuju nadležni ministri (čl. 14., st. 1. *PZ-a*). Niz mjera koje ovlaštene osobe Obalne straže RH mogu poduzeti prilikom nadzora plovila zapravo su mjere koje su regulirane *Pravilnikom o primjeni mjera i sredstava prisile...*, unutar poglavlja IV. (zaustavljanje i pregled sumnjivog plovila), a odnose se na zaustavljanje sumnjivog plovila, provjeru identiteta plovnog objekta i osoba, pregled plovnog objekta, putnika, predmeta i dokumentacije, privremeno ograničenje slobode kretanja osoba, zadržavanje i dovođenje osoba, privremeno oduzimanje predmeta i isprava.

Prema izričitoj odredbi čl. 14., st. 2. *Zakona* predmet prava nadzora od strane ovlaštene osobe Obalne straže ne može biti strani ratni brod⁷⁸ i strani javni brod⁷⁹. No, to ne znači da u odnosu na te brodove ovlaštene osobe Obalne straže nemaju nikakve ovlasti. Prema odredbi čl. 30. *Konvencije o pravu mora*, obalna država može zahtijevati isplovljavanje ratnog broda iz teritorijalnog mora pod uvjetom da ratni brod ne poštuje zakone i propise obalne države o prolasku teritorijalnim morem te ako se navedeni brod ne odazove pozivu da se tim propisima udovolji. Zakonodavac je predvidio u odredbi čl. 21., st. 1. *Zakona* pravo ovlaštenih osoba Obalne straže zahtijevati isplovljavanje stranog ratnog ili stranog javnog broda iz teritorijalnog mora

⁷⁶ Zakonodavac se odlučio primijeniti u svim člancima (osim u čl. 15. *Zakona*) izraz plovilo. Ovdje napomenimo da *PZ* ne spominje u svojim odredbama izraz plovilo, već plovni objekt koji definira kao pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem (brod, ratni brod, jahta ili brodica) – čl. 5., st. 1., t. 3. *PZ-a*. *Pravilnik o primjeni mjera i sredstava prisile...* nadalje u čl. 2. st. 3. definira što se smatra pomorskim objektima, pa iz toga proizlazi da su pomorski objekti: objekti koji su namijenjeni za plovidbu (plovni objekti), objekti koji su stalno privezani ili usidreni na moru (plutajući objekti), objekti koji su potpuno ili djelomično ukopani u morsko dno ili su položeni na morsko dno (nepomični odobalni objekti). Detaljnije odredbe o postupanju ovlaštenih osoba Obalne straže sadrži odredba čl. 2., st. 2. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile...* iz koje proizlazi da je Obalna straža ovlaštene postupiti prema svim pomorskim objektima, ali i prema putnicima na pomorskim objektima (osim prema ratnim i javnim brodovima RH).

⁷⁷ Tako čl. 14., st. 2. *PZ-a*.

⁷⁸ Čl. 5., st. 1., t. 7. *PZ-a*, strani ratni brod je plovni objekt koji ima stranu državnu pripadnost, pripada ratnoj mornarici, nosi vanjske znakove raspoznavanja ratnog plovnog objekta i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod zapovjedništvom vojne osobe i ima vojnu posadu.

⁷⁹ Čl. 5., st. 1., t. 23. *PZ-a*, strani javni brod je plovni objekt u vlasništvu ili korištenju strane države, koji nije ratni brod, a služi isključivo za negospodarske svrhe dotične države.

RH nepridržavanjem slijedećih propisa:

- a) o neškodljivom prolasku⁸⁰,
- b) o zabrani plovidbe,⁸¹
- c) o popravku u brodogradilištima RH,⁸²
- d) općeprihvaćenih međunarodnih propisa o sprječavanju sudara na moru⁸³.

U teritorijalnom moru vrijede zakoni i propisi obalne države. Ipak, suverena vlast obalne države na tom je području ograničena dužnošću trpljenja neškodljivog prolaska stranih brodova.⁸⁴ Pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem RH imaju svi strani plovni objekti (čl. 20. *PZ-a*).⁸⁵ *PZ* je posebno pravno uredio pitanje neškodljivog prolaska teritorijalnim morem RH od strane ratnih brodova, tankera, nuklearnih brodova i drugih brodova kada navedeni brodovi prevoze opasne terete

⁸⁰ Pod neškodljivim prolaskom plovnog objekta razumijeva se plovidba teritorijalnim morem RH bez uplovljavanja u neku njenu luku otvorenu za međunarodni promet, ili plovidba radi uplovljavanja u takvu luku, ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će plovni objekt biti popravljani, odnosno radi isplovljenja iz nje u gospodarski pojas, uz uvjet da se ne narušava mir, red ili sigurnost RH – tako čl. 21., st. 1. *PZ-a*.

Vladimir Đuro Degan: *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., str. 50.: Prolazak je neškodljiv sve dok ne dira u mir, red ili sigurnost obalne države. Više o neškodljivom prolasku teritorijalnim morem vidi u čl. 17. – 32. Konvencije.

⁸¹ Čl. 24., st. 2. *PZ-a*: U svrhu sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, sprječavanja ugroženosti biološke i krajobrazne raznolikosti, kao i radi umanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda, ministar može zabraniti plovidbu pojedinim dijelovima unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste i veličine brodova, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta.

⁸² Čl. 14., st. 1. *PZ-a*, u brodogradilištima RH može se obavljati popravak, obnavljanje opreme i strojeva, bojenje, čišćenje i sl. stranih ratnih brodova nakon pribavljenog odobrenja Ministarstva nadležnog za poslove obrane.

Čl. 15., st. 2. *PZ-a*: Strani ratni brod kojemu je odobren popravak dužan je odmah nakon uplovljavanja u hrvatsku luku iskrcati gorivo i mazivo, streljivo i druga ubojita sredstva, osim nuklearnog naoružanja, na mjesto koje odredi vojni zapovjednik nadležan za luku u kojoj se obavlja popravak.

⁸³ *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova* (Bruxelles, 1910. god.), *Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o građanskoj odgovornosti za sudar* (Bruxelles, 1952. god.), *Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode* (Bruxelles, 1952. god.), *Međunarodna konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru* iz 1972. god., *Lisabonska pravila* iz 1987. god.

⁸⁴ **Damir Primorac:** *Kaznena djela protiv sigurnosti pomorskog prometa*, doktorska disertacija, Split, 2007., str. 48.

⁸⁵ Sličnu odredbu sadrži i čl. 17. *Konvencije o pravu mora*, prema kojem brodovi svih država (obalnih i neobalnih) imaju pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem. Ipak neće se svaki prolazak stranog plovnog objekta teritorijalnim morem RH smatrati neškodljivim prolaskom (više o tome vidi čl. 23. *PZ-a*).

ili štetne stvari na način da je propisao da su ti brodovi, prilikom plovidbe unutarnjim morskim vodama, kao i prilikom neškodljivog prolaska teritorijalnim morem RH, dužni ploviti plovnim putovima propisanim za te brodove, poštovati sustave odijeljenog prometa u područjima gdje su ti putovi ili sustavi odijeljenog prometa propisani, te udovoljavati drugim propisanim uvjetima glede sigurnosti plovidbe i suzbijanja onečišćenja morskog okoliša (čl. 27. PZ-a). Obalna država ni u kojem slučaju, pa tako ni u slučaju kršenja propisa o neškodljivom prolasku, ne stječe kaznenu jurisdikciju nad stranim ratnim brodom.⁸⁶

Pored nepridržavanja propisa,⁸⁷ zakonodavac je propisao još jedan uvjet koji mora biti ispunjen da bi ovlaštene osobe Obalne straže mogle zahtijevati isplavljanje stranog ratnog ili stranog javnog broda iz teritorijalnog mora RH. Riječ je o pozivu upućenom stranom ratnom ili stranom javnom brodu, koji krši navedene propise, da se navedenim propisima pokori. Neodaziv pozivu za pokoravanje propisima, povlači za sobom pravo ovlaštenih osoba Obalne straže zahtijevati⁸⁸ od tog broda da isplovi iz teritorijalnog mora RH.⁸⁹

U nadležnosti ovlaštenih osoba Obalne straže je i pravo zahtijevati isplavljanje stranog ratnog odnosno stranog javnog broda iz teritorijalnog mora RH, ispunjenjem zakonom propisanih uvjeta. U vezi s tim moramo ukazati na odredbu čl. 30. PZ-a prema kojoj *strani ratni brod ili strani javni brod koji se ne pridržava izričito navedenih propisa: o neškodljivom prolasku ili općeprihvaćenih međunarodnih propisa o sprječavanju sudara na moru, uz uvjet neodaziva pozivu da se navedenim propisima pokori, zahtjev za isplavljanjem navedenog broda iz teritorijalnog mora RH stavlja u nadležnost: hrvatskog policijskog, ratnog ili drugog ovlaštenog broda, ili zrakoplova ili ovlaštenog tijela*. Uviđamo da je PZ proširio ovlasti zahtijevati isplavljanje stranog ratnog ili stranog javnog broda na prethodno navedena tijela.⁹⁰

⁸⁶ Primorac, D., o. c., str. 62.

⁸⁷ Propisa o neškodljivom prolasku, o zabrani plovidbe, o popravku u brodogradilištima RH, kao i općeprihvaćenih međunarodnih propisa o sprječavanju sudara na moru.

⁸⁸ Prema čl. 21., st. 2. Zakona, daljnje postupke (usmjerene na nametanje provedbe propisa RH) protiv stranog ratnog odnosno stranog javnog broda koji se ne pridržava navedenih propisa, Obalna straža poduzima u skladu sa zapovijedima zapovjednika HRM-a.

⁸⁹ O zahtjevu za isplavljanje, ovlaštene osobe Obalne straže obavijestiti će zapovjedništvo HRM-a koje će nadalje o svemu obavijestiti ministarstvo nadležno za vanjske poslove i druga nadležna državna tijela.

⁹⁰ Ovdje ukazujemo na činjenicu da odredbe čl. 30. PZ-a nisu usklađene s odredbama čl. 21. Zakona koji kao *lex specialis* ima prednost u primjeni. No, propust je ispravljen donošenjem *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile*... koji u već navedenom čl. 1., st. 1. predviđa mogućnost ovlaštenih osoba Obalne straže da primjenjuju određene mjere i sredstva prisile, u teritorijalnom moru (što je ovdje slučaj) i unutarnjim morskim vodama RH prilikom pružanja potpore drugim nadležnim tijelima državne uprave.

Pored navedenih prava ovlaštenih osoba Obalne straže, brodovi i zrakoplovi Obalne straže mogu samostalno ili u suradnji s drugim ovlaštenim tijelima poduzeti progon⁹¹ plovnog objekta (čl. 15., st. 1. *Zakona*)⁹² ispunjenjem zakonom predviđenih uvjeta. U Hrvatskoj je pravo progona plovila regulirano, kako već navedenim odredbama *Zakona*, tako i odredbama sadržanim u *PZ-u* (čl. 46.)⁹³, *Zakonu o unutarnjim poslovima* (čl. 39.)⁹⁴, *Zakonu o policijskim poslovima i ovlastima* (čl. 100. – 101.)⁹⁵, *Pravilniku o načinu policijskog postupanja* (čl. 48. – 49.)⁹⁶ te *Pravilniku o primjeni mjera i sredstava prisile...* (čl. 10.)⁹⁷. Zakonodavac uvjetuje

⁹¹ **Vesna Barić Punda** – Davor Juras: Pravo progona u propisima Republike Hrvatske i praksi Ministarstva unutarnjih poslova od 1990. do 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, Jadranski zavod, Zagreb, god. 43., br. 158., 2004., str. 87.: Pravo progona je specifičan, stari institut međunarodnog prava mora na temelju kojega ovlašteni brodovi i zrakoplovi obalne države (ratni, policijski, carinski) smiju progoniti strani trgovački brod izvan granica nacionalne jurisdikcije obalne države, na otvorenom moru, u gospodarskom pojasu, vanjskom pojasu i iznad epikontinentalnog pojasa strane države, ako se osnovano sumnja da je u nekom od morskih prostora pod suverenosti (unutrašnje morske vode, teritorijalno ili arhipelaško more) ili jurisdikcijom obalne države (nad epikontinentalnim pojasom, u vanjskom pojasu ili u gospodarskom pojasu) povrijedio propise koje ona u njemu provodi, a povrede kažnjava.

⁹² Čl. 46., st. 1. *PZ-a*, Progon stranog plovnog objekta poduzet će se ako nadležno tijelo osnovano sumnja da je strani plovni objekt ili njegov pripadak povrijedio odredbe *PZ-a*, druge propise RH ili općeprihvaćena pravila međunarodnog prava.

⁹³ *PZ* ovim člankom regulira pitanje progona stranog plovnog objekta. Progon stranog plovnog objekta poduzet će se ako nadležno tijelo osnovano sumnja da je strani plovni objekt ili njegov pripadak povrijedio odredbe *PZ-a*, druge propise RH ili općeprihvaćena pravila međunarodnog prava (čl. 46., st. 1.). Prema odredbi čl. 46., st. 2. *PZ-a*, progon stranog plovnog objekta uvjetovan je kumulativnim ispunjenjem slijedećih pretpostavki:

- sumnjivi plovni objekt ili njegov pripadak nalazi se u unutarnjim morskim vodama, u teritorijalnom moru, u gospodarskom pojasu ili nad epikontinentalnim pojasom RH,
- navedeni brod se ne zaustavi nakon vidljivoga ili zvučnog poziva za zaustavljanje koji mu je upućen s udaljenosti koja omogućuje da poziv vidi ili čuje.

⁹⁴ *Zakon o unutarnjim poslovima* (N.N., br. 29/91, 73/91, 19/92, 33/92, 76/94, 161/98, 53/00). U obavljanju poslova policije na moru i na unutarnjim plovnim putovima ovlaštene službene osobe na policijskim plovilima imaju pravo provjeriti zastavu i zaustaviti sumnjivo plovilo, izvršiti pregled njegovih isprava, pretražiti plovilo, te ga goniti, uzaptiti i sprovesti nadležnom organu, ako se plovilo u obalnom moru RH, nad njenim epikontinentalnim pojasom ili na unutarnjim plovnim putovima ne pridržava propisa RH (čl. 39., st. 1.).

⁹⁵ *Zakon o policijskim poslovima i ovlastima* (N.N., br. 76/09). U obavljanju policijskih poslova na moru i unutarnjim plovnim putovima policijski službenik je ovlašten progoniti plovni objekt (čl. 100., st. 1., t. 5.).

⁹⁶ *Pravilnik o načinu policijskog postupanja* (N.N., br. 81/03). Ako se plovilo nakon nesumnjivo primljene zapovijedi o zaustavljanju ne zaustavi, policijski službenik započet će progon (čl. 49., st. 2.).

⁹⁷ Zakonodavac regulira pravo progona unutar glave II. Mjere i sredstva prisile, pod c) Manevar za zaustavljanje plovila. Pravo broda Obalne straže na progon plovila uvjetovano je ispunjenjem slijedećih uvjeta:

progon ispunjenjem slijedećih uvjeta (čl. 15., st. 1. *Zakona*):

1. plovni objekt zatečen u kršenju propisa RH ili općeprihvaćenih međunarodnih propisa i standarda,
2. tako zatečeni plovni objekt ne zaustavlja se na vidljivi ili zvučni poziv Obalne straže za zaustavljanje (koji je upućen s udaljenosti koja omogućuje da se poziv vidi ili čuje).⁹⁸

Prvotno su dakle, ovlaštene osobe Obalne straže dužne upotrijebiti mjere upozorenja i zapovjedi, te tek u slučaju da te mjere nisu dovoljne za sprječavanje protupravnog ponašanja ili uspješnog izvršenja poslova i zadaća Obalne straže, ovlaštene osobe će moći uporabiti i druga sredstva prisile: tjelesnu snagu, sredstva za vezivanje osoba, manevar za zaustavljanje plovila, vatreno oružje.⁹⁹

Pored vidljivog ili zvučnog poziva Obalne straže za zaustavljanje – kako je propisao *Zakon*, *Pravilnik o načinu policijskog postupanja* navodi u čl. 48. da se znak za zaustavljanje može dati i znacima međunarodnog signalnog kodeksa¹⁰⁰ (st. 2.), ali i uporabom sredstava veze (st. 3.). Prema odredbi čl. 4. st. 1. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile...*, upozorenja i zapovijedi se mogu dati usmeno, pisano, svjetlosnim ili zvučnim znakom ili signalom ili znacima međunarodnog signalnog kodeksa ili na drugi pogodan način, a moraju biti razumljiva i kratka.

Pravo progona prestaje čim progonjeni brod uplovi u teritorijalno more bilo vlastite ili neke treće države.¹⁰¹ Prema odredbi čl. 15., st. 1. – 4. *Zakona*, pravo progona je, ispunjenjem prethodno navedenih uvjeta, stavljeno u nadležnost brodova i zrakoplova Obalne straže koji mogu samostalno ili u suradnji s drugim ovlaštenim tijelima poduzeti navedeni progon. Kao i kod prava nadzora plovila, i u ovom slučaju se razlikuju tijela nadležna za poduzimanje navedenih mjera, pa tako *PZ* širi nadležnost tijela ovlaštenih za poduzimanje progona –odredbom prema kojoj progon mogu obavljati “brodovi Obalne straže”, policijski, ratni brodovi ili vojni zrakoplovi ili drugi brodovi, odnosno zrakoplovi za to ovlašteni (čl. 46., st. 4. *PZ-a*).

1. plovilu je upućen poziv za zaustavljanje, a plovilo ne staje,

2. brod Obalne straže poduzima manevar kojim nastoji prisiliti sumnjivo plovilo da se zaustavi.

Tek ispunjenjem ovih uvjeta, ako se plovilo na poduzeti manevar ne zaustavi, brod Obalne straže moći će započeti progon plovila.

⁹⁸ **Degan, V. Đ.**, o. c., str. 82.: Pravo progona otpočinje nakon što je osumnjičenom brodu dan vidni ili čujni znak za zaustavljanje, a on mu se ne odazove i nastoji pobjeći.

⁹⁹ Čl. 5. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile...*

¹⁰⁰ *Zakon o policijskim poslovima i ovlastima* u čl. 100., st. 2. također navodi mogućnost upućivanja poziva za zaustavljanje znakovima međunarodnog signalnog kodeksa.

¹⁰¹ **Degan, V. Đ.**, o. c., str. 82.

Pored odredbe o pravu (ne i dužnosti) progona plovnog objekta zatečenog u kršenju propisa RH ili općeprihvaćenih međunarodnih propisa i standarda, kao i odredbe o načinu obavljanja tog progona, čl. 15., st. 2. – 4. Zakona regulira pitanja prava na uporabu vatrenog oružja¹⁰² ovlaštenih osoba Obalne straže tijekom progona, kao i način uporabe istog. Prema predmetnom *Zakonu*, postoje dva načina uporabe vatrenog oružja od strane ovlaštenih osoba Obalne straže:

1. Uporaba vatrenog oružja ispaljivanjem hica u zrak – upozoravajući hici¹⁰³,
2. Uporaba vatrenog oružja prema plovnom objektu¹⁰⁴.

Pored prethodno spomenutih ovlaštenja, ovlaštene osobe Obalne straže imaju pravo i dužnost poduzeti odgovarajuće mjere (uključujući i mjere prisile) u svrhu osiguranja područja, štice osoba i provedbe propisa RH na moru.¹⁰⁵ Zakonodavac

¹⁰² *Zakon o oružju* (N.N., br. 63/07, 146/08), čl. 5., st. 1., t. 6.: Vatreno oružje su sve vrste naprava iz kojih se pomoću potisnutog djelovanja barutnih plinova izbacuje kroz cijev zrno, kugla, sačma, strelica ili drugi projektil. *Zakon o potvrđivanju Protokola protiv nezakonite proizvodnje i trgovanja vatrenim oružjem, njegovim dijelovima i komponentama te streljivom, kojim se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta* (N.N. – Međunarodni ugovori, br. 11/04), čl. 3.: vatreno oružje označava svako prijenosno oružje koje ima cijev, ispaljuje, služi za ispaljivanje ili može biti lako preinačeno za ispaljivanje sačme, zrna ili projektila djelovanjem eksploziva, osim staroga vatrenog oružja ili njegovih replika; staro vatreno oružje i njegove replike podliježu odredbama domaćega prava; unatoč tome, staro vatreno oružje ni u kojem slučaju ne uključuje vatreno oružje proizvedeno poslije 1989. godine.

¹⁰³ Ovlaštene osobe Obalne straže mogu tijekom progona uporabiti vatreno oružje ispaljivanjem hica u zrak, ako se progonjeni plovni objekt ne zaustavi nakon upućenoga vidljivog ili čujnog poziva na zaustavljanje s udaljenosti koja mu nesumnjivo omogućuje primanje poziva. *Zakon o policijskim poslovima i ovlastima* u čl. 101. propisuje način postupanja policijskog službenika u slučaju oglašivanja plovnog objekta na poziv za zaustavljanje: 1. policijski službenik će nastojati progonjeni plovni objekt zaustaviti manevrom ili uporabom drugog sredstva (st. 1.), 2. posada progonjenog plovnog objekta može se upozoriti i zastrašiti ispaljivanjem hitaca u zrak, iznad plovnog objekta ili na sigurnoj udaljenosti ispred pramca (st. 2.), 3. uporaba vatrenog oružja prema plovnom objektu tek u slučaju nezaustavljanja plovnog objekta prethodno predviđenim mjerama. Svrha uporabe vatrenog oružja (od strane ovlaštenih osoba Obalne straže) tijekom progona je zaustavljanje plovnog objekta.

¹⁰⁴ Ovlaštene osobe Obalne straže ovlaštene su uporabiti vatreno oružje prema plovnom objektu ako se plovni objekt ne zaustavi ni nakon upozoravajućih hitaca. Čl. 12. st. 1. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile ...*: Vatreno oružje prema sumnjivom plovilu može se uporabiti samo po odobrenju i zapovijedi zapovjednika broda Obalne straže. Ipak, zakonodavac je od tog pravila predvidio izuzetak: Ovlaštena osoba može otvoriti vatru i bez upozorenja i izravno po plovilu koje vatrenim oružjem napadne brod Obalne straže ili ga manevrom pokušava potopiti (čl. 2., st. 2. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile ...*). Svrha uporabe vatrenog oružja (od strane ovlaštenih osoba Obalne straže) tijekom progona je sprječavanje bijega plovnog objekta. Uporaba vatrenog oružja, kako u svrhe zaustavljanja tako i u svrhe sprječavanja bijega plovnog objekta, mora biti u skladu s načelima neophodnosti, izuzetnosti i razmjernosti, a intenzitet uporabljene sile mora biti razmjeran povrijeđenom interesu RH (tako čl. 15., st. 3. *Zakona*). Više o načinu uporabe vatrenog oružja vidjeti u odredbama čl. 13. – 17. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile ...*

¹⁰⁵ Tako čl. 17., st. 1. *Zakona*.

je u ovom slučaju propisao da ovlaštene osobe obalne straže mogu (“imaju ovlast”), ali i moraju (“dužne su”) poduzeti odgovarajuće mjere radi zaštite zakonom navedenih vrijednosti. Bitna značajka ove odredbe jest činjenica da je zakonodavac naveo pojam poduzimanja “odgovarajućih mjera” ostavljajući ovlaštenim osobama Obalne straže da same u konkretnom slučaju odluče koja će mjera biti odgovarajuća za postizanje svrhe zakonom propisane zaštite: osiguranja područja, šticećenja osoba i provedbe propisa RH na moru. Daljnja karakteristika ove odredbe jest omogućavanje ovlaštenim osobama Obalne straže da radi zaštite života ljudi, svladavanja otpora, sprečavanja bijega i odbijanja napada, mogu uporabiti sredstva prisile, ako mjere upozorenja ne jamče uspjeh (čl. 17., st. 2. *Zakona*). U ovom slučaju imamo točno navedeno kada će sredstva prisile moći biti uporabljena od strane ovlaštenih osoba Obalne straže. Ako se zaštita života ljudi, svladavanje otpora, sprječavanje bijega i odbijanje napada može postići i mjerama upozorenja od strane ovlaštenih osoba Obalne straže, onda primjena sredstava prisile nije dopuštena. Tek kada mjere upozorenja ne jamče uspjeh, navedene osobe imat će ovlast uporabiti sredstva prisile¹⁰⁶. S obzirom da je odredbom čl. 17. *Zakona* uvjetovana mogućnost primjene odgovarajućih mjera, uključujući i mjera prisile, od strane ovlaštenih osoba Obalne straže, zakonodavac daljnjom odredbom čl. 18. navodi koje su mjere ovlaštene osobe Obalne straže ovlaštene poduzeti i pod kojim uvjetima. U slučaju postojanja osnovane sumnje¹⁰⁷ da je plovilo, posada plovila¹⁰⁸ ili pojedini član posade plovila¹⁰⁹ počinio

¹⁰⁶ Čl. 17., st. 3. *Zakona*: Ovlaštena osoba Obalne straže obvezna je uporabiti najblaže sredstvo prisile koje jamči uspjeh. Čl. 5. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile*...uvjetuje uporabu sredstava prisile (tjelesne snage, sredstava za vezivanje osoba, manevra za zaustavljanje plovila, vatrenog oružja) od strane ovlaštenih osoba – činjenicom da je uporaba sredstava prisile potrebna radi svladavanja otpora i sprječavanje bijega prekršitelja ili odbijanja napada na život ovlaštenih osoba ili život drugih osoba, ali tek ako mjere upozorenja i zapovijedi nisu bile dovoljne za sprječavanje protupravnog ponašanja ili za uspješno izvršenje poslova i zadaća Obalne straže.

¹⁰⁷ **Berislav Pavišić**: *Komentar Zakona o kaznenom postupku*, Naklada, Zadar, 2007., str. 266.: Osnovana sumnja je vjerojatnost koja se osniva na podacima, dokazima u širem smislu riječi. Moraju se sadržajno odnositi na kazneno djelo kao stvarnu pojavu sukladnu zakonskom opisu kaznenog djela kao i na osobu počinitelja te na povezanost kaznenog djela i počinitelja. Za razliku od osnovane sumnje (kao višeg stupnja vjerojatnosti počinjenja neke protupravne radnje) koja se zahtjeva da bi ovlaštene osobe Obalne straže mogle poduzimati zakonom propisane radnje, zanimljiva je činjenica da *Zakon o kaznenom postupku* (u nastavku – *ZKP*) – **N.N., br. 152/08, 76/09**, u čl. 177. – Izvidi kaznenih djela, ne uvjetuje postojanje osnovane sumnje već osnova sumnje (kao nižeg stupnja vjerojatnosti počinjenja neke protupravne radnje) za poduzimanje zakonom propisanih mjera od strane djelatnika policije.

¹⁰⁸ Čl. 125. *PZ-a*, posadu broda čine zapovjednik i druge osobe ukrcane za obavljanje poslova na rodu i upisane o popis posade. Detaljnije o posadi broda vidjeti kod **Ivo Grabovac**: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., **Marinko Đ. Učur**: *Radnopravni status pomoraca*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.

¹⁰⁹ Čl. 131., st. 1. *PZ-a*, član posade broda hrvatske trgovačke mornarice koji obavlja poslove kojima

prekršaj¹¹⁰ ili kazneno djelo¹¹¹ u području temeljne ovlasti¹¹² Obalne straže, ovlaštene osobe Obalne straže mogu poduzeti zakonom propisane mjere. Koje će mjere ovlaštene osobe Obalne straže moći poduzeti ovisi o postojanju osnovane sumnje da je prekršaj ili kazneno djelo u području temeljne ovlasti Obalne straže počinilo plovilo ili posada plovila ili pojedini član posade plovila. Riječ je o slijedećim mjerama:

1. zaustavljanje plovila, izvršenje pregleda plovila i privremeno oduzimanje predmeta koji su poslužili za izvršenje prekršaja ili kaznenog djela (čl. 18., st. 1. *Zakona*),
2. privođenje ili privremeno zadržavanje osoba zatečenih u izvršenju prekršaja odnosno kaznenog djela (čl. 18., st. 2. *Zakona*).

Ad. 1. Zaustavljanje plovila, izvršenje pregleda plovila, privremeno oduzimanje predmeta koji su poslužili za izvršenje prekršaja ili kaznenog djela (čl. 18., st. 1. *Zakona*).

Preduvjet za poduzimanje mjera zaustavljanja plovila, izvršenja pregleda plovila, privremenog oduzimanja predmeta koji su poslužili za izvršenje prekršaja

se osigurava plovidba može biti osoba koja ima odgovarajuću životnu dob, koja je stekla odgovarajuće zvanje i koja za obavljanje poslova tog zvanja na brodu ima odgovarajuću svjedodžbu o osposobljenosti, te vježbenik palube ili stroja.

¹¹⁰ *Zakon o prekršajima* (N.N., br. 88/02, 122/02, 187/03, 105/04, 127/04), čl. 1.: Prekršajem se povređuje javni poredak, društvena disciplina ili druge društvene vrijednosti koje nisu zaštićene Kaznenim zakonom i drugim zakonima u kojima su propisana kaznena djela. *Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka*, (N.N., br. 124/09), u čl. 46., st. 1. navodi da je povreda određena ovog Zakona pomorski prekršaj.

Ivo Grabovac: *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991., str.168.: pomorski prekršaj je povreda propisa kojima se uređuju odnosi u obalnom moru, obalama, lukama i brodovima u svezi s prometom, sigurnošću plovidbe i zaštitom ljudskih života na moru.

¹¹¹ *Kazneni zakon* (N.N., br. 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07, 152/08) – dalje u tekstu: KZ, čl. 1. KZ- a, kaznena djela i kaznenopravne sankcije propisuju se samo za ona ponašanja kojima se tako ugrožavaju ili povređuju osobne slobode i prava čovjeka te druga prava i društvene vrijednosti zajamčene i zaštićene Ustavom Republike Hrvatske i međunarodnim pravom da se njihova zaštita ne bi mogla ostvariti bez kaznenopravne prisile.

Željko Horvatić: *Rječnik kaznenog prava*, Masmedia, Zagreb, 2002., str. 172.: Postoje četiri obilježja koja se moraju ostvariti da bi postojalo kazneno djelo: radnja, biće kaznenog djela, protupravnost i krivnja, a ponekad se moraju ostvariti i posebne pretpostavke kažnjivosti.

Neka od kaznenih djela počinjenih u okviru temeljnih ovlasti Obalne straže su: terorizam (čl. 169. KZ-a), zlouporaba nuklearnog ili radioaktivnog materijala (čl. 172. KZ-a), trgovanje ljudima i ropstvom (čl. 175. KZ-a), protuzakonito prebacivanje osoba preko državne granice (čl. 176. KZ-a), otmica zrakoplova ili broda (čl. 179. KZ-a), morsko i zračno razbojništvo (čl. 180. KZ-a), ugrožavanje sigurnosti međunarodnog zračnog prometa i međunarodne plovidbe (čl. 181. KZ-a).

¹¹² Čl. 1., st. 2. *Zakona*: Temeljni poslovi i zadaće Obalne straže su zaštita suverenih prava i provedba jurisdikcije Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko – ribolovnom pojasu, epikontinentalnom pojasu i na otvorenom moru.

ili kaznenog djela jest postojanje osnovane sumnje da je plovilo počinilo prekršaj ili kazneno djelo u području temeljne ovlasti Obalne straže.¹¹³ Prema odredbi čl. 18., st. 2. *Zakona*, uvjetovana je mogućnost primjene mjera (od strane ovlaštenih osoba Obalne straže): uzapćenja plovila¹¹⁴ i zapovjedi da se plovilo uputi u najbližu hrvatsku luku, privremenog zadržavanja plovila te predaje nadležnim tijelima radi provođenja daljnjeg postupka, nemogućnošću provođenja na moru mjera zaustavljanja plovila, pregleda plovila i privremenog oduzimanja predmeta koji su poslužili za izvršenje prekršaja ili kaznenog djela. Prema odredbi čl. 18., st. 4. *Zakona*, zapovjednik plovila zatečenog u prekršaju, dužan je na zahtjev ovlaštene osobe Obalne straže, pružiti navedenim osobama informacije radi utvrđivanja činjenica o okolnostima nastanka i karakteru prekršaja.¹¹⁵

Ad. 2. Privođenje ili privremeno zadržavanje osoba zatečenih u izvršenju prekršaja odnosno kaznenog djela (čl. 18., st. 2. *Zakona*).

Uvjeti koji moraju biti kumulativno ispunjeni da bi ovlaštene osobe Obalne straže mogle poduzeti ove mjere su:

¹¹³ Ovdje moramo ukazati na činjenicu da zakonodavac uvjetuje mogućnost poduzimanja zakonom propisanih mjera postojanjem "osnovane sumnje". Ako usporedimo ovu odredbu s odredbom čl. 39., st. 1. *Zakona o unutarnjim poslovima*: "U obavljanju poslova policije na moru i unutarnjim plovnim putovima (*Zakon o policijskim poslovima i ovlastima*, čl. 3., st. 1., t. 11.) ovlaštene službene osobe na policijskim plovilima i zrakoplovima imaju pravo provjeriti zastavu i zaustaviti sumnjivo plovilo, izvršiti pregled njegovih isprava, pretražiti plovilo, te ga goniti, uzaptiti i sprovesti nadležnom organu, ako se plovilo u obalnom moru RH, nad njenim epikontinentalnim pojasom ili na unutarnjim plovnim putovima ne pridržava propisa RH". Prema odredbi čl. 13., t. 24. *Zakona o policijskim poslovima i ovlastima* neke od policijskih ovlasti su provjera zastave, progon, zaustavljanje, uzapćenje i sprovođenje plovnog objekta. Prema odredbi čl. 100., st. 1. *Zakona o policijskim poslovima i ovlastima*, policijski službenik je u obavljanju policijskih poslova na moru i unutarnjim plovnim putovima ovlašten provjeriti zastavu plovnog objekta, zaustaviti plovni objekt, progoniti plovni objekt, uzaptiti plovni objekt, sprovesti plovni objekt nadležnom tijelu. Uvidamo da poduzimanje navedenih mjera od strane ovlaštenih službenih osoba na policijskim plovilima i zrakoplovima nije uvjetovano (kao što je slučaj kod Obalne straže) postojanjem osnovane sumnje da je plovilo ili njegova posada ili član posade počinio prekršaj ili kazneno djelo. Naprotiv, iz navedene odredbe proizlazi mogućnost poduzimanja navedenih mjera prema "sumnjivom" plovilu uvijek kada se navedeno plovilo koje se nalazi u obalnom moru RH, nad epikontinentalnim pojasom RH ili na unutarnjim plovnim putovima RH ne pridržava propisa RH. Detaljnije naznake kada će neko plovilo biti sumnjivo, zakonodavac nije predvidio.

¹¹⁴ Vidjeti čl. 38. – 40. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile...*

¹¹⁵ Moramo se osvrnuti na činjenicu da je zakonodavac ovu obvezu zapovjednika plovila propisao samo u slučaju zatečenosti plovila u prekršaju, ne i u slučaju kada je plovilo zatečeno u počinjenju kaznenog djela. Ostaje nejasno, a svakako i nelogično, zbog čega je zakonodavac propisivanje ove obveze zapovjednika plovila ograničio samo na slučaj kada je plovilo zatečeno u prekršaju, a ne i na slučaj kada je plovilo zatečeno u počinjenju kaznenog djela, osobito s obzirom na činjenicu da kaznena djela predstavljaju veću društvenu opasnost.

- postojanje osnovane sumnje da je plovilo ili njegova posada ili član posade plovila počinio prekršaj ili kazneno djelo u području temeljne ovlasti Obalne straže,
- ovlaštene osobe Obalne straže poduzimaju mjere zaustavljanja plovila, izvršenja pregleda plovila i privremenog oduzimanja predmeta koji su poslužili za izvršenje prekršaja ili kaznenog djela,
- prilikom poduzimanja navedenih mjera, ovlaštene osobe Obalne straže zateknu osobe¹¹⁶ u izvršenju prekršaja odnosno kaznenog djela.

Prema odredbi čl. 177. a ZKP-a, izvide¹¹⁷ kaznenog djela počinjenog na hrvatskom pomorskom brodu ili hrvatskom brodu unutarnje plovidbe provodi zapovjednik broda, pod uvjetom i na način određen posebnim zakonom. Upravo je *PZ* odredbom čl. 161., st. 1. propisao koje će biti dužnosti zapovjednika broda ako za putovanja član posade broda, putnik ili druga osoba na brodu izvrše kazneno djelo. U predmetnom slučaju, zapovjednik je dužan poduzeti (prema okolnostima) mjere potrebne da se spriječi ili ublaži nastupanje štetnih posljedica tog djela i da se izvršitelj pozove na odgovornost. U svrhu toga, zapovjednik broda ima pravo poduzeti mjere prisile koje se prvenstveno sastoje u lišavanju slobode izvršitelja kaznenog djela kao i druge mjere osiguranja dokaza.¹¹⁸

¹¹⁶ Izraz “osobe zatečene u izvršenju” zakonodavac koristi u odnosu na cijelu posadu plovila koja je zatečena u izvršenju prekršaja ili kaznenog djela, ali i u odnosu na pojedinog člana posade plovila koji je zatečen u izvršenju prekršaja ili kaznenog djela (tako st. 1. navedenog članka). Smatramo da je zakonodavac navedenom izrazom obuhvatio i “treće osobe” koje nisu članovi posade plovila, a zatečeni su u izvršenju prekršaja ili kaznenog djela npr. osobe koje nastoje prebjeći iz jedne zemlje u drugu često se nastoje bez znanja posade plovila ukrati na plovilo u želji da nezamijećeno dočekaju kraj putovanja i dođu na odredišno mjesto. Ovlaštene osobe Obalne straže također bi imale ovlasti poduzeti mjere privođenja ili privremenog zadržavanja i prema tim osobama, ispunjenjem zakonom propisanih uvjeta. Ovaj nedostatak glede nadležnosti ovlaštenih osoba Obalne straže prema trećim osobama zatečenim na plovilu pri izvršenju prekršaja ili kaznenog djela, poboljšao je *Pravilnik o primjeni mjera i sredstava prisile...* koji u čl. 36. širi nadležnost ovlaštenih osoba Obalne straže pored nadležnosti prema članovima posade i putnicima na zaustavljenom brodu, i na “druge osobe zatečene na zaustavljenom brodu” pod uvjetom da za navedene osobe postoji osnovana sumnja da su počinile prekršaj ili kazneno djelo.

¹¹⁷ **Pavišić, B.**, o. c., str. 233.: Izvidi kaznenih djela su radnje i mjere kojima se otkrivaju, prikupljaju i izlažu podaci o vjerojatnom kaznenom djelu za koje se progoni po službenoj dužnosti, njegovu počinitelju i drugim okolnostima značajnim za pokretanje kaznenog postupka. Više o izvidima vidi čl. 177. ZKP-a.

¹¹⁸ Zakonodavac je odredbom st. 2. navedenog članka propisao dužnost zapovjednika broda (u slučaju opasnosti od ponavljanja kaznenog djela od strane izvršitelja kaznenog djela kao i u slučaju opasnosti od bijega izvršitelja kaznenog djela):

- narediti da se izvršitelj kaznenog djela ograniči sloboda kretanja na brodu, ili
- narediti da se izvršitelj liši slobode,
- narediti da se utvrde sve okolnosti pod kojima je djelo izvršeno i posljedice koje su nastupile

Svrha poduzimanja mjere privođenja ili privremenog zadržavanja osoba zatečenih u izvršenju prekršaja jest predaja navedenih osoba nadležnom državnom tijelu te sljedom toga pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa.¹¹⁹ Ipak, prema odredbi čl. 36. *Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile...* zapovjednik broda Obalne straže može zadržati člana posade, putnika i drugu osobu zatečenu na zaustavljenom plovilu¹²⁰, samo u slučaju postojanja osnovane sumnje da je ta osoba (ili osobe) počinila prekršaj ili kazneno djelo.¹²¹

Poseban slučaj predviđen je odredbom čl. 18., st. 5. *Zakona*, a odnosi se na postupanje Obalne straže u slučaju kada prekršaj ili kazneno djelo počinio brod strane državnosti ili posada broda strane državne pripadnosti. U tom slučaju Obalna straža mora postupati u skladu s propisima RH i primjenjivim međunarodnim pravom.¹²²

Donošenje odluke o pretrazi plovila, uzapćenju, privremenom zadržavanju plovila, privremenom oduzimanju predmeta, uhićenju ili privremenom zadržavanju osobe, prema odredbi čl. 19., st. 1. *Zakona* zahtijeva obvezatnost pisane forme – izdavanje navedenih odluka u pisanom obliku. Iznimku od obvezatnosti pisane forme predvidio je zakonodavac u st. 2. navedenog članka, iz kojeg proizlazi da u slučajevima više sile, odluka o pretrazi plovila, uzapćenju, privremenom zadržavanju plovila, privremenom oduzimanju predmeta, uhićenju ili privremenom zadržavanju osobe, može biti donesena i izjavljena usmeno, uz obvezu da se navedena odluka u roku od 24 sata donese u pisanom obliku. Nešto je drugačija situacija u slučaju provedbe mjera protiv stranih plovila ili stranih državljana. U tom slučaju će ovlaštene službene osobe Obalne straže o provedenim mjerama odmah izvijestiti ministarstvo nadležno za vanjske poslove i diplomatsko – konzularno predstavništvo države čiji je državljanin osoba protiv koje su poduzete mjere, a sukladno međunarodnom pravu.¹²³

(ispitivanjem izvršitelja, svjedoka, očevidaca i oštećenika),

- narediti da se o svakom saslušanju sastavi zapisnik,
- narediti da se kao dokazi uzmu na čuvanje predmeti na kojima ili kojima je kazneno djelo izvršeno, odnosno na kojima su tragovi izvršenog djela vidljivi, odnosno
- narediti da se poduzmu druge mjere radi utvrđivanja okolnosti pod kojima je kazneno djelo izvršeno.

¹¹⁹ Tako čl. 18., st. 2. *Zakona*.

¹²⁰ Sve u svrhe predaje tih osoba nadležnom tijelu i provedbe u odnosu na te osobe odgovarajućeg postupka.

¹²¹ Ovdje je, dakle, riječ o osobama za koje postoji “osnovana sumnja da su počinile prekršaj ili kazneno djelo”, a ne o osobama koje su “zatečene u izvršenju prekršaja ili kaznenog djela”.

¹²² Primijenit će se konvencije koje nisu u koliziji s propisima RH.

¹²³ Čl. 19., st. 3. *Zakona*.

3.2. Suzbijanje i sprječavanje terorizma, organiziranog međunarodnog kriminala i širenja oružja za masovno uništenje

Pored zadaće zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije RH na moru, zakonodavac propisuje čl. 24. sudjelovanje Obalne straže:

- u borbi protiv terorizma¹²⁴ i morskog razbojništva¹²⁵,
- u sprječavanju širenja oružja za masovno uništavanje¹²⁶,
- u sprječavanju krijumčarenja roba i osoba na moru,
- u provođenju preventivnih mjera protiv počinitelja tih kaznenih djela u skladu s međunarodnim pravom i propisima RH.

Sve ove poslove Obalna straža obavlja u suradnji s drugim državnim tijelima. Način postupanja Obalne straže usklađen je s Konvencijom o suzbijanju nezakonitih postupaka protiv sigurnosti pomorske plovidbe (*engl. Convention for the Suppre-*

¹²⁴ Kazneno djelo terorizma regulira KZ čl. 169., st. 1.: Tko s ciljem izazivanja ozbiljne zastrašenosti pučanstva, prisiljavanja RH, strane države ili međunarodne organizacije da što učini, ne učini ili ozbiljnog ugrožavanja ili uništenja temeljnih ustavnih vrednota, političkih i društvenih vrijednosti, ustavnog ustrojstva državne vlasti i pravnih osoba s javnim ovlastima, RH, strane države ili međunarodne organizacije počini jedno od slijedećih djela:

- napad na život, tijelo ili slobodu drugoga,
 - otmicu ili uzimanje talaca,
 - uništenje državnih ili javnih objekata, prometnog sustava, infrastrukture uključujući i informacijske sustave, fiksne platforme u epikontinentalnom pojasu, općeg dobra ili privatne imovine koje može prouzročiti ugrožavanje života ljudi ili znatnu gospodarsku štetu,
 - otmicu zrakoplova, broda, sredstava javnog prijevoza ili prijevoza robe za koju je vjerojatno da može ugroziti život ljudi,
 - izradu, posjedovanje, pribavljanje, prijevoz, opskrbu ili uporabu oružja, eksploziva, nuklearnog ili radioaktivnog materijala ili uređaja, nuklearnog, biološkog ili kemijskog oružja,
 - istraživanje i razvoj nuklearnog, biološkog ili kemijskog oružja,
 - ispuštanje opasnih tvari ili prouzročenje požara, eksplozija ili poplava ili poduzimanje druge općeopasne radnje za koju je vjerojatno da može ugroziti život ljudi,
 - ometanje ili obustava opskrbe vodom, električnom energijom ili drugim osnovnim prirodnim resursom kojom je ugrožen život ljudi,
- kaznit će se kaznom zatvora najmanje pet godina.

¹²⁵ Kazneno djelo morskog razbojništva regulira KZ odredbom čl. 180., pod nazivom “Morsko i zračno razbojništvo”. Prema st. 1. navedenog članka: Član posade broda ili zrakoplova ili putnik na brodu ili zrakoplovu koji nije javni brod ili zrakoplov, koji s ciljem da sebi ili drugome pribavi kakvu korist ili da drugome prouzroči kakvu štetu, počini na moru ili mjestu koje ne potpada pod vlast nijedne države nasilje ili kakvu drugu prisilu prema drugome brodu ili zrakoplovu, osobama ili stvarima koje se na njima nalaze, kaznit će se kaznom zatvora najmanje tri godine.

¹²⁶ Bokan, S., Čizmek, A., Ilijaš, B., Jukić, I., Orehovec, Z., Radalj, Ž., *o. c.*, str. 29.; Razlika prema klasičnom oružju očituje se u načinu oslobađanja energije, naime, dok se kod klasičnih eksploziva energija oslobađa zbog kemijskih procesa koji se odvijaju u vrlo kratkom vremenu, nuklearni eksplozivi koriste energiju oslobođenu iz atomskih jezgara.

ssion of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation) iz 1988. god.¹²⁷ Ova konvencija uspostavlja kaznenopravnu odgovornost za zabranjene postupke ugrožavanja međunarodne pomorske plovidbe, na način da se inkriminira svako nezakonito i namjerno uspostavljanje kontrole nad brodom sredstvima prisile, prijetnje ili drugih oblika zastrašivanja u cilju vršenja akata nasilja protiv putnika ili članova posade broda, a kojima se ugrožava sigurnost pomorske plovidbe.¹²⁸ Zanimljivo je spomenuti da sigurnost pomorskog prometa mogu ugroziti i slijedeća kaznena djela predviđena našim *Kaznenim zakonom* (u nastavku – KZ): otmica zrakoplova ili broda (KZ ovo djelo regulira čl. 179.), morsko i zračno razbojništvo (KZ ovo djelo regulira čl. 180.), ugrožavanje sigurnosti međunarodnog zračnog prometa i međunarodne plovidbe (KZ ovo djelo regulira čl. 181.) i dr.¹²⁹

a) Borba protiv terorizma i morskog razbojništva

Govoreći o suradnji Obalne straže i drugih državnih tijela i tijela međunarodnih organizacija u borbi protiv terorizma, moramo navesti da je, općenito, terorizam smišljena uporaba nezakonitog nasilja ili prijetnje nezakonitim nasiljem radi usmjeravanja straha, s namjerom prisiljavanja ili zastrašivanja vlasti ili društva kako bi

¹²⁷ *Konvencija o suzbijanju nezakonitih postupaka protiv sigurnosti pomorske plovidbe* usvojena je 13. ožujka 1988. god. u Rimu, stupila je na snagu 1. ožujka 1992. god.

¹²⁸ **Horvatić, Ž.**, o. c., 2002., str. 195. Hrvatski sabor je 14. travnja 2005. god. donio Odluku o proglašenju *Zakona o potvrđivanju Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. god. i Protokola o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. god. (N. N. – Međunarodni ugovori, br. 12/03)* koji u čl. 4. navodi da se ova *Konvencija* primjenjuje u slučajevima kada brod plovi ili kada njegov plovidbeni red uključuje plovidbu u, preko ili iz voda koje se nalaze izvan vanjske granice teritorijalnog mora pojedine države ili bočnih granica njezina teritorijalnog mora sa susjednim državama. Prema tom zakonu određeno je kada će se smatrati da je neka osoba počinila kazneno djelo protiv sigurnosti pomorske plovidbe.

¹²⁹ Više vidi kod **Primorac, D.**, o. c., str. 151. – 213. Odredbe o načinu postupanja ovlaštenih osoba Obalne straže u slučaju počinjenja ovih kaznenih djela (neovisno jesu li ta djela već dovršena ili su u pokušaju, ili jednostavno postoji sumnja u počinjenje tih kaznenih djela) zakonodavac nije propisao iako je kod kaznenog djela otmice broda – objekt zaštite sigurnost ljudi i imovine u pomorskom prometu, a posljedica ovog kaznenog djela jest konkretna opasnost za pomorski promet. Nadalje, kazneno djelo ugrožavanja sigurnosti međunarodnog zračnog prometa i međunarodne plovidbe u zakonskom opisu obuhvaća i prijetnju sigurnosti domaće plovidbe što u oba slučaja predstavlja cilj rada Obalne straže – zaštitu suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije RH na moru.

se postigli ciljevi koji su općenito politički, vjerski ili ideološki.¹³⁰ Veliki broj konvencija¹³¹ regulira problem terorizma, ali glavna njihova značajka jest nepostojanje jedinstvene definicije pojma terorizma. S obzirom da terorizam predstavlja globalnu prijetnju svjetskom miru i sigurnosti, nejedinstvenost glede shvaćanja što bi sve definicija terorizma trebala obuhvatiti, ukazuje na nejedinstvenost u nastojanju da se upravo područje terorizma što detaljnije pravno regulira.¹³²

Obalna straža obavlja u suradnji s drugim državnim tijelima i tijelima međunarodnih organizacija, i poslove i zadaće u borbi protiv morskog razbojništva (čl. 24. Zakona) sve u cilju osiguranja zaštite međunarodne pomorske plovidbe. Postoje tri izraza koji se koriste prilikom definiranja nasilja na moru: morsko i zračno

¹³⁰ **Berislav Pavišić – Velinka Grozdanić – Petar Veić:** *Komentar Kaznenog zakona*, Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 451. **Ivica Crnić:** *Odgovornost države za štetu*, Novi informator, Zagreb, 2007., str. 117.; U cilju definiranja akata terora valja naglasiti da su njihova osnovna obilježja:

- primjena nasilja i ostalih postupaka praćenih u pravilu okrutnostima i svirepošću, a sve u namjeri izazivanja straha, užasa i osjećaja osobne nesigurnosti građana,
- političke pobude, odnosno politička pozadina, i to naročito kod pojedinačno izvršenog akta nasilja.

¹³¹ *Konvencija o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova* – Haag, 1970. god., *Konvencija o suzbijanju nezakonitih akata protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva* – Montreal, 1971. god., *Međunarodna konvencija za represiju terorističkih napada eksplozivom* – New York, 1978. god., *Konvencija o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe* – Rim, 1988. god., *Međunarodna konvencija o suzbijanju terorističkih bombaških napada* – 1988. god., *Deklaracija o mjerama za eliminaciju međunarodnog terorizma* – 1994. god.

¹³² Upravo bi zajedničko djelovanje u borbi protiv terorizma trebao biti zajednički cilj, sve u svrhu sprječavanja njegova nastanka. U RH je 27. studenoga 2008. god. donesena *Nacionalna strategija za prevenciju i suzbijanje terorizma*, **N.N., br. 139/08**, (dalje u tekstu: *Strategija*) koja u glavi I. (Odgovori RH na prijetnju terorizma), točki 2. navodi da je za RH prioritet razvitak sveobuhvatnih mjera – nacionalnih i međunarodnih – prevencije i zaštite od svih oblika prijetnje terorizma, koje svojom učinkovitošću, uz neposredne koristi, trebaju polučiti i snažan učinak odvrćanja bilo koje terorističke prijetnje koja bi se protiv RH mogla pojaviti. U interesu je svih uspješnost u borbi protiv terorizma pa s tim ciljem Vlada RH prati provedbu navedene Strategije, te pored toga osniva i Savjeta za prevenciju i suzbijanje terorizma (dalje u tekstu: Savjet). Savjet je dužan izraditi Akcijski plan kojim će se odrediti uloge državnih tijela u prevenciji i suzbijanju terorizma, te koji će nadalje sadržavati konkretne operativne postupke i procedure (tako Glava V., t. 34., pod d) *Strategije*). Nedonošenje Akcijskog plana u zakonom propisanom roku, u bitnome utječe i na rad Obalne straže unutar ovlasti borbe protiv terorizma.

Krunoslav Antoliš: *Nacionalna strategija za prevenciju i suzbijanje terorizma*, Policija i sigurnost, Zagreb, god. 18., br. 1., 2009., str. 150.: Strategija je sustavan odgovor Republike Hrvatske na nove izazove i rizike u vezi s terorističkim ugrozom, čime daje konkretan doprinos nacionalnim i međunarodnim protuterorističkim naporima.

razbojništvo¹³³, piratstvo¹³⁴ i gusarstvo¹³⁵. Dakle, gusarstvo predstavlja ovlašteni akt nasilja nad trgovačkim brodovljem neprijateljske strane koji je dopušten po međunarodnom pravu, dok je piratstvo zapravo morsko razbojništvo koje po sadržaju odgovara zakonskom opisu djela iz čl. 180.¹³⁶

Borba protiv morskog razbojništva obuhvaća borbu protiv neovlaštenog nasilja, najčešće iz koristoljublja, na otvorenom moru i prostorima izvan područja države.¹³⁷ Zakonodavac kazneno djelo morskog razbojništva regulira čl. 180. KZ-a, pod zajedničkim naslovom morsko i zračno razbojništvo. S obzirom da se radi o dva različita kaznena djela, kazneno djelo morskog razbojništva karakterizira nasilje¹³⁸ ili kakva druga prisila¹³⁹ prema drugome brodu, osobama ili stvarima koje se na brodu nalaze, počinjena na moru ili na mjestu koje ne potpada pod vlast niti jedne države. Iz navedenog proizlazi da kazneno djelo morskog razbojništva može biti počinjeno u unutarnjim morskim vodama RH, teritorijalnom moru RH, otvorenom moru. Počinitelj ovog kaznenog djela može biti član posade broda ili putnik na brodu koji nije javni brod (čl. 180., st. 1. KZ-a).

¹³³ Termin morsko razbojništvo koristi naš KZ, čl. 24. *Zakona* također koristi pojam morsko razbojništvo.

¹³⁴ Termin piratstvo koristi *Konvencija o pravu mora*. Prema odredbi čl. 27., st. 2. *Zakona*, piratstvo je:

- svaki nezakoniti čin nasilja ili zadržavanja ili bilo kakva pljačka, koje za osobne svrhe izvrši posada ili putnici privatnog broda ili zrakoplova i usmjeren na otvorenom moru protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili dobara na njima, protiv broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju nijedne države,
- svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u uporabi broda ili zrakoplova, ako počinitelj zna za činjenice koje tom brodu ili zrakoplovu daju značaj piratskog broda ili zrakoplova,
- svaki čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno olakšavanje nekog djela opisanog u podstavcima 1. i 2. ovoga stavka.

Horvatić, Ž., o. c., str. 384.: pirati djeluju u svom vlastitom interesu, bez ovlaštenja državne vlasti.

¹³⁵ *Ibidem*, str. 97.: gusarstvo je akt nasilja odnosno napad na neprijateljski brod ili plutajući objekt s ciljem protupravnog prisvajanja imovine s ovlaštenjem i za račun najčešće vlastite države, odnosno s ciljem počinjenja štete na brodu ili plutajućem objektu druge države.

Franjo Bačić – Šime Pavlović: Komentar Kaznenog zakona, Organizator, Zagreb, 2004., str. 660.: Kad govorimo o gusarstvu, ono je danas stvar prošlosti ako se shvaća kao akt nasilja na moru prema brodovima i imovini neprijateljske zemlje ili sprječavanju pomorskog prometa, uvijek pod više – manje otvorenim patronatom jedne države.

¹³⁶ **Željko Horvatić – Zvonimir Šeparović: Kazneno pravo**, posebni dio, Masmedia, Zagreb, 1999.

¹³⁷ Tako **Pavišić, B., Grozdanić, V., Veić, P., o. c.**, str. 482.

¹³⁸ **Vladimir Đuro Degan – Berislav Pavišić: Međunarodno kazneno pravo**, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 260.: Pojmom nasilje obuhvaćeno je djelovanje na pasivnoga subjekta kojim se njemu uskraćuje sloboda odlučivanja, a posebice se pojmom nasilja u sklopu razbojništva ima shvatiti zahvat u redovito odvijanje prometnog pothvata.

¹³⁹ Prema odredbi čl. 128., st. 1. KZ-a, prisilu čini onaj tko drugoga silom ili ozbiljnom prijetnjom prisili da što učini, ne učini ili trpi.

b) Sprječavanje širenja oružja za masovno uništavanje

Terorizam predstavlja prijetnju nacionalnoj i međunarodnoj sigurnosti, posebice što je jedan od ciljeva terorizma pribavljanje i uporaba oružja i sredstava za masovno uništavanje. Suzbijanje širenja oružja za masovno uništavanje – nuklearnog, kemijskog, biološkog i toksinskog oružja, prioritet je u zaštiti međunarodne sigurnosti. KZ je odredbom čl. 172. (Zloupotreba nuklearnih tvari) propisao da kazneno djelo zloupotrebe nuklearnih tvari čini onaj tko nuklearne tvari silom ili prijetnjom, počinjenjem kaznenog djela ili na drugi način neovlašteno pribavi, posjeduje, rabi, prevozi, smješta i odlaže, daje drugome ili drugome omoguću da do njih dođe. Za međunarodnu sigurnost, opasnost od krijumčarenja nuklearnih tvari iznimno je velika. Od stjecanja neovisnosti, RH sudjeluje u provedbi najvažnijih međunarodnih ugovora¹⁴⁰ iz područja suzbijanja širenja oružja za masovno uništavanje.¹⁴¹ S obzirom na široku prijetnju koju predstavlja upravo ovo oružje, postavlja se pitanje provedbe nacionalnih mjera neširenja oružja za masovno uništavanje,¹⁴² a posebno

¹⁴⁰ *Ugovora o neširenju nuklearnog oružja (NPT), Konvencije o zabrani razvijanja, proizvodnje i skladištenja bakteriološkog (biološkog) i toksičkog oružja i o njihovu uništenju (BTWC), Konvencije o zabrani razvijanja, proizvodnje, skladištenja i korištenja kemijskog oružja i o njegovu uništenju (CWC), Sporazuma o cjelovitoj zabrani nuklearnih pokusa (CTBT), Konvencije o zabrani ili ograničavanju uporabe određenog konvencionalnog oružja s pretjeranim traumatskim učinkom ili djelovanjem bez obzira na cilj (CCW).*

¹⁴¹ Težište suzbijanja širenja oružja za masovno uništavanje je na neproliferacijskim režimima i inicijativama (Proliferation Security Initiative – PSI, Globalna inicijativa za borbu protiv nuklearnog terorizma – GI, Zanggerova komisija, Skupina opskrbljivača nuklearnih i s time vezanih materijala – NSG i Australska skupina – AG). **Igor Spicijarić:** *Sprječavanje krijumčarenja oružja za masovno uništavanje prekomorskim putevima*, Hrvatski vojnik – Internet izdanje, br. 42. – 43., 2005., str. 1.: Proliferistička sigurnosna inicijativa (Proliferation Security Initiative – PSI) SAD-a ima za cilj onemogućiti krijumčarske tokove oružja za masovno uništavanje morskim putovima, barem u onom dijelu koji se može izvesti presretanjem sumnjivih brodova i zapljenom inkriminiranog tereta. Princip rada ove inicijative temelji se na međunarodnoj suradnji država potpisnica – članica inicijative, među kojima je i RH. Način suradnje očituje se u razmjeni relevantnih podataka na međunarodnoj razini – glede praćenja prijevoza sumnjivih tereta (oružja za masovno uništenje) morskim putevima kao i poboljšanje komunikacije između državnih institucija koje provode postupke presretavanja sumnjivih brodova i pregledavanja njihova tereta. PSI ima više od 90 država članica: Australija, Austrija, BiH, Češka, Danska, Francuska, Italija, Japan, Nizozemska, Njemačka, Poljska, Portugal, Slovačka, Slovenija, Španjolska, V. Britanija, SAD... (http://en.wikipedia.org/wiki/Proliferation_Security_Initiative).

¹⁴² *Zakon o potvrđivanju sporazuma između Vlade RH i Vlade SAD-a o suradnji na području sprječavanja širenja oružja za masovno uništavanje te promicanju obrambenih i vojnih odnosa (N.N. – Međunarodni ugovori, br. 12/03)* – tzv. Shipboarding Agreement, u čl. 1. navodi: Vlada SAD-a može, kako bude primjereno, pružiti pomoć Vladi RH u postizanju sljedećih ciljeva: 1.) suzbijanju širenja oružja za masovno uništavanje iz RH te pripadajuće tehnologije, materijala i ekspertiza u svezi s takvim oružjem, 2.) sprječavanju neovlaštenog transfera uključujući tranzit i transport nuklearnog, biološkog te kemijskog oružja te pripadajućeg materijala, tehnologije i ekspertize. Nave-

u ovom slučaju i pitanje kontrole mogućeg transfera oružja za masovno uništavanje morskim putem. U izvršenju ovog zadatka značajnu ulogu ima Obalna straža. Naime, prema odredbi čl. 28. *Zakona*, ovlaštene osobe Obalne straže obvezne su i ovlaštene samostalno ili u zajedničkim aktivnostima i koordinaciji s drugim tijelima i međunarodnim institucijama poduzimati preventivne akcije na otvorenom moru, koje se sastoje od sprječavanja širenja oružja za masovno uništavanje, sustava njegove isporuke i materijala vezanih uz to morskim putem.

c) Sprječavanje krijumčarenja¹⁴³ roba i osoba na moru

Ova obveza Obalne straže sastoji se od obavljanja poslova sprječavanja krijumčarenja roba i osoba¹⁴⁴ na moru s obzirom na činjenicu da je Jadransko more kao

deni zakon postao je pravni okvir za uspostavu suradnje između nadležnih tijela dviju država, koja se odnosi na sprječavanje širenja oružja masovno uništavanje.

¹⁴³ Iako pojmovi krijumčarenje i trgovanje nisu sinonimi, nepoznat je razlog zašto zakonodavac koristi u čl. 24. i 27. *Zakona* pojam krijumčarenje, kada je temeljem odluke Hrvatskog sabora (Ispravak *Zakona* o potvrđivanju Konvencije Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnog organiziranog kriminaliteta, Protokola za sprječavanje, suzbijanje i kažnjavanje krijumčarenja ljudi, posebice žena i djece te Protokola protiv krijumčarenja migranata kopnom, morem i zrakom, kojima se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih Naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta) pojam krijumčarenja zamijenjen pojmom trgovanja.

¹⁴⁴ *Zakon o potvrđivanju Konvencije Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta, Protokola za sprječavanje, suzbijanje i kažnjavanje krijumčarenja ljudi, posebice žena i djece* (N.N. - **Međunarodni ugovori, br. 14/02**), čl. 3.: Krijumčarenje osoba znači vrbovanje, prijevoz, transfer, pružanje utočišta i prihvata osoba, pomoću prijetnje ili uporabe sile ili drugih oblika prinude, otmice, prijave, zlorabe ovlasti ili položaja bespomoćnosti ili davanje ili primanje plaćanja ili sredstava da bi se postigla privola osobe koja ima kontrolu nad drugom osobom, u svrhu izrabljivanja. Izrabljivanje će minimalno uključiti, iskorištavanje prostitucije drugih ili drugih oblika seksualnog iskorištavanja, prisilni rad ili usluge, ropstvo ili odnose slične ropstvu, podčinjavanje ili odstranjivanje organa. Hrvatski sabor je dana 29. studenoga 2004. god. donio Ispravak kojim se naziv prethodno navedenog zakona mijenja na način da se umjesto riječi krijumčarenje koristi riječ trgovanje, te novi naziv ovog zakona glasi: *Zakon o potvrđivanju Konvencije Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta, Protokola za sprječavanje, suzbijanje i kažnjavanje trgovanja ljudi, posebice žena i djece te Protokola protiv trgovanja migranata kopnom, morem i zrakom, kojima se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta* (N.N. – **Međunarodni ugovori, br. 11/04**). Pored ovih dokumenata, važne su i slijedeće konvencije: *Međunarodna konvencija o suzbijanju ropstva* – 1926. god., *Dopunska konvencija o ukidanju ropstva, trgovine robljem i ustanova i prakse slične ropstvu* – 1956. god. itd. Odredbe čl. 175. KZ-a, kojim se regulira kazneno djelo trgovanja ljudima i ropstvo usklađene su s *Protokolom za sprječavanje, suzbijanje i kažnjavanje trgovanja ljudi, posebice žena i djece, kojim se dopunjuje Konvencija protiv transnacionalnog organiziranog kriminaliteta*. **Dalibor Doležal**: *Prevenција trgovanja ljudima, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Rijeka, br. 2., 2007., str. 1401.: Krijumčarenje ljudi (*engl. smuggling*), iako se najčešće odvija u po život opasnim i ilegalnim uvjetima, odnosi se na one ljude koji su dobrovoljno dali svoj pristanak i prestaje u trenutku kada oni stignu na mjesto odredišta, dok trgovanje ljudima uključuje daljnju eksploataciju žrtava zbog profita.

i druga mora diljem svijeta put koji se koristi za trgovanje ljudima, drogom i drugim stvarima. Razlog širenja organiziranog krijumčarenja kako osoba tako i robe morskim putem zapravo jest činjenica pogodnosti koje pružaju nenadzirana ili slabo nadzirana morska prostranstva te suvremena brza plovila niske zamjetljivosti, opremljena sofisticiranim navigacijskim i drugim uređajima.¹⁴⁵ Ipak, države nastoje poduzeti sve mjere koje im stoje na raspolaganju a odnose se na sprječavanje trgovanjem osoba i robe i borbe protiv te vrste nedopuštene trgovine, donošenjem zakonodavnih propisa koji reguliraju navedeno područje, usklađivanjem zakonodavnih rješenja međunarodnim konvencijama i svjetskim tendencijama. S obzirom da je Obalna straža osnovana prvenstveno radi učinkovitog nadzora i zaštite prava i interesa RH na moru, način postupanja Obalne straže prema stranom plovilu na otvorenom moru koje se bavi krijumčarenjem¹⁴⁶ droge¹⁴⁷ ili ljudi morem, propisao je zakonodavac odredbom čl. 29., st. 1. *Zakona*. Predmetna odredba navodi uvjete koji moraju biti kumulativno ispunjeni da bi ovlaštene osobe Obalne straže mogle poduzeti zakonom predviđene mjere prema stranom plovilu koje se bavi krijumčarenjem droge ili ljudi morem:

- plovilo slobodno plovi otvorenim morem u skladu s međunarodnim pravom,
- plovilo plovi pod zastavom neke druge države,
- ovlaštena osoba Obalne straže osnovano sumnja da se to plovilo bavi krijumčarenjem droge ili ljudi morem.

¹⁴⁵ **Vili Kezić:** Komplementarno motrenje Jadrana mrežama “more” i “obala”, *Hrvatski vojnik* – Internet izdanje, br. 1., 2004., str. 6.

¹⁴⁶ S obzirom da je predmet ovog članka analiza odredbi *Zakona*, a zakonodavac koristi pojam krijumčarenje a ne pojam trgovanje (iako se zakonodavna vlast – Hrvatski sabor, odlučio za pojam trgovanje, te je u vezi s tim donio odluku 29. studenoga 2004. god., a *Zakon* je Hrvatski sabor donio 3. listopada 2007. god. – 3. god. poslije navedene odluke i nije dakle primijenio izmijenjen pojam ni u naslovu, ni u kasnijim odredbama), mi ćemo analizirajući zakonom predviđena rješenja koristiti pojam krijumčarenje iako ukazujemo na potrebu usuglašavanja pravnih termina svih pravnih odredbi pojedinih zakona koji reguliraju predmetnu problematiku, u namjeri izbjegavanja nesuglasnosti u tumačenju.

¹⁴⁷ Najvažniji međunarodne konvencije kojima se regulira ovo područje su: *Konvencija o opojnim drogama* iz 1961. god., *Konvencija o psihotropnim tvarima* iz 1971. god. i *Konvencija protiv nezakonitog prometa opojnim drogama i psihotropnim tvarima* iz 1988. god. U našem zakonodavstvu područje suzbijanja zlouporabe droga pravno reguliraju KZ – čl. 173. (Zlouporaba opojnih droga) ali i *Zakon o suzbijanju zlouporabe opojnih droga* (N.N., br. 107/01, 87/02, 163/03, 141/04, 40/07) koji pored nadzora nad uzgojem – biljaka iz kojih se može dobiti opojna droga, nadzora nad proizvodnjom, nadzora nad posjedovanjem i prodajom droge, propisuje i mjere za suzbijanje zlouporabe droga. Prema odredbi čl. 27. *Zakona o suzbijanju zlouporabe opojnih droga*, posada broda i zrakoplova, odnosno putnici na brodu i u zrakoplovu dužni su u slučaju pronalaska opojne droge, biljke ili dijela biljke iz koje se može dobiti opojna droga ili sumnje da je postupljeno protivno odredbama ovog Zakona odmah obavijestiti zapovjednika broda, odnosno kapetana zrakoplova koji će po primitku obavijesti obavijestiti policijsku postaju.

Ako su ispunjeni svi ovi uvjeti, ovlaštena osoba Obalne straže može poduzeti slijedeće radnje:

- obavijestiti državu pod čijom zastavom plovilo plovi o postojanju osnovane sumnje da se to plovilo bavi krijumčarenjem droge ili ljudi morem,
- zatražiti potvrdu o državnoj pripadnosti plovila.¹⁴⁸

Daljnja odredba čl. 29., st. 2. *Zakona* navodi koje će mjere moći poduzeti Obalna straža prema plovilu ili posadi plovila za koje postoji osnovana sumnja da su u teritorijalnom moru i unutarnjim vodama RH počinili prekršaj ili kazneno djelo. Radi se o mjerama prisile i drugim radnjama potrebnim za pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa koje će moći poduzeti Obalna straža tek pod uvjetom da tijelo nadležno za postupanje nije u mogućnosti postupati. U slučajevima kada je izvršen pregled, ali i u slučajevima kada iz opravdanih razloga nije moguće obaviti pregled, a i nadalje postoji opravdana sumnja o postojanju protupravnog djela, ovlaštene osobe Obalne straže ovlaštene su plovilo uzaptiti i predati nadležnom tijelu radi provedbe daljnjeg postupka.¹⁴⁹

d) Provođenje preventivnih mjera protiv počinitelja tih kaznenih djela

Posebna ovlast Obalne straže jest provođenje preventivnih mjera protiv počinitelja kaznenih djela (terorizma i morskog razbojništva, širenja oružja za masovno uništavanje, krijumčarenja roba i osoba na moru) u skladu s međunarodnim pravom i propisima RH. Prema odredbi čl. 25., st. 2. *Zakona*, ovlaštene osobe Obalne straže imaju ovlasti za poduzimanje odgovarajućih mjera i radnji za suzbijanje i sprječavanje terorizma, organiziranog međunarodnog kriminala i širenje oružja za masovno uništenje u skladu s međunarodnim pravom i propisima RH.¹⁵⁰

¹⁴⁸ U slučaju dobitka potvrde o državnoj pripadnosti plovila, ovlaštena osoba Obalne straže može, nadalje, zatražiti ovlaštenje države pod čijom zastavom plovilo plovi da protiv tog broda mogu ovlaštene osobe Obalne straže poduzeti odgovarajuće mjere. Koje će se mjere moći poduzeti prema stranom plovilu koje plovi otvorenim morem i za koje postoji osnovana sumnja da se bavi krijumčarenjem droge ili ljudi, zakonodavac nije naveo već je primijenio pravni termin da će se prema tom brodu primijeniti “odgovarajuće mjere”.

¹⁴⁹ Čl. 29., st. 3. *Zakona*.

¹⁵⁰ Koje radnje će u konkretnom slučaju ovlaštene osobe Obalne straže biti ovlaštene poduzeti kao odgovarajuće mjere i radnje potrebne za pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa, propisat će posebnim propisom ministar nadležan za obranu uz prethodnu suglasnost: ministra nadležnog za unutarnje poslove, ministra nadležnog za poslove pomorstva te ministra nadležnog za vanjske poslove (čl. 25., st. 3. *Zakona*). Iako je ministar obrane dužan u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu *Zakona* (1. studenog 2007. god.) uz suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove, ministra nadležnog za pomorstvo i ministra nadležnog za vanjske poslove donijeti *Pravilnik o međusobnoj suradnji nadležnih ministarstava i suradnji s međunarodnim institucijama*, taj *Pravilnik* još nije donesen.

Prema odredbi čl. 25., st. 1. *Zakona*, Obalna straža zajedno s drugim tijelima nadležnima za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru sudjeluje u suzbijanju nezakonite transakcije, trgovine i tranzita vatrenog oružja, njegovih dijelova, komponenti i streljiva te nezakonitog prijevoza ljudi¹⁵¹, robe ili životinja¹⁵². U svrhe borbe protiv nezakonite proizvodnje, trgovanja vatrenim oružjem, njegovim dijelovima, komponentama i streljivom, donesen je Protokol protiv nezakonite proizvodnje i trgovanja vatrenim oružjem, njegovim dijelovima i komponentama te streljivom, kojim se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta.¹⁵³

3.3. Suzbijanje piratstva i drugih oblika korištenja otvorenog mora u nemiroljubive svrhe

Postupanje Obalne straže na otvorenom moru zakonodavac je uređio na način da je propisao uvjete koji moraju biti ispunjeni da bi navedeno tijelo moglo poduzimati zakonom propisane mjere. Iz odredbe čl. 26., st. 1. *Zakona* proizlazi ovlast broda ili zrakoplova Obalne straže koji na otvorenom moru presretne strani brod (koji nije ratni ili javni brod) da pregleda¹⁵⁴ “sumnjivi” brod – ako ima ovlasti iz me-

¹⁵¹ KZ regulira čl. 177. – Protuzakonito prebacivanje osoba preko državne granice. To kazneno djelo čini onaj tko iz koristoljublja nedozvoljeno prevede preko državne granice jednu ili više osoba (čl. 177., st. 1. KZ-a). Iz ove odredbe zaključujemo da osoba koja je prevedena preko državne granice ne čini ovo kazneno djelo, ali to kazneno djelo čini osoba koja nedozvoljeno, iz koristoljublja, prevede druge osobe preko državne granice. KZ također odredbom čl. 175. – Trgovanje ljudima i ropstvo, navodi da to djelo čini onaj tko kršeći pravila međunarodnog prava među ostalim i “prevozi, prevede...osobu radi uspostave ropstva ili njemu sličnog odnosa” pa možemo zaključiti da se nezakoniti prijevoz ljudi odnosi i na ovo kazneno djelo.

¹⁵² *Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza životinja* (N.N., br. 116/05) sadrži opće i posebne uvjete za prijevoz životinja, te nadalje regulira način prijevoza životinja kao i obveze prijevoznika. Posebne odredbe za pomorski ili riječni prijevoz životinja sadrži čl. 16. navedenog *Pravilnika*.

¹⁵³ Zakon o potvrđivanju Protokola protiv nezakonite proizvodnje i trgovanja vatrenim oružjem, njegovim dijelovima i komponentama te streljivom, kojim se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta (N.N. – *Međunarodni ugovori*, br. 11/04). Ovim se Protokolom potvrđuje pravo države stranke Protokola, da usvaja zakonodavne i druge mjere potrebne da bi se kao kaznena djela utvrdila slijedeća ponašanja (počinjena s namjerom): nezakonita proizvodnja vatrenog oružja, njegovih dijelova, komponenti i streljiva; nezakonito trgovanje vatrenim oružjem, njegovim dijelovima, komponentama i streljivom; krivotvorenje ili nezakonito brisanje, uklanjanje ili mijenjanje oznaka koje vatreno oružje mora imati (čl. 5.). Ovaj nam Protokol ukazuje na namjeru cjelokupne međunarodne zajednice da se što bolje pravno uredi problem nezakonite proizvodnje i trgovanja već navedenim oružjem.

¹⁵⁴ Pod pregledom se podrazumijeva pregled brodskih isprava koje se odnose na pravni položaj trgovačkog broda (državnu pripadnost), tehnička svojstva broda i status posade. Ako se nakon učinje-

đunarodnih ugovora ili na temelju zahtjeva za suradnju drugih država, te u slučaju osnovane sumnje da se brod bavi piratstvom¹⁵⁵, trgovinom robljem¹⁵⁶, neovlaštenim emitiranjem¹⁵⁷, da je brod bez državne pripadnosti¹⁵⁸ i da je brod iako vije stranu zastavu ili odbija istaknuti svoju zastavu zapravo brod hrvatske državne pripadnosti.¹⁵⁹

Detaljnije odredbe o sudjelovanju Obalne straže u suzbijanju piratstvu na otvorenom moru, ali i na bilo kojem drugom mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju nijedne države sadrži čl. 27. *Zakona*. Djela piratstva počinjena od strane ratnog broda,

nog pregleda trgovačkog broda ukaže potreba za obavljanjem pretrage broda, prilikom pretrage zapovjednik i članovi posade trgovačkog broda dužni su na zahtjev zapovjednika ratnog broda otvoriti skladišta i druge brodske prostore. Ako se nakon pregleda i pretrage trgovačkog broda sumnja pokaže opravdanom, te se utvrdi da se brod bavio jednom od nedopuštenih djelatnosti, tada ratni brod može uzaptiti trgovački brod, a članove posade uhititi te ih predati nadležnim državnim tijelima svoje države. U suprotnom, država zastave ratnog broda morat će tom trgovačkom brodu naknaditi svu štetu i gubitak koji je pretrpio (**Primorac, D.**, o. c., str. 81. – 82.).

¹⁵⁵ S obzirom da je zakonodavac u čl. 24. *Zakona*: “Obalna straža u suradnji s drugim državnim tijelima i tijelima međunarodnih organizacija obavlja poslove i zadaće u borbi protiv terorizma i morskog razbojništva,...” primijenio izraz morsko razbojništvo (koji koristi i naš *KZ* – čl. 180.), smatramo nepotrebnim uvođenje novog pravnog izraza “piratstva” u čl. 26. i 27. *Zakona*, jer se time stvara zbrka u pravnom nazivlju.

¹⁵⁶ S obzirom da smo već ukazali na nesuglasje u primjeni pravnih termina morsko razbojništvo i piratstvo, ovom prilikom ukazali bi na neusklađenost u primjeni izraza krijumčarenje roba i osoba u čl. 25. *Zakona* i termina trgovina robljem u čl. 26. *Zakona*. Napomenimo da se *KZ* odlučio u čl. 175. na primjenu izraza: trgovina ljudima i ropstvom. Zbog potrebe pravnog tumačenja navedenih instituta, smatramo potrebnim opredjeljivanje za jedan od ovih termina.

¹⁵⁷ Čl. 109., st. 2. *Konvencije o pravu mora*, “neovlašteno emitiranje” označava odašiljanje, suprotno međunarodnim propisima, radio – zvučnih i televizijskih programa s broda ili uređaja na otvorenom moru namijenjeno široj javnosti, s tim što se isključuje odašiljanje poziva za pomoć u nevolji. Prema odredbi istog članka, ali stavka 3., svaka osoba koja neovlašteno emitira može se izvesti pred sud: države zastave broda, države u kojoj je uređaj upisan, države koje je osoba državljanin, svake države u kojoj se emisija može primati, ili svake države u kojoj su ometane dopuštene radio – veze. Države koje su, sukladno odredbi čl. 109., st. 3. *Konvencije o pravu mora*, ovlaštene izvesti pred sud osobe koje neovlašteno emitiraju, mogu svaku osobu ili brod koji neovlašteno emitira na otvorenom moru, uhititi i zaplijeniti aparaturu (čl. 109., st. 4. *Konvencije o pravu mora*). Neovlašteno odašiljanje je kazneno djelo regulirano čl. 183. *KZ-a*. Neovlašteno odašiljanje čini svatko tko protivno odredbama međunarodnog prava odašilje s broda ili naprava na moru radio – zvučne ili televizijske programe namijenjene široj javnosti. Ovo kazneno djelo može se počiniti u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, otvorenom moru.

¹⁵⁸ Čl. 26., st. 2. *Zakona*, Ako brod plovi pod zastavom dviju ili više država i kojima se služi po svojem nahodanju ne može se pozvati ni na jednu od tih državnih pripadnosti i može se izjednačiti s brodom bez državne pripadnosti.

¹⁵⁹ Tako i čl. 110., st. 1. *Konvencije o pravu mora*. Prema odredbi čl. 26., st. 3. – 4. *Zakona*: Radi provjere prava na vijanje hrvatske zastave brod Obalne straže može na sumnjivi brod poslati tim za provjeru. Ako sumnje ostanu i nakon provjere isprava, on može na brodu pristupiti daljnjem ispitivanju uz sve moguće obzire.

javnog broda ili državnog zrakoplova (čija se posada pobunila i preuzela kontrolu nad brodom ili zrakoplovom) izjednačena su s djelima koje počinji piratski brod ili zrakoplov¹⁶⁰. Način postupanja Obalne straže prema piratskom brodu ili piratskom zrakoplovu ili brodu ili zrakoplovu koji je djelom piratstva otet i nalazi se u vlasti pirata, propisan je odredbom čl. 27., st. 5. *Zakona* iz koje proizlazi ovlast brodova ili zrakoplova Obalne straže da na otvorenom moru ili na kojem drugom mjestu koje ne potpada pod vlast nijedne države, uzapti piratski brod ili piratski zrakoplov ili brod ili zrakoplov koji je otet djelom piratstva i nalazi se u vlasti pirata, kao i ovlast na uhićenje osoba, te zapljenu dobra na njima.¹⁶¹

3.4. Sigurnost plovidbe

Prema *PZ-u* RH, sigurnost plovidbe odnosi se na osnovne uvjete kojima moraju odgovarati plovni putovi¹⁶² u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, luke,¹⁶³ pomorski objekti¹⁶⁴ hrvatske državne pripadnosti kao i plovni objekti koji plovo unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Repu-

¹⁶⁰ Tako čl. 27., st. 3. *Zakona*.

Brod ili zrakoplov smatra se piratskim ako su ga osobe, u čijoj se vlasti stvarno nalazi, namijenile upotrebi za izvršenje jednog od djela navedenih u st. 2. ovog članka te ako je brod ili zrakoplov upotrijebljen za izvršenje tih djela dokle god se nalazi u vlasti osoba krivih za ta djela (čl. 27. st. 4. *Zakona*).

¹⁶¹ Tako i čl. 105. *Konvencije UN o pravu mora*.

¹⁶² Plovni put u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru RH jest morski pojas dovoljno dubok i širok za sigurnu plovidbu plovnog objekta, koji je, prema potrebi, i obilježen (čl. 50., st. 1. *PZ-a*). Plovni putovi RH moraju se uređivati, održavati njihova plovnost, postavljati na njima objekte za sigurnu plovidbu i osiguravati njihov ispravan rad (čl. 51., st. 1. *PZ-a*). Navedene poslove obavlja trgovačko društvo "Plovput".

¹⁶³ Luka jest morska luka tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi (čl. 5., toč. 45. *PZ-a*). Opširnije o morskim lukama vidi: **Dragan Bolanča**, *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Split, 2003. i *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N., br. 158/03)*.

¹⁶⁴ Čl. 5., t. 2. *PZ-a* definira pomorski objekt kao objekt namijenjen za plovidbu morem (plovni objekt) ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekt), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt).

blike Hrvatske,¹⁶⁵ posada na pomorskim objektima,¹⁶⁶ plovidba¹⁶⁷ i peljarenje¹⁶⁸ na moru te na nadzor nad provođenjem odredaba trećeg dijela PZ-a (čl. 47.).¹⁶⁹

¹⁶⁵ Plovni objekt jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, jahta ili brodica (čl. 5., t. 3. PZ-a). Brod, osim ratnog broda, jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački (čl. 5., t. 4.).

¹⁶⁶ Posadu broda čine zapovjednik i druge osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade (čl. 125., st. 1. PZ-a).

¹⁶⁷ Zapovjednik broda, članovi posade broda, osoba koja upravlja brodicom ili jahtom i članovi posade brodice ili jahte moraju u plovidbi primjenjivati propisana pravila plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, te propisane signale i oznake sukladno odredbama PZ-a i podzakonskih propisa donesenih na temelju ovog zakonika kojima se uređuje sigurna i uredna plovidba (čl. 64. PZ-a).

¹⁶⁸ Peljarenje je vođenje plovnog objekta od strane stručnih osoba (peljara) i davanje stručnih savjeta zapovjedniku plovnog objekta radi sigurne plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH. Može biti lučko i odobalno. Također, peljarenje može biti obvezno i neobavezno. Prema PZ-u obveznom peljarenju ne podliježu:

- a) hrvatski ratni brodovi, hrvatski javni brodovi, brodovi koji služe za održavanje plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe na tim putovima, vodonosci, hrvatski putnički brodovi koji plove na redovnoj liniji;
- b) brodovi čija je bruto tonaža manja od 500;
- c) jahte čija je bruto tonaža manja od 1000.

Obvezno peljarenje, njegove granice, vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja peljara određuje, za lučko peljarenje lučka kapetanija, a za obalno peljarenje ministar. Detaljnije o peljarenju vidi: Čl. 68. – 75. PZ-a.

¹⁶⁹ Inspeksijski nadzor nad provođenjem odredaba ovog dijela PZ-a i propisa u području sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša donesenih na temelju PZ-a obavljaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetanija. Poslove inspekcije sigurnosti plovidbe mogu obavljati i stručni djelatnici Ministarstva i lučke kapetanije, te “ovlašteni službenici službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom” u okviru posebnog ovlaštenja kojeg daje ministar (čl. 165. PZ-a). **Služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom – VTMS** (engl. *Vessel Traffic Monitoring and Information System*) služba je upravna, organizacijska i institucionalna struktura u sastavu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koja uporabom VTMS sustava obavlja poslove praćenja, nadzora, upravljanja i organizacije pomorskog prometa u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu RH. Uspostava ove službe obveza je RH u procesu pristupanja Europskoj uniji u Poglavlju 14. – Pomorska politika, te se provodi u skladu s odredbama *Direktive Europskog parlamenta i Vijeća 2002/59/EZ od 27. lipnja 2002. godine o uspostavljanju sustava nadzora i upravljanja pomorskog prometa s pridruženim informacijskim sustavom Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EEZ*. U obavljanju poslova iz svoje nadležnosti služba može zatražiti suradnju i potporu Obalne straže RH, policije i drugih tijela operativnog nadzora (čl. 75.b, st. 2. PZ-a). **Sustav za nadzor i upravljanje pomorskim prometom** (VTMIS sustav) je složeni tehnički i informacijski sustav namijenjen praćenju, upravljanju i organizaciji cjelokupnog pomorskog prometa u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu RH koji se sastoji od pomorskog obalnog sustava automatske identifikacije brodova (engl. *Coastal Automated Identification of Ships System*), pomorskog radarskog sustava (engl. *VTS Radar System*), pomorsko radio-komunikacijskog sustava, te drugih

Obalna straža na moru pruža, u skladu s međunarodnim propisima¹⁷⁰ i propisima Republike Hrvatske,¹⁷¹ potporu tijelima nadležnima za nadzor provedbe propisa o sigurnosti plovidbe,¹⁷² pridonoseći na taj način sigurnosti plovidbe (čl. 30., st. 1.).¹⁷³

sustava kojima se osigurava uvid u plovidbene okolnosti na moru i ostvaruje interakcija s učesnicima pomorskog prometa. Nadzor i upravljanje pomorskim prometom obuhvaća: prikupljanje podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu; davanje podataka pomorskim objektima; davanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi pomorskim objektima i organizaciju plovidbe i upravljanje pomorskim prometom (čl. 75. a, st. 2. PZ-a). Uspostava i navedenog sustava i VTMS službe predviđena je izmjenama PZ-a iz 2008. godine i provodi se u sklopu Projekta "Sigurnost pomorskog prometa: Jačanje administrativne sposobnosti – nadzor i upravljanje brodovima" faza I i II uz potporu iz PHARE 2005. i PHARE 2006. pretpripravnog programa Europske unije. S druge strane, sustav pomorskog prometa (engl. *Vessel Traffic System*) je skup hrvatskih i međunarodnih propisa kojima se uređuje sigurna plovidba unutarnjim morskim vodama, teritorijalnim morem i zaštićeno ekološko-ribolovnim pojasom RH koje provodi VTMS služba. www.nmpi.hr

¹⁷⁰ To su: *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru* (SOLAS, 1974.), *Međunarodna konvencija o teretnim linijama* (LL, 1966., Protokol 1988.), *Međunarodna konvencija o baždarenju brodova* (1969.), *Međunarodna konvencija o sigurnosti kontejnera* (CCSC-1972.), *Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu (obuku), izdavanju svjedodžbi i držanju (obavljanju) straže pomoraca* (STCW-1978/95), *Međunarodna konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem* (OPRC-1990), *Međunarodna konvencija o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima* (1976.), *Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru* (COLREG, 1972.), *Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju brodova i sprječavanju onečišćenja* (ISM Kodeks-1993/2000), *Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora* (ISPS Code, 2002.), *Konvencija o traganju i spašavanju* (MERSAR, 1978.) itd.

¹⁷¹ Pored samog Zakona i pripadajućih mu pravilnika i uredbi, najvažniji domaći propisi iz područja sigurnosti plovidbe su PZ, *Zakon o hidrografskoj djelatnosti* (N.N., br. 68/98, 110/98, 163/03), *Zakon o Hrvatskom registru brodova* (N.N., br. 81/96), *Zakon o lučkim kapetanijama* (N.N., br. 124/07), *Zakon o Plovputu* (N.N., br. 73/97), *Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka* (N.N., br. 124/09), *Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća* (N.N., br. 09/07), *Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru* (N.N., br. 17/96), *Pravilnik o mjestima zakloništa* (N.N., br. 03/08), *Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti* (N.N., br. 63/07), *Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora* (N.N., br. 127/05, 38/08), *Pravilnik o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova* (N.N., br. 03/08), *Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca* (N.N., br. 50/07), *Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru* (N.N., br. 164/98), *Naredba o najvišoj dopuštenoj starosti brodova koji se mogu upisati u upisnik brodova u RH* (N.N., br. 38/08)... Popis svih relevantnih domaćih propisa koji reguliraju problematiku sigurnosti plovidbe pogledati: Bolanča, D.- Naprta, R., o. c., str. 454. – 467.

¹⁷² PZ u svom čl. 165., st. 1. propisuje da "inspeksijski nadzor nad provođenjem odredbi ovog dijela Zakonika (dio III-Sigurnost plovidbe) i propisa u području sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša donesenih na temelju ovog Zakonika obavljaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetanija."

¹⁷³ Ona će u suradnji s ministarstvom nadležnim za pomorstvo pratiti plovidbu brodova Jadranskim morem. Također, Obalna straža može prijaviti i pružiti potporu u istrazi pomorske nesreće ili plovidbene nezgode na otvorenom moru, u kojoj je sudjelovao brod koji vije hrvatsku zastavu, a koja je uzrokovala gubitak života ili tešku povredu državljana druge države ili veliku štetu brodovima ili uređajima druge države ili morskom okolišu.

Sukladno tome, Obalna straža, lučke kapetanije i njihove ispostave, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, policija i druga tijela državne uprave dužni su razmjenjivati podatke o postojanju sigurnosne prijetnje ili opasnosti za plovidbu brodova (čl. 31.).¹⁷⁴

Zakon unosi novinu u pogledu nadležnosti obavljanja poslova sigurnosti plovidbe te u svom čl. 32. predviđa da će ministar mora, prometa i infrastrukture ovlaštenim osobama Obalne straže dati ovlasti za obavljanje određenih inspeksijskih poslova.¹⁷⁵

3.5. Traganje i spašavanje

Pored poslova koji se tiču sigurnosti plovidbe, Obalna straža sudjeluje i u poslovima za kojima se stvori potreba, upravo kada nisu ispunjeni uvjeti za sigurnu plovidbu. To su, naravno, poslovi traganja i spašavanja na moru. Traganjem i spašavanjem rukovodi i usklađuje ga Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru,¹⁷⁶ dok Obalna straža sudjeluje u akcijama traganja i spašavanja

¹⁷⁴ Ministar nadležan za obranu uz suglasnost ministra nadležnog za pomorstvo propisat će način suradnje i razmjene informacija Obalne straže i drugih tijela nadležnih za sigurnost plovidbe (čl. 32., st. 3.). Nažalost, *Pravilnik o načinu suradnje i razmjene informacija Obalne straže i drugih tijela nadležnih za sigurnost plovidbe te ovlastima i postupku nadzora nad provedbom propisa o sigurnosti plovidbe* još nije donesen.

¹⁷⁵ Ova mogućnost predviđena je i u izmjenama PZ-a iz 2008. gdje u čl. 165., st. 3. stoji: Određene poslove inspekcije sigurnosti plovidbe mogu obavljati i policijski službenici, te ovlaštene osobe Obalne straže u okviru posebnog ovlaštenja kojeg daje ministar. Ministar propisuje i stručnu spremu, ispite i ostale posebne uvjete koje mora ispunjavati inspektor sigurnosti plovidbe i drugi ovlašteni službenici, kao i obrazac iskaznice inspektora sigurnosti plovidbe (čl. 165., st. 4. PZ-a). Način i postupci provođenja inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša, životnih i radnih uvjeta članova posade na brodovima, sigurnosne zaštite brodova i luka; visina i obveze podmirivanja troškova ponovnog inspeksijskog pregleda, uvjeti koje mora ispunjavati inspektor sigurnosti plovidbe, obrasci i način izdavanja iskaznica i znački inspektora sigurnosti plovidbe, te ovlaštenja za obavljanje određenih inspeksijskih poslova uređeni su *Pravilnikom o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe* (N.N., br. 127/05). Spomenuti Pravilnik u svom čl. 2., t. 17. navodi da se pod inspektorom misli na inspektora sigurnosti plovidbe ili ovlaštenog djelatnika ministarstva nadležnog za pomorstvo ili lučke kapetanije. Iako je u ožujku 2008. godine, na temelju čl. 1021., st. 3., alineja 10. PZ-a i čl. 51., st. 1., alineja 2. Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (N.N., br. 48/04 i 51/04) ministar mora, prometa i infrastrukture donio *Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe* (N.N., br. 38/08), on nije usklađen s rješenjima iz PZ-a i Zakona i ne daje mogućnost ovlaštenim osobama Obalne straže obavljanja inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe. Ovaj bi propust trebalo, što prije, ispraviti.

¹⁷⁶ Opširnije vidi: bilješka br. 36. Član Stožera službe za traganje i spašavanje na moru kojeg imenuje ministar obrane pripadnik je Obalne straže (čl. 43., st. 1.).

u skladu s Nacionalnim planom traganja i spašavanja ljudskih života na moru. Sve akcije moraju se poduzimati sukladno međunarodnom pravu¹⁷⁷ i propisima Republike Hrvatske (čl. 33.).¹⁷⁸

U slučajevima spašavanja propisanih *Zakonom o zaštiti i spašavanju* Obalna straža usklađuje svoje akcije zaštite i spašavanja osoba i imovine te uklanjanja drugih posljedica hitnih situacija, nesreća, velikih nesreća i katastrofa¹⁷⁹ s **Državnom upravom za zaštitu i spašavanje**.¹⁸⁰ Obalna straža će, u navedenim situacijama, biti

¹⁷⁷ Najvažnija međunarodna konvencija koja regulira ovo pitanje je **Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju iz 1979.** (engl. *International Convention on Maritime Search and Rescue*). Posljednje izmjene datiraju iz 2004. godine (stupile na snagu 1. lipnja 2006.).

¹⁷⁸ Pritom se, prvenstveno, misli na *Zakon o zaštiti i spašavanju* (N.N., br. 174/04, 79/07, 38/09), na, već spomenuti, Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru (N.N., br. 164/98) i Pravilnik o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za traganje i spašavanje na moru te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje (N.N., br. 107/09).

¹⁷⁹ Navedene pojmove definira *Zakon o zaštiti i spašavanju* u svom čl. 3. Prema navedenom zakonu **hitna situacija** je svaka situacija u kojoj fizička ili pravna osoba ima neodgodivu potrebu za žurnom pomoći hitnih službi (vatrogasaca, policije, hitne pomoći, medicinskog centra za krizna stanja i slično). **Nesreća** je događaj koji je prouzročen iznenadnim djelovanjem prirodnih sila, tehničko-tehnoloških ili drugih faktora te ugrožava zdravlje ili život ljudi i/ili životinja, odnosno uzrokuje štetu na materijalnim i/ili drugim dobrima i/ili okolišu. **Velika nesreća** je ona nesreća koja svojim mogućim razvojem može poprimiti značajke katastrofe jer, zbog inteziteta i razvoja tijela i službe koje se na području njezina nastanka bave zaštitom i spašavanjem kao redovitim djelatnošću, ne mogu spriječiti širenje ili pravodobno otkloniti posljedice. **Katastrofa** je svaki prirodni ili tehničko-tehnološki događaj koji, na području Republike Hrvatske, opsegom ili intezitetom ili neočekivanošću ugrozi zdravlje ili ljudske živote ili imovinu veće vrijednosti ili okoliš, a čiji nastanak nije moguće spriječiti ili posljedice otkloniti redovitim djelovanjem nadležnih tijela državne uprave i postojećih operativnih snaga zaštite i spašavanja s područja jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave na kojem je događaj nastao, neovisno o tome je li proglašena elementarna nepogoda. Katastrofom, u smislu ovog Zakona, smatraju se i posljedice nastale ratnim razaranjem i terorizmom.

¹⁸⁰ Državna uprava za zaštitu i spašavanje je samostalna, strukovna i upravna organizacija u RH koja priprema, planira i rukovodi operativnim snagama te koordinira djelovanje svih sudionika zaštite i spašavanja. Unutar državne uprave za zaštitu i spašavanje djeluju: služba za civilnu zaštitu, služba za vatrogastvo, služba za sustav 112, učilište vatrogastva i zaštite i spašavanja te služba zajedničkih poslova. Njen cilj je ustrojiti i održavati moderan sustav zaštite i spašavanja u RH koji će svim raspoloživim resursima biti sposoban odgovoriti potrebama u zaštiti ljudi, dobara i okoliša u ugrozama, stradanjima i drugim izazovima suvremenog društva, a prema potrebi pružiti pomoć drugim ili primiti pomoć od drugih zemalja. *Uredba o unutarnjem ustrojstvu Državne uprave za zaštitu i spašavanje* (N.N., br. 20/05) uređuje unutarnje ustrojstvo Državne uprave za zaštitu i spašavanje, nazive unutarnjih ustrojstvenih jedinica u sastavu Državne uprave i njihov djelokrug rada, način upravljanja tim jedinicama te okvirni broj državnih službenika i namještenika potreban za obavljanje poslova iz djelokruga rada Državne uprave. Opširnije: www.duzs.hr. Ministar nadležan za obranu donio je, uz suglasnost ministra unutarnjih poslova, *Pravilnik o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i državne uprave za zaštitu i spašavanje te načinu razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje* (N.N., br. 40/09).

u stalnom kontaktu s Centrom 112 te će postupati sukladno standardnim operativnim postupcima u svezi hitnih situacija, nesreća i prijetnji od nastanka katastrofe.¹⁸¹

3.6. Zaštita morskog okoliša, prirode i kulturne baštine

Republika Hrvatska, kao pomorska i turistička zemlja, ima veliki interes za zaštitom morskog okoliša, prirode i kulturne baštine. Štoviše, zaštita morskog okoliša njena je zakonska obveza propisana *PZ*-om Republike Hrvatske koji u svom čl. 6., st. 3. navodi da Republika Hrvatska štiti, čuva i unapređuje morski okoliš.¹⁸² Obalna straža u ZERP-u obavlja nadzor i zaštitu morskog okoliša,¹⁸³ prirode¹⁸⁴ i

¹⁸¹ Standardne operativne postupke propisuje čelnik središnjeg tijela državne uprave nadležnog za zaštitu i spašavanje (čl. 35., st. 2.) Tako je, 2005. godine, ravnatelj Državne uprave za zaštitu i spašavanje donio **Pravilnik o standardnim operativnim postupcima jedinstvenog operativno-komunikacijskog centra - Centra 112**, kao i Pravilnik o njegovim izmjenama i dopunama 2006. godine. Tekst vidi: www.duzp.hr. Ovim Pravilnikom uređuje se način zajedničkog djelovanja operativnih snaga (standardni operativni postupak) i Jedinstvenog operativno-komunikacijskog centra (u daljnjem tekstu: Centar 112), postupak za prijenos svih dostupnih informacija u vezi nastanka hitne situacije, nesreće, veće nesreće ili katastrofe nakon zaprimanja informacije preko broja 112, postupak obrade i prosljeđivanja dobivenih informacija operativnim snagama i drugim sudionicima zaštite i spašavanja, najpogodnijim načinom i najbržim sredstvom prijenosa informacija, te obveze sudionika zaštite i spašavanja prema Centru 112, u cilju organizirane i usklađene provedbe zaštite i spašavanja (čl. 1.).

¹⁸² Republika Hrvatska surađuje s državama u regiji i sudjeluje u radu regionalnih i svjetskih međunarodnih organizacija radi utvrđivanja općih i regionalnih pravila, mjera, preporučene prakse i postupaka sa svrhom suzbijanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja mora i morskog okoliša onečišćivačima iz izvora na kopnu, s brodova, potapanjem, iz zraka ili zrakom i onečišćenja uzrokovanih djelatnostima na morskome dnu i u morskome podzemlju (čl. 6., st. 4. *PZ*-a). Republika Hrvatska potiče regionalnu suradnju, posebice sa državama u susjedstvu, radi donošenja zajedničkih planova hitnog djelovanja u slučajevima nezgoda koje uzrokuju onečišćenje morskog okoliša (čl. 6., st. 5. *PZ*-a). Republika Hrvatska posebnim mjerama štiti osjetljive ekosustave, postojbine vrsta i drugih oblika života u moru koji su rijetki, ugroženi ili kojima prijeti opasnost istrebljenja (čl. 6., st. 6. *PZ*-a).

¹⁸³ Morski okoliš je životni prostor organizama i njihovih zajednica koji je određen karakterističnim fizičkim, kemijskim i biološkim značajkama, a obuhvaća: područja otvorenog mora, riječna ušća (estuarije) te morska obalna područja uključujući unutarnje morske vode, teritorijalno more, dno i podmorje tih prostora. Pod zaštitom morskog okoliša podrazumijeva se skup odgovarajućih aktivnosti i mjera kojima je cilj sprječavanje opasnosti za morski okoliš, sprječavanje nastanka šteta i/ili onečišćavanje morskog okoliša, smanjivanje i/ili otklanjanje šteta nanesenih morskome okolišu te povrat morskog okoliša u stanje prije nastanka štete (čl. 2. **Pravilnika o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za zaštitu okoliša – N.N., br. 105/09**).

¹⁸⁴ Prema **Pravilniku o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za zaštitu kulturnih dobara na moru, morskome dnu i podmorju (N.N., br. 56/09) priroda** je sveukupna biološka i krajobrazna raznolikost (čl. 2.).

kulturne baštine,¹⁸⁵ a u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru pruža potporu tijelima nadležnima za nadzor i zaštitu morskog okoliša, prirode i kulturne baštine.¹⁸⁶ Pored toga, Obalna će straža u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, u suradnji i na zahtjev nadležnih tijela RH, kontrolirati i nadzirati ugroženost biološke i krajobrazne raznolikosti¹⁸⁷ u i izvan zaštićenog područja te opasnosti

¹⁸⁵ Prema prethodno spomenutom pravilniku, kulturna dobra su (čl. 2.):

- pokretne i nepokretne stvari od umjetničkog, povijesnog, paleontološkog, arheološkog, antropološkog i znanstvenog značenja;
- arheološka nalazišta i arheološke zone, krajolici i njihovi dijelovi koji svedoče o čovjekovoj prisutnosti u prostoru, a imaju umjetničku, povijesnu i antropološku vrijednost;
- nematerijalni oblici i pojave čovjekova duhovnog stvaralaštva u prošlosti kao i dokumentacija i bibliografska baština i
- zgrade, odnosno prostori u kojima se trajno čuvaju ili izlažu kulturna dobra i dokumentacija u njima.

¹⁸⁶ U tijela nadležna za zaštitu morskog okoliša ubrajamo Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva i Agenciju za zaštitu okoliša. Nadzor nad provedbom njihovih zajedničkih aktivnosti provodi Stručno tijelo Koordinacije za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru (čl. 5., st. 2. Pravilnika o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za zaštitu kulturnih dobara na moru, morskom dnu i podmorju). Treba napomenuti da brigu o preventivi onečišćenja mora vode i lučke kapetanije, pomorska policija, a u području ZERP-a i Središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja. Vidi: *Pravilnik o zaštiti morskog okoliša u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu*, N.N., br. 47/08. **Dorotea Ćorić – Sandra Debeljak Rukavina**, *Zaštita morskog okoliša u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, br. 2., Rijeka, 2008., str. 959. – 974. U tijela nadležna za zaštitu kulturnih dobara spadaju djelatnici ministarstva kulture raspoređeni na radna mjesta u Upravi za zaštitu kulturne baštine i u Upravi za zaštitu prirode, djelatnici javnih ustanova za upravljanje nacionalnim parkovima i parkovima prirode, ustanove za zaštitu i očuvanje kulturnih dobara, djelatnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture nadležni za davanje suglasnosti glede sigurnosti plovidbe, djelatnici lučkih kapetanija nadležni za praćenje i evidenciju svih prijavljenih aktivnosti u svezi kulturnih dobara na moru, djelatnici pomorske policije Ministarstva unutarnjih poslova.

¹⁸⁷ Biološka raznolikost je sveukupnost svih živućih organizama koji su sastavni dijelovi kopnenih, morskih i drugih vodenih ekosustava i ekoloških kompleksa te uključuje raznolikost unutar vrsta, između vrsta te raznolikost ekosustava. Najvažnija međunarodna konvencija koja regulira ovu problematiku jest **Konvencija o biološkoj raznolikosti** iz 1992. god (N.N.-M.U., br. 6/96). Ona je zacrtala novu koncepciju zaštite prirode, proširujući djelatnost na očuvanje sveukupne biološke i krajobrazne raznolikosti i osiguranje održivog korištenja prirodnih dobara. Republika Hrvatska je potvrdila Konvenciju o biološkoj raznolikosti 1996. godine. Kako se stranke Konvencije obvezuju donijeti nacionalne strategije, planove ili programe za zaštitu biološke raznolikosti i održivo korištenje prirodnih dobara, Republika Hrvatska je 1999. godine donijela *Nacionalnu strategiju i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti* (N.N., br. 81/00 – u nastavku **NSAP**). Nova Strategija je donesena 2008. godine (N.N., br. 143/08). Jedna od najvećih prijetnji biološkoj raznolikosti pojedinog morskog ekosustava su balastne vode. O onečišćenju mora balastnim vodama opširnije: **Dragan Bolanča – Petra Amižić**, *Zaštita morskog okoliša s posebnim osvrtom na Pravilnik o upravljanju i nadzoru balastnim vodama iz 2007. godine, Zbornik radova "Teorija i praksa brodogradnje - in memoriam prof. Leopold Sorta"*, Pula, 2008., **Petra Amižić Jelovčić**, *Onečišćenje morskog okoliša balastnim vodama s posebnim osvrtom na Međunarodnu konvenciju*

od onečišćenja mora¹⁸⁸ (čl. 36.). Pri iznenadnom onečišćenju mora,¹⁸⁹ izlivanju ulja,¹⁹⁰ uljnih smjesa, ispuštanju štetnih i opasnih tvari¹⁹¹ te izvanrednim prirodnim

o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. godine, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, br. 4., Split, 2008., str. 797. – 810.

¹⁸⁸ More se može onečistiti s kopna, s brodova, s nepomičnih uređaja za istraživanje dna i podmorja, iz zraka, potapanjem i djelatnostima na dnu i podmorju. Kao posebno zastupljenu vrstu onečišćenja mora treba izdvojiti onečišćenje mora s brodova. Najvažnija međunarodna konvencija koja regulira ovo pitanje jest Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973. godine, a koja je izmijenjena Protokolom iz 1978. godine (engl. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL 73/78*). Republika Hrvatska stranka je MARPOL konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji od 08. listopada 1991. godine, a u svibnju 2005. godine Hrvatski sabor je donio Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1997. godine na MARPOL konvenciju (N.N.-M.U., br. 4/05).

¹⁸⁹ *Izenadno onečišćenje mora*: događaj ili niz događaja istog podrijetla koji izaziva ili može izazvati ispuštanje ulja i/ili smjese ulja, opasnih i štetnih tvari i koji predstavlja ili može predstavljati opasnost za morski okoliš ili obalu, te koji zahtijeva djelovanje u slučaju opasnosti ili drugo trenutačno reagiranje (čl. 1., t. 6. *Plana intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora* (N.N., br. 92/08 – u nastavku – **Plan intervencija**).

¹⁹⁰ Prema čl. 1., t. 5. *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem* (engl. *Civil Liability Convention* – u nastavku **CLC**) ulje označava sva postojana ulja, posebice sirovu naftu, gorivo ulje, teško dizelsko ulje, mazivo ulje i kitovo ulje, bez obzira na to prevozi li se na brodu kao teret ili kao gorivo za pogon takvog broda. Tekst Konvencije vidi: **Vinko Hlača – Gordan Stanković**, *Pravo zaštite morskog okoliša*, Rijeka, 1997., str. 98. – 104. Termin postojana ulja vezan je za njihovo isparavanje. Nepostojana ulja isparavaju vrlo brzo i na morskoj površini ne ostavljaju trag. U praksi ih nazivaju čistim ili bijelim uljima (engl. *clean or white oil*). Za razliku od njih, postojana ulja isparavaju sporije i nakon ispravanja ostavljaju štetan trag. Zbog toga se često nazivaju prljavim uljima (engl. *heavy or dirty oil*). Velike količine ulja dnevno se prevoze svjetskim morima. Ta činjenica jest razlog što se onečišćenju mora uljem pridaje najveća pozornost. Najvažnije međunarodne konvencije kojima je normirana ova problematika su već spomenuta CLC konvencija iz 1969. godine i *Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem* iz 1971. godine (engl. *International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* – u nastavku **Konvencija o Fondu**). Konvencije su izmijenjene Protokolima iz 1976., 1984. i 1992. godine. Opširnije: **Dorothea Ćorić**, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Zagreb, 2002., str. 1. – 12.

¹⁹¹ Opasne tvari možemo podijeliti na:

- a) eksplozive,
- b) plinove,
- c) zapaljive tekućine,
- d) zapaljiva čvrsta tijela; zapaljiva čvrsta tijela ili tvari koje su sklone samozapaljenju; zapaljiva čvrsta tijela ili tvari koje u dodiru s vodom ispuštaju zapaljive plinove,
- e) tvari koje oksidiraju; organski peroksidi,
- f) otrovne (zagušljive) tvari; zarazne tvari,
- g) radioaktivne tvari,
- h) tvari koje nagrizaaju ili korozivne tvari,
- i) razne opasne tvari.

katastrofama, Obalna straža postupa u skladu s *Planom intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora* u RH (čl. 37.).¹⁹² Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora je dokument održivog razvitka i zaštite okoliša kojim se utvrđuju postupci i mjere za predviđanje, sprječavanje, ograničavanje, spremnost za i reagiranje na iznenadna onečišćenja mora i na izvanredne prirodne događaje u moru radi zaštite morskog okoliša. Usklađen je s međunarodnim ugovorima iz područja zaštite morskog okoliša¹⁹³ čija je stranka Republika Hrvatska.¹⁹⁴ Način suradnje Obalne straže s tijelima nadležnim za nadzor iznenadnog onečišćenja na moru¹⁹⁵ propisan je *Pravilnikom o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za nadzor iznenadnog onečišćenja na moru*¹⁹⁶.

U okviru obavljanja poslova iz svoje nadležnosti vezanih za ispunjenje zadaće zaštite morskog okoliša, prirode i kulturne baštine, Obalna straža surađuje s raznim

Klasifikacija opasnih tvari potječe iz Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS). Ista podjela je preuzeta i u **Međunarodnom pomorskom kodeksu za prijevoz opasnih tvari** (engl. *International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG Code*) koji je pojedine klase opasnog tereta detaljnije regulirao. Pogledati: **Amižić, P.**, o.c., str. 27. – 30.

¹⁹² Pripadnik Obalne straže član je Stožera za provedbu Plana intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u RH i to kao predstavnik Ministarstva obrane.

¹⁹³ U navedene propise ubrajaju se: *Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja* (N.N.-M.U., br. 12/93), *Izmjena Konvencije o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja* (N.N.-M.U., br. 17/98), *Protokol o suradnji u sprječavanju onečišćenja s brodova, u slučajevima opasnosti, u suzbijanju onečišćenja Sredozemnog mora* (N.N.-M.U., br. 12/03), *Zakon o potvrđivanju Sporazuma o Subregionalnom planu intervencija za sprječavanje, spremnost za i reagiranje na iznenadna onečišćenja Jadranskog mora većih razmjera* (N.N., br. 7/08). Propisi o zaštiti morskog okoliša mogu se, između ostalog, podijeliti i prema ranije spomenutim ishodištima onečišćenja. Tada se razlikuju propisi koji normiraju onečišćenje učinjeno s kopna, s brodova, s nepomičnih uređaja za istraživanje dna i podmorja, iz zraka, potapanjem i djelatnostima na dnu i podmorju. Više: **Hlača, V. – Stanković, G.**, o.c., str. 9.

¹⁹⁴ Plan intervencija se primjenjuje kod iznenadnog onečišćenja mora uljem i/ili smjesom ulja razmjera većeg od 2000 m³, opasnim i štetnim tvarima, te kod izvanrednih prirodnih događaja u moru. Za onečišćenja uljem i/ili smjesom ulja razmjera manjeg od 2000 m³, za manji opseg i jačinu izvanrednog prirodnog događaja u moru primjenjuje se županijski plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora koji, uz prethodnu suglasnost središnjeg tijela državne uprave za zaštitu okoliša, donosi predstavničko tijelo županije. Plan intervencija ne primjenjuje se u slučaju radioaktivnog onečišćenja (čl. 1. Plana intervencija).

¹⁹⁵ Tijela nadležna za nadzor iznenadnog onečišćenja na moru su: Stožer za provedbu Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru i županijski operativni centri u skladu s Planom intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora (čl. 1., st. 2. *Pravilnika o suradnji obalne straže s tijelima nadležnima za nadzor iznenadnog onečišćenja na moru*).

¹⁹⁶ Tekst vidi: N.N., br. 153/09

tijelima:¹⁹⁷

- u suradnji s nadležnim tijelima ministarstava nadležnih za pomorstvo, gospodarstvo, znanost, zaštitu prirode i zaštitu okoliša nadzire znanstvena i tehnološka istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora i podmorja (čl. 38., st. 1.);
- u suradnji s nadležnim tijelima ministarstva nadležnog za kulturu nadzire arheološka istraživanja u skladu s međunarodnim pravom i propisima RH (čl. 38., st. 2.);
- u suradnji s nadležnim ministarstvima kontrolira i nadzire zaštitu, iskorištavanje, očuvanje i gospodarenje živog i neživog prirodnog bogatstva u moru i podmorju (čl. 38., st. 3.);
- u epikontinentskom pojasu, u suradnji s nadležnim tijelima nadzire gradnju, rad i uporabu umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru i podmorju (čl. 38., st. 4.).

3.7. Nadzor morskog ribarstva

Ribarstvo, uz turizam i poljoprivredu, predstavlja glavni izvor prihoda priobalnih, a posebice otočnih zajednica. Zakonodavni okvir ribarstva u Republici Hrvatskoj obuhvaća djelatnosti ulova i uzgoja ribe u morskoj i slatkoj vodi. Temeljni propis koji regulira ulov i uzgoj ribe u morskoj vodi jest **Zakon o morskome ribarstvu**¹⁹⁸,

¹⁹⁷ Ministar nadležan za obranu, uz suglasnost nadležnih ministara, propisat će ovlasti i postupak inspeksijskog nadzora nad provedbom propisa koji će obavljati ovlaštene osobe Obalne straže, način suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela državne uprave nadležnih za pomorstvo, gospodarstvo, znanost, kulturu, zaštitu okoliša odnosno zaštitu prirode, način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje (čl. 39.). *Zakon* u svom čl. 45. obvezuje ministra obrane na donošenje odnosnih pravilnika u roku od šest mjeseci od stupanja na snagu *Zakona*. Navedeni pravilnici su doneseni, ali sa velikim zakašnjenjem s obzirom da je rok za njihovo donošenje istekao 1. svibnja 2008. godine. Tako je *Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za nadzor istraživanja i eksploatacije mineralnih sirovina, nafte i prirodnog plina* (N.N., br. 40/09) donijet, uz suglasnost ministra nadležnog za gospodarstvo, 01. travnja 2009. godine. Nakon njega, 23. svibnja 2009. godine, uz suglasnost ministra nadležnog za kulturu i zaštitu prirode, donijet je *Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za zaštitu kulturnih dobara na moru, morskome dnu i podmorju*. Ministar obrane donio je, 17. lipnja 2009. godine, uz suglasnost ministra nadležnog za znanost, *Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za nadzor znanstvenih istraživanja na moru* (N.N., br. 69/09). Naposljetku, 04. rujna 2009. godine donijet je, uz suglasnost ministra nadležnog za zaštitu okoliša, *Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za zaštitu okoliša*, da bi koncem godine, 21. prosinca 2009. godine bio donesen *Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za nadzor iznenadnog onečišćenja na moru*. *Pravilnik* je donijet u suglasnosti s ministrom nadležnim za pomorstvo. Svi pravilnici su stupili na snagu osmog dana od dana njihove objave u Narodnim novinama.

¹⁹⁸ N.N., br. 46/97, 48/05, 56/10.

koji je nadopunjen nizom podzakonskih akata.¹⁹⁹ *Zakon o morskom ribarstvu* donosi osnovne odredbe vezane za obavljanje djelatnosti gospodarskog,²⁰⁰ malog,²⁰¹ rekreacijskog²⁰² i športskog ribolova,²⁰³ uvjete izdavanja dozvola²⁰⁴ i povlastica²⁰⁵ za obavljanje ribolova i uzgoja, te kaznene odredbe za prekršaje pojedinih dijelova *Zakona o morskom ribolovu*.²⁰⁶ Morsko ribarstvo je gospodarenje obnovljivim biološkim bogatstvima mora, a obuhvaća zaštitu, ribolov i uzgoj riba²⁰⁷ i drugih morskih organizama (čl. 1., st. 1. *Zakona o morskom ribarstvu*).²⁰⁸

¹⁹⁹ Najznačajniji podzakonski akt na temelju *Zakona o morskom ribarstvu* je *Pravilnik o obavljanju gospodarskog ribolova na moru* (N.N., br. 06/06, 46/06, 66/07, 121/08, 146/08) koji donosi niz odredbi o vrsti i količini alata za pojedini segment gospodarskog ribolova, kao i odredbe o redoslijedu i uvjetima obavljanja ribolova. Valja posebno istaknuti i *Naredbu o zaštiti riba i drugih morskih organizama* (N.N., br. 101/02) koja propisuje minimalne veličine morskih organizama koje se smiju loviti i stavljati u promet u Republici Hrvatskoj te vrijeme lovostaja za pojedine vste. Temeljem ove naredbe donesen je *Pravilnik o kriterijima za utvrđivanje naknade šteta počinjenih ribama i drugim morskim organizmima* (N.N., br. 101/02). Također, od iznimne važnosti za mali i rekreacijski ribolov su *Pravilnik o ribolovnim alatima i opremi za mali ribolov* (N.N., br. 05/02, 29/02, 125/07) i *Pravilnik o rekreacijskom ribolovu na moru* (N.N., br. 137/05).

²⁰⁰ Gospodarski ribolov jest djelatnost lova i sakupljanja zbog stjecanja dobiti (čl. 3., t. 2. *Zakona o morskom ribarstvu*).

²⁰¹ Mali ribolov jest lov riba i drugih morskih organizama samo za osobne potrebe (čl. 3., t. 3. *Zakona o morskom ribarstvu*).

²⁰² Rekreacijski ribolov jest lov riba i drugih morskih organizama u svrhu rekreacije (čl. 3., t. 4a. *Zakona o morskom ribarstvu*).

²⁰³ Športski ribolov jest lov riba i drugih morskih organizama u svrhu športa (čl. 3., toč. 4. *Zakona o morskom ribarstvu*). Vidi: *Pravilnik o športskom ribolovu na moru* (N.N., br. 137/05)

²⁰⁴ Dozvola je ovlaštenje na temelju kojeg fizička osoba smije obavljati športski ribolov ili rekreacijski ribolov (čl. 3., t. 20. *Zakona o morskom ribarstvu*).

²⁰⁵ *Povlastica* jest ovlaštenje na temelju kojeg pravne ili fizičke osobe smiju obavljati gospodarsku djelatnost ribolova ili uzgoja (čl. 3., t. 18. *Zakona o morskom ribarstvu*). U Republici Hrvatskoj postoji oko 3 500 ovlaštenika povlastice za gospodarski ribolov čiji je ukupan ulov u 2008. godini iznosio 49 011 tona. Čak 85% ukupnog ulova otpada na ulov plave ribe, a ostatak na ulov pridonih vrsta riba i drugih morskih organizama. www.mps.hr

²⁰⁶ U pripremi je novi *Zakon o morskom ribarstvu*, stupanjem kojeg na snagu bi prestao važiti postojeći, osim odredbi koje se odnose na mali ribolov koje važe do 31. prosinca 2014. godine i čl. 73. koji važi do dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji (čl. 73.: *Domaća pravna osoba čiji je osnivač strana pravna ili fizička osoba ne smije obavljati ribolov u ribolovnom moru Republike Hrvatske*). Tekst novog *Zakona* izazvao je veliko nezadovoljstvo među sportskim ribolovcima koji smatraju da će se donošenjem podzakonskih akata, temeljem novog *Zakona*, značajno ograničiti, ako ne i u potpunosti zabraniti, sportski i rekreacijski ribolov. Tekst konačnog prijedloga novog *Zakona o morskom ribarstvu* pogledati: www.sanpjero.hr.

²⁰⁷ Uzgoj riba jest gospodarska djelatnost kontrolirane reprodukcije i uzgajanja riba i drugih morskih organizama (čl. 3., t. 7. *Zakona o morskom ribarstvu*).

²⁰⁸ Ribe i drugi morski organizmi u ribolovnom moru obnovljivi su dijelovi prirode od interesa za Re-

Ribolov je dozvoljen u ribolovnom moru koje predstavlja morski prostor nad kojim Republika Hrvatska ima suverenost odnosno suverena prava i jurisdikciju u skladu s međunarodnim pravom, a sastoji se od unutrašnjeg ribolovnog mora i vanjskog ribolovnog mora²⁰⁹ koje obuhvaća područje teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske, odnosno gospodarski pojas Republike Hrvatske (čl. 3., t. 11. *Zakona o morskom ribarstvu*). Kako bi se obavljanje ribolova, uzgoja i prometa ribom i drugim morskim organizmima odvijalo u skladu s odredbama važećih propisa iz ove oblasti, nužno je provoditi nadzor nad spomenutim djelatnostima. Obalna straža, u suradnji s tijelom nadležnim za morsko ribarstvo, u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu obavlja nadzor i zaštitu morskog ribarstva, a u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru pruža potporu tijelima nadležnim za nadzor morskog ribarstva u skladu s međunarodnim pravom i propisima RH o morskom ribarstvu.²¹⁰ Kako bi se suradnja ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za morsko ribarstvo odvijala na zadovoljavajući način, ovaj Zakon je zadužio u svom čl. 40. ministra obrane da, uz suglasnost ministra nadležnog za morsko ribarstvo, donese odgovarajući propis kojim će način navedene suradnje biti pravno reguliran.²¹¹

ZAKLJUČAK

Mnoge sigurnosne ugroze koje potencijalno prijete obalnim državama zahtijevaju potpuno novi način organizacije djelovanja na moru u cilju pravodobnog i efikasnog odgovora na prijetnje moru i s mora. Najčešće ustrojen oblik sustava nadzora i zaštite nacionalnog mora obalne države predstavlja obalna straža.

publiku Hrvatsku i imaju njezinu osobitu zaštitu koja se provodi sukladno odredbama ovog Zakona (čl. 1., st. 2. Zakona o morskom ribarstvu). Osim u posebno zaštićenim dijelovima prirode, mogu se loviti, sakupljati i uzgajati pod uvjetima utvrđenim ovim zakonom i propisima donesenim na temelju njega (čl. 2. Zakona o morskom ribarstvu).

²⁰⁹ Granicu između unutrašnjeg ribolovnog mora i vanjskog ribolovnog mora, kao i granice ribolovnih zona odredit će ministar ministarstva poljoprivrede, ribarstva i ruralnog razvoja (čl. 4. Zakona o morskom ribarstvu). Ribolovna zona jest dio ribolovnog područja, a ribolovno područje jest geografski omeđen dio ribolovnog mora koji predstavlja biološku, hidrografsku i gospodarsku cjelinu.

²¹⁰ Čl. 61., st. 3. Zakona o morskom ribarstvu propisuje da *inspekcijski nadzor nad provedbom odredbi ovog Zakona i propisa donesenih na temelju njega na području ribolovnog mora provode inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te policijski službenici Ministarstva unutarnjih poslova*.

²¹¹ Iako ga čl. 45. ZOS-a obvezuje da, u roku od šest mjeseci od stupanja na snagu ovog Zakona, uz suglasnost ministra nadležnog za morsko ribarstvo, donese *Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za morsko ribarstvo*, ministar obrane ga još nije donio.

U Republici Hrvatskoj se početkom 1990-ih godina prvi put pojavila ideja o novoj organizaciji pomorsko upravne službe u sklopu obalne straže. Međutim, bilo je potrebno više od deset godina da se prijedlozi o osnivanju obalne straže konkretiziraju. Odlukom Vlade Republike Hrvatske iz kolovoza 2004. godine osnovana je *Koordinacija Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske*. Koordinacija, u sklopu koje se obavljaju poslovi obalne straže, a u koju je uključeno osam ministarstava, počela je s praktičnim djelovanjem u lipovnu 2004. godine. Iste godine, donesen je i novi *Pomorski zakonik* Republike Hrvatske koji nije propisao djelokrug rada Obalne straže već se zadržao samo na općoj odredbi da će se donošenjem *Zakona o Obalnoj straži* utvrditi poslovi i zadaci iz *Pomorskog zakonika* koje će obavljati obalna straža. Obalna straža Republike Hrvatske osnovana je, napokon, 2007. godine donošenjem *Zakona o Obalnoj straži*.

Obalna straža sastavni je dio Hrvatske ratne mornarice, a sastoji se od zapovjedništva i dva divizijuna. Zapovjednik Obalne straže časnik je HRM-a, dok joj pripadnike sačinjavaju časnici, dočasnici i mornari/vojnici te državni službenici i namještenici Oružanih snaga RH raspoređeni na dužnosti u Obalnu stražu. Obalna straža ima svoju zastavu i službeni znak koji se ističe na svim plovilima, zrakoplovima, vozilima i drugim objektima Obalne straže.

Suradnju Obalne straže i drugih tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru usmjerava i nadzire Središnja koordinacija za nadzor i zaštitu prava i interesa RH na moru. Sačinjavaju je predstavnici ministarstava nadležnih za obranu, pomorstvo, unutarnje poslove, morsko ribarstvo, zaštitu okoliša, gospodarstvo, financije, vanjske poslove, kulturu, pravosuđe te ravnatelj Državne uprave za zaštitu i spašavanje, glavni inspektor Državnog inspektorata, ravnatelj policije, načelnik Glavnog stožera Oružanih snaga, zapovjednik HRM-a i zapovjednik Obalne straže. Središnja koordinacija daje smjernice za izradu Godišnjeg plana zajedničkih aktivnosti i posebnih planova nadzora i zaštite interesa RH na moru, donosi spomenuti Godišnji plan, podnosi godišnje izvješće Vladi RH o provedbi utvrđene politike te predlaže mjere za unaprjeđenje stanja sigurnosti i zaštiteorskog prostora pod jurisdikcijom RH. Koordinacija ima svoje Stručno tijelo koje prikuplja i raščlanjuje izvješća i druge podatke o stanju sigurnosti i zaštiti morskih prostora pod jurisdikcijom RH te priprema izvješća, planove, smjernice i druge materijale za rad Središnje koordinacije.

Obalna straža predstavlja glavno sredstvo zaštite suverenih prava u ZERP-u, epikontinentskom pojasu i otvorenom moru, dok u području obalnog mora RH pruža pomoć lučkim kapetanijama, pomorskoj policiji i HRM, u zaštiti suverenosti, te raznih prava i interesa RH, ukoliko se to pokaže potrebitim. U njene temeljne zadaće ubrajaju se zaštita suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske; suzbijanje i sprječavanje terorizma, organiziranog međunarodnog kriminala i širenja

oružja za masovno uništenje; suzbijanje piratstva i drugih oblika korištenja otvorenog mora u nemiroljubive svrhe; sigurnost plovidbe; traganje i spašavanje; zaštita morskog okoliša, prirode i kulturne baštine i nadzor morskog ribarstva.

Kako bi se ovlasti i način rada Obalne straže preciznije normirao, te kako bi, uostalom, ona što kvalitetnije u praksi obavljala poslove koji su joj dani u nadležnost, donesen je čitav niz pravilnika. Iako je *Zakon o Obalnoj straži* obvezao ministra obrane na njihovo donošenje u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu spomenutog Zakona, Pravilnici su doneseni s određenim zakašnjenjem što je, zasigurno, pridonijelo činjenici da funkcija Obalna staže u praksi nije u potpunosti zaživjela. Dosadašnje iskustvo ukazalo je, također, na neke nedostake postojećih relevantnih propisa poput neusklađenosti postojećih zakonskih propisa (npr. kod ovlaštenih osoba za obavljanje inspeksijskih poslova sigurnosti) te, s druge strane, nepostojanja preciznog normiranja pojedinih poslova koje je Obalna straža dužna obavljati. Naime, još preostaje donošenje četiri Pravilnika temeljem *Zakona o Obalnoj staži*. Za očekivati je da će se postojeća situacija njihovim donošenjem značajno poboljšati, kao i da će, u međuvremenu, stečeno iskustvo u praksi pokazati koje je korake još potrebno poduzeti kako bi Obalna straža, i u teoriji i u praksi, postala, uistinu, naše najučinkovitije sredstvo u borbi protiv svih vrsta ugroza koje prijete Republici Hrvatskoj na Jadranskom moru.

LITERATURA

Knjige i članci

1. **Amižić, P.** : *Pomorski prijevoz nuklearnih tvari*, doktorska disertacija, Split, 2007.
2. **Amižić Jelovčić, P.**: Onečišćenje morskog okoliša balastnim vodama s posebnim osvrtom na Međunarodnu konvenciju o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. godine, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 4., Split, 2008.
3. **Andrassy-Bakotić-Vukas**: *Međunarodno pravo I*, Zagreb, 1988.
4. **Antoliš, K.**: Nacionalna strategija za prevenciju i suzbijanje terorizma, *Policija i sigurnost*, Zagreb, god. 18., br. 1., 2009.
5. **Bačić, F.- Pavlović, Š.**: *Komentar Kaznenog zakona*, Organizator, Zagreb, 2004.
6. **Bakavić, I.**: *Model funkcionalne integracije subjekata u zaštiti interesa Republike Hrvatske na moru*, Zagreb, 2004.

7. **Barić-Punda, V.- Juras, D.:** Pravo progona u propisima Republike Hrvatske i praksi Ministarstva unutarnjih poslova od 1990. do 2002. god., *Poredbeno pomorsko pravo*, Jadranski zavod, Zagreb, god. 43., br. 158., 2004.
8. **Barić-Punda, V. – Rudolf, D. ml.:** *Pravo mora; dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Split, 2007.
9. **Bokan, S. – Čižmek, A – Ilijaš, B. – Jukić, I. – Orehovec, Z. – Radalj, Ž.:** *Oružja za masovno uništenje (nuklearno, kemijsko, biološko i toksinsko oružje)*, Zagreb, 2004.
10. **Bolanča, D. – Amižić, P.:** Zaštita morskog okoliša s posebnim osvrtom na Pravilnik o upravljanju i nadzoru balastnim vodama iz 2007. godine, *Zbornik radova "Teorija i praksa brodogradnje – in memoriam prof. Leopold Sorta"*, Pula, 2008.
11. **Bolanča, D.:** *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Split, 2003.
12. **Bolanča, D. – Naprta, R.:** *More naše plavo – Sigurnost plovidbe*, Zbirka propisa, Zagreb-Split, 2009.
13. **Čorić, D. – Debeljak-Rukavina, S.:** Zaštita morskog okoliša u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, br. 2, Rijeka, 2008.
14. **Crnić, I.:** *Odgovornost države za štetu*, Novi informator, Zagreb, 2007.
15. **Čuljak, K.:** *Obalna straža kao sastavnica HRM-a u zaštiti nacionalnih interesa RH na moru*, Zagreb, 2006.
16. **Čorić, D.:** *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Zagreb, 2002.
17. **Degan, V. Đ.:** *Međunarodno pravo mora*, Rijeka, 2002.
18. **Degan, V. Đ.:** *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.
19. **Degan, V. Đ. - Pavišić, B.:** *Međunarodno kazneno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
20. **Doležal, D.:** *Prevenција trgovanja ljudima*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Rijeka, br. 2., 2007.
21. **Dominis, Ž.:** *Nestanak instituta otvorenog mora u Jadranu*, *Naše more*, br. 53 (5-6), 2006.
22. **Hlača, V. – Stanković, G.:** *Pravo zaštite morskog okoliša*, Rijeka, 1997.
23. **Garačić, A.:** *Kazneni zakon u sudskoj praksi, posebni dio*, Organizator, Zagreb, 2006.
24. **Grabovac, I.:** *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991.
25. **Grabovac, I.:** *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.

26. **Grabovac, I. – Petrinović, R.:** *Pomorsko pravo – pomorsko javno, upravno i radno pravo*, Split, 2006.
27. **Grozdanić, V. – Marissabell, Š.:** *Uvod u kazneno pravo, opći dio*, Organizator, Zagreb, 2009.
28. **Horvatić, Ž.:** *Rječnik kaznenog prava*, Masmedia, Zagreb, 2002.
29. **Horvatić, Ž., Šeparović, Z. i dr.:** *Kazneno pravo, posebni dio*, Masmedia, Zagreb, 1999.
30. **Jukić, T.:** *Nadzor i zaštita prava i interesa Republike Hrvatske na Jadranskom moru*, magistrarski rad, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2007.
31. **Kardum, Z.:** *Zaštita interesa Republike Hrvatske na Jadranu*, *Hrvatski vojnik*, br. 100/2003, Zagreb, 2003.
32. **Kezić, V.:** *Komplementarno motrenje Jadrana mrežama “more” i “obala”*, *Hrvatski vojnik* – Internet izdanje, br. 1., 2004.
33. **Komadina, P.:** *Obalna straža Republike Hrvatske – odgovor na nove izazove*, HAZU – okrugli stol, Zagreb, 2003.
34. **Milošević Pujo, B. – Petrinović, R.:** *Pomorsko pravo za jahte i brodice*, Split, 2008.
35. **Ogorec, M.:** *Novi oblici ugroza nacionalne sigurnosti u percepciji hrvatskih građana*, *Društvena istraživanja*, Zagreb, br. 3/2009.
36. **Pavišić, B.:** *Komentar Zakona o kaznenom postupku*, Naklada, Zadar, 2007.
37. **Pavišić, B. - Grozdanić, V. - Veić, P.:** *Komentar Kaznenog zakona*, Narodne novine, Zagreb, 2007.
38. **Petrinović, R. – Mandić, N.:** *Pravni položaj lučke kapetanije u pomorskoupravnom pravu Republike Hrvatske*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 1/2006, Split, 2006.
39. **Primorac, D.:** *Kaznena djela protiv sigurnosti pomorskog prometa*, doktorska disertacija, Split, 2007.
40. **Rudolf, D.:** *Konvencija o pravu mora (1982.)*, Književni krug, Split, 1986.
41. **Rudolf, D.:** *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Split, 1989.
42. **Spicijarić, I.:** *Sprječavanje krijumčarenja oružja za masovno uništenje prekomorskim putem*, *Hrvatski vojnik* – Internet izdanje, br. 42. – 43., 2005.
43. **Učur, M. Đ.:** *Radnopravni status pomoraca*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
44. **Urlić, A.:** *Obalna straža Republike Hrvatske*, *Hrvatski vojnik*, br. 256., rujan 2009.

Propisi

1. Pomorski zakonik, **N.N., br. 181/04, 76/07, 146/08.**
2. Zakon o obalnoj straži, **N.N., br. 109/07.**
3. Zakon o morskom ribarstvu, **N.N., br. 46/97, 48/05, 56/10.**
4. Zakon o lučkim kapetanijama, **N.N., br. 124/97.**
5. Zakon o službi u Oružanim snagama, **N.N., br. 33/02, 58/02, 175/03, 136/04, 16/07.**
6. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, **N.N., br. 158/03.**
7. Zakon o Plovputu, **N.N., br. 73/97.**
8. Zakon o zaštiti i spašavanju, **N.N., br. 174/04, 79/07.**
9. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, **N.N., br. 124/09.**
10. Kazneni zakon, **N.N., br. 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07, 152/08.**
11. Zakon o kaznenom postupku, **N.N., br. 152/08, 76/09.**
12. Zakon o oružju, **N.N., br. 63/07, 146/08.**
13. Zakon o policijskim poslovima i ovlastima, **N.N., br. 76/09.**
14. Zakon o potvrđivanju Sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Sjedinjenih Američkih Država o suradnji na području sprječavanja širenja oružja za masovno uništavanje te promicanju obrambenih i vojnih odnosa, **N.N. – M.U., br. 12/03.**
15. Zakon o prekršajima, **N.N., br. 88/02, 122/02, 187/03, 105/04, 127/04.**
16. Zakon o potvrđivanju Konvencije Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnog organiziranog kriminaliteta, Protokola za sprječavanje, suzbijanje i kažnjavanje trgovanja ljudima, posebice žena i djece te Protokola protiv trgovanja migranata kopnom, morem i zrakom, kojima se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnog organiziranog kriminaliteta, **N.N. – M.U., br. 14/02, 11/04.**
17. Zakon o potvrđivanju Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. god. i Protokola o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. god., **N.N. – M.U., br. 4/05.**
18. Zakon o potvrđivanju Protokola protiv nezakonite proizvodnje i trgovanja vatrenim oružjem, njegovim dijelovima i komponentama te streljivom, kojim se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnog organiziranog kriminaliteta, **N.N. – M.U., br. 11/04.**
19. Zakon o suzbijanju zlouporabe opojnih droga, **N.N., br. 107/01, 87/02, 163/03, 141/04, 40/07.**
20. Zakon o unutarnjim poslovima, **N.N., br. 29/91, 73/91, 19/92, 33/92, 76/94, 161/98, 53/00.**

21. Pravilnik o načinu policijskog postupanja, **N.N., br. 81/03.**
22. Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, **N.N., br. 157/03.**
23. Odluka o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, **N.N., br. 77/04.**
24. Odluka o izmjeni i dopunama Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, **N.N., br. 138/06.**
25. Odluka o izmjeni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, **N.N., br. 31/08.**
26. Konvencija o epikontinentskom pojasu iz 1958. godine, **N.N. – M.U., br. 12/94.**
27. Konvencija UN-a o pravu mora, **N.N. – M.U., br. 11 /95.**
28. Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru, **N.N., br. 164/98.**
29. Pravilnik o zaštiti morskog okoliša u zaštićenom ekološko- ribolovnom pojasu, **N.N., br. 47/08.**
30. Pravilnik o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za traganje i spašavanje na moru te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje, **N.N., br. 107/09.**
31. Pravilnik o načinu stjecanja statusa ovlaštene osobe obalne straže, **N.N., br. 133/08.**
32. Pravilnik o zastavi obalne straže, službenom znaku, službenoj iskaznici i službenim odorama pripadnika Obalne straže, **N.N., br. 56/09.**
33. Pravilnik o primjeni mjera i sredstava prisile, zaustavljanju i pregledu sumnjivog plovila, uzapćenju plovila, privremenom zadržavanju osoba, službenim evidencijama i drugim radnjama potrebnim za pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa, **N.N., br. 153/09.**
34. Pravilnik o obavljanju gospodarskog ribolova na moru, **N.N., br. 6/06, 46/06, 66/07, 121/08, 146/08.**
35. Pravilnik o kriterijima za utvrđivanje naknade šteta počinjenih ribama i drugim morskim organizmima, **N.N., br. 101/02.**
36. Pravilnik o ribolovnim alatima i opremi za mali ribolov, **N.N., br. 05/02, 29/02, 125/07.**
37. Pravilnik o rekreacijskom ribolovu na moru, **N.N., br. 137/05.**
38. Pravilnik o šprtskom ribolovu na moru, **N.N., br. 137/05.**
39. Naredba o zaštiti riba i drugih morskih organizama, **N.N., br. 101/02.**
40. Odluka o osnivanju Koordinacije Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske, Vlada Republike Hrvatske, 27. kolovoza 2004. godine.

41. Uredba o standardima koje moraju zadovoljavati plovila obalne straže i plovila koja sudjeluju u provedbi planova područnih jedinica koordinacije, **N.N., br. 77/08.**
42. Uredba o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije, stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru, **N.N., br. 77/08.**
43. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora, **N.N., br. 127/05, 38/08.**
44. Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza životinja, **N.N., br. 110/05.**
45. Uredba o unutarnjem ustrojstvu Državne uprave za zaštitu i spašavanje, **N.N., br. 20/05.**
46. Pravilnik o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i državne uprave za zaštitu i spašavanje te načinu razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje, **N.N., br. 40/09.**
47. Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za nadzor istraživanja i eksploatacije mineralnih sirovina, nafte i prirodnog plina, **N.N., br. 40/09.**
48. Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za zaštitu kulturnih dobara na moru, morskom dnu i podmorju, **N.N., br. 56/09.**
49. Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za nadzor znanstvenih istraživanja na moru, **N.N., br. 69/09.**
50. Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnim za zaštitu okoliša, **N.N., br. 105/09.**
51. Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora, **N.N., br. 92/08.**
52. Nacionalna strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti, **N.N., br. 81/99, 143/08.**
53. Nacionalna strategija za prevenciju i suzbijanje terorizma, **N.N., br. 139/08.**
54. Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2002/59/EZ od 27. lipnja 2002. o uspostavljanju sustava nadzora i upravljanja pomorskog prometa s pridruženim informacijskim sustavom Zajednice i o ukidanju Direktive Vijeća 93/75/EEZ.

www IZVORI

www.osrh.hr

www.sabor.hr

www.mmpi.hr

www.poslovnih.hr/Content/PrintArticle.aspx?Id=87920

www.duzs.hr

www.imo.org

www.mps.hr

www.sanpjero.hr

Summary:

**LEGAL ASPECT OF ORGANIZATION AND DOMAIN OF WORK
OF CROATIAN COAST GUARD WITH A SPECIAL REFERENCE
TO THE COAST GUARD LAW**

An idea about establishing new maritime- administrative body in a shape of Coast Guard in the Republic of Croatia was born during the early 90-es of the last century. However, more than a decade has passed since proposals concerning its foundation became concrete. Finally, in October 2007, Croatian Parliament adopted Coast Guard Law which determined organization and domain of work of Croatian Coast Guard, as well as its authority, tasks and assignments. The Law came into force on November, 1 2007. According to this Law, fundamental tasks and assignments of a Coast Guard are protection of sovereign rights and implementation of jurisdiction of the Republic of Croatia in Protected Ecological- Fishing Zone, Continental shelf and High seas, while in Internal sea and Territorial sea Coast Guard gives support to other authorized bodies of government administration in execution of the Law and other regulation under its competence in conformity with this Law. Coast Guard Law prescribes enacting a great number of ordinances and statutes with the purpose of detailed regulation of Coast Guard's organization and domain of work. Although with delay, majority of those rules are introduced.

Key words: *organization of the Coast Guard, domain of work of the Coast Guard.*

**PRIJEDLOG IZMJENA MEĐUNARODNE KONVENCIJE
O ODGOVORNOSTI I NAKNADI ŠTETE U VEZI PRIJEVOZA
OPASNIH I ŠTETNIH TVARI MOREM, (HNS KONVENCIJE)
IZ 1996. GODINE**

Doc. dr. sc. MARIJA POSPIŠIL MILER*
Mr. sc. MARIJA POSPIŠIL**

UDK 347.795.3 : 620.26] (094)
341.24 : 347.79
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 19.3.2010.
Prihvaćeno za tisak: 19.5.2010.

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, (HNS konvencija), donesena na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu od 15. travnja do 3. svibnja 1996. godine u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) s namjerom osiguravanja adekvatne, brze i efikasne naknade šteta do kojih dođe u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, još uvijek nije stupila na snagu.

Stoga je u okviru pravnog odbora IMO-a utvrđen Prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije iz 1996. godine čije se usvajanje očekuje na Diplomatskoj konferenciji zakazanoj za 26. travnja 2010. godine, a sa svrhom omogućavanja stupanja na snagu HNS konvencije.

Stupanjem na snagu HNS konvencije završio bi se i unaprijedio sustav međunarodnopravne regulacije odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim štetnim i opasnim tvarima s brodova s obzirom da je pitanje onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret regulirano već afirmiranim CLC/Fond sustavom odgovornosti kako je izmijenjen 1992. godine i Protokolom o osnivanju dopunskog fonda iz 2003. godine, a pitanje onečišćenja mora pogonskim gorivom na zadovoljavajući način riješeno Međunarodnom konvencijom iz 2001. godine o odgovornosti i naknadi štete zbog onečišćenja mora pogonskim gorivom, koja je stupila na snagu 2008. godine.

* Dr.sc. Marija Pospišil Miler, docentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka;
e-mail: mpmiler@pravri.hr.

** Mr.sc. Marija Pospišil, North of England P&I, Hong Kong.

U radu se analiziraju razlozi zbog kojih HNS konvencija iz 1996. godine još nije stupila na snagu kao i rješenja za otklanjanje zapreka za njezino stupanje na snagu koja nudi Prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije. S tim u vezi ukazuje se i na prednosti i nedostatke koji mogu biti od utjecaja kod ocjene interesa Republike Hrvatske i donošenja odluke o ratifikaciji HNS konvencije.

Ključne riječi: *onečišćenje mora opasnim i štetnim tvarima, obvezno osiguranje, izravna tužba.*

1. UVOD

Iako se još tijekom rasprava za izmjenu CLC konvencije iz 1969.¹ pokazalo da ulje koje se prevozi kao teret nije jedina prijetnja onečišćenju mora s brodova, te da je potrebno regulirati i pitanje odgovornosti i naknade štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. godine (HNS konvencija)² donesena je tek na Diplomatskoj konferenciji u okviru IMO-a³ održanoj u Londonu od 15. travnja do 3. svibnja 1996. godine.

S radom na nacrtu konvencije koja bi regulirala ovo pitanje započelo se već 1978. godine⁴ s namjerom usvajanja konvencije na Diplomatskoj konferenciji koja

¹ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC)*, donesena 29. 11. 1969., a stupila na snagu 19. 06. 1975. godine. Prijevod Konvencije: Grabovac, Ivo, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986., (u daljnjem tekstu: Grabovac, 1986.), str. 108.

² *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, (HNS)*. Prijevod Nacrta Konvencije: Ćorić, Dorotea, *Draft International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996* = Nacrt međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija) Usporedni engleski izvornik i hrvatski prijevod - prema: LEG/CONF.10/DC.4 (od 2. svibnja 1996.), u: *Usporedno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, Vol. 37, broj 145/148=1/4 (1995), str. 352-435.

³ Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization - IMO*), do 1982. godine Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization - IMCO*), specijalizirana agencija UN-a, odgovorna za unapređenje sigurnosti na moru i sprječavanje onečišćenja s brodova, danas broji 169 država članica, te ima oko 42 međuvladine i 68 nevladinih organizacija u svojstvu konzultativnih članova. <http://www.imo.org/about> - posjećena 20. 12. 2009.

⁴ Vidi pobliže: Filipović, Velimir, Nacrt novih međunarodnih sporazuma pred pravnim odborom

je održana 1984. godine, ali je, uslijed niza neriješenih pitanja i različitih stavova, delegacija oko pojedinih pitanja, ova Konferencija ostala neuspješna.⁵ Prije svega, stavovi delegacija od samog početka rada na novom instrumentu razlikovali su se: 1) po pitanju određenja i definiranja tereta koji bi trebali biti predmet reguliranja ove Konvencije kao i da li se Konvencija treba odnositi samo na rasuti teret (*in bulk*), ili i na generalni (*in packaged form*) teret;⁶ 2) po pitanju definiranja šteta koje bi trebale biti obuhvaćene Konvencijom, tj. da li samo štete od zagađenja ili i štete od eksplozije, požara, toksičnosti; 3) po pitanju odgovorne osobe uz koju bi se vezala odgovornost prema Konvenciji, da li uz krcatelja, ili uz brodovlasnika, ili kombinirati odgovornost i krcatelja i brodovlasnika; 4) po pitanju temelja odgovornosti, iako nije bilo sporno da odgovornost za štete od opasnih i štetnih tvari treba biti bez krivnje, sporilo se oko pitanja da li stroža ili blaža kauzalna odgovornost, odnosno da li dopustiti i koje razloge egzoneracije od odgovornosti; te 5) po pitanju iznosa ograničenja odgovornosti.⁷

Ta su pitanja ostala sporna još dugi niz godina i trebalo je čekati 12 godina da se stavovi donekle usuglase i postigne kompromis omogućivši usvajanje HNS Konvencije iz 1996. godine koja regulira pitanje odgovornosti i naknade štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem.

Međutim, ni samim donošenjem HNS konvencije iz 1996. godine sporna pitanja nisu u cijelosti riješena na zadovoljavajući način te Konvencija, iako većim dijelom slijedi već poznati i dobro uhodani uzor CLC/Fond sustava odgovornosti iz 1992. godine,⁸ još nije stupila na snagu. Člankom 46. HNS konvencije predviđeno

IMCO-a: Izvještaj s 37. zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (Vol. 20), Br. 80 (1978) – str. 76-87.

⁵ Poblize: Bravar, Aleksandar, Izvanugovorna odgovornost kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari, *Zbornik Pravnog fakulteta*, Zagreb, 43 (1) 55-74 (1993).

⁶ U radu će se za: “*bulk cargoes*” - koristiti izraz “rasuti tereti” neovisno da li se radi o krutim tvarima, tekućinama ili ukapljenim plinovima, za razlikovanje od “pakiranog tereta” – “*packaged cargoes*”.

⁷ Vidi poblize: Filipović, Velimir, Unifikacija odredaba o odgovornosti i naknadi štete kod prijevoza štetnih i opasnih materija pred Pravnim odborom Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije: (Osvrt na 39. zasjedanje)/ V.F. i E. P. , *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (Vol. 21) br. 83 (1979), str. 3-10; Filipović, Velimir, Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem: (Razmišljanja uz Nacrt nove konvencije IMO-a), *Uporedno pomorsko pravo i kupoprodaja* (Vol. 25) br. 100 (1983), str 85-102; Grabovac, Ivo, Neka razmišljanja o odgovornosti za štetu u vezi s prijevozom štetnih i opasnih tvari morem, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god XVII, 1980, str. 71-84.

⁸ *Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, (CLC) and Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund)* – Protokoli su usvojeni u Londonu 27. 11. 1992., a stupili na snagu 30.05.1996. godine, *Depositary information on*

je da će Konvencija stupiti na snagu 18 mjeseci od datuma kada se ispune slijedeći uvjeti: (a) kada najmanje 12 država, uključujući najmanje 4 države od kojih svaka s najmanje 2 milijuna tonaže brodovlja, izrazi svoj pristanak da bude vezana Konvencijom, i (b) kada Generalni tajnik Organizacije⁹ primi obavijesti u skladu s člankom 43. Konvencije, da su osobe u državama koje su prema članku 18. stavak 1(a) i (c) odgovorne uplaćivati doprinose, primile tijekom prethodne kalendarske godine ukupnu količinu od najmanje 40 milijuna tona tereta koji podliježe doprinosu na opći račun HNS Fonda.¹⁰

U međuvremenu je usvojena i već stupila na snagu Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja pogonskim gorivom, iz 2001. godine.¹¹ Stupanjem na snagu HNS konvencije iz 1996. godine, kojom su obuhvaćene i pojedine vrste ulja koja nisu uključena u CLC/Fond sustav odgovornosti, kao i pojedine vrste šteta koje nisu obuhvaćene tim sustavom, kao npr. štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda na brodu i izvan broda te štete koje su posljedica eksplozije i požara, u cijelosti bi se zaokružila i završila međunarodnopravna regulacija građanske odgovornosti za onečišćenje mora uljem i drugim opasnim i štetnim tvarima s brodova. Među ostalim, i to je razlog za nove rasprave i napore u pronalaženju rješenja radi otklanjanja zapreka i omogućavanja ratifikacije HNS konvencije iz 1996. godine u cilju njezinog što bržeg stupanja na snagu.¹²

Da bi se, međutim, moglo analizirati razloge zbog kojih HNS konvencija iz 1996. godine još nije stupila na snagu, kao i rješenja za otklanjanje zapreka za nje-

IMO Conventions, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25891/Status-2008.pdf - posjećena 18. 11. 2009., a za RH stupili su na snagu 12. siječnja 1999. godine, Zakoni o potvrđivanju Protokola iz 1992. godine objavljeni su u: NN – MU 2/1997.

⁹ Generalni tajnik IMO-a kao depozitar HNS Konvencije iz 1996. godine.

¹⁰ Konvenciju je ratificiralo 14 država: Angola, Cipar, Etiopija, Liberija, Litva, Mađarska, Maroko, Ruska Federacija, St. Kitts and Nevis, Samoa, Siera Leone, Slovenija, Sirija i Tonga od kojih samo Cipar, Liberija i Ruska Federacija imaju tonažu brodovlja preko 2 milijuna tona, a osim Slovenije i Cipra, ostale države nisu dostavile Glavnom tajniku IMO-a obavijesti u skladu s člankom 43. Konvencije o količini tereta koji su osobe u tim državama koje su odgovorne uplaćivati doprinose, primile tijekom prethodne kalendarske godine.

Status of conventions 31 December 2009 - http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26857/status-x5.11.09.xls - posjećena 18. siječnja 2010.

¹¹ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001* (Bunker konvencija iz 2001.) donesena je u Londonu 21. ožujka 2001. Poblize: Grabovac, Ivo, Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002., str. 219-227; Pospišil, Marija, Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., *Zbornik PFZ*, 58, (5) str. 1201-1231 (2008).

¹² Luttenberger, Axel, Oživotvorenje sustava odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, *Pomorski zbornik*, Knjiga 40 (2002), str. 445-452.

zino stupanje na snagu koja nudi Prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije iz 1996. godine, nužno je barem ukratko izložiti glavne značajke rješenja sadržanih u HNS konvenciji iz 1996. godine kao i argumente za ta rješenja kojima se rukovalo prilikom donošenja HNS konvencije.¹³

2. GLAVNE ZNAČAJKE HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE

CLC/Fond sustav odgovornosti kako je revidiran 1992. godine, bio je uzor kod donošenja HNS konvencije, pa HNS konvencija u najvećem dijelu prati rješenja tog sustava. Tako u odnosu na najvažnije pitanje, o odgovornoj osobi za štete od opasnih i štetnih tvari, prihvaća dvoslojni sustav odgovornosti kojim se rizik raspoređuje na dvije strane, stranu broda i stranu tereta, ali za razliku od CLC/Fond sustava, odgovornost i prvog i drugog sloja regulirana je jednom konvencijom. Također postoje i određene druge razlike na koje će se ukazati prilikom analize pojedinih rješenja iz HNS konvencije.

2.1. Primjena HNS konvencije

HNS konvencija će se primijeniti na štete prouzročene opasnim i štetnim tvarima koje se prevoze kao teret, bez obzira da li se prevoze u rasutom ili pakiranom stanju. Međutim, sama Konvencija ne utvrđuje izravno listu tvari koje se smatraju opasnim i štetnim, nego se navodeći u članku 1. točka 5 (a) određene tvari,¹⁴ poziva na liste tvari koje su tvrdene kao opasne i štetne u drugim međunarodnim instrumentima, kao što su npr. dodaci Prilozima MARPOL-u,¹⁵ i u drugim međunarodnim instrumentima

¹³ Autorica je kao članica hrvatske delegacije osobno sudjelovala u radu Diplomatske konferencije na kojoj je donesena HNS konvencija iz 1996. godine.

¹⁴ U članku 1. točka 5. (a) navode se slijedeći tereti: (i) ulja koja se prevoze u rasutom stanju, (ii) štetne i škodljive tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju, (iii) opasne tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju, (iv) opasne štetene i škodljive tvari, materijali i proizvodi u pakiranom obliku, (v) ukapljeni plinovi, (vi) tekuće tvari koje se prevoze u rasutom stanju i imaju plamište koje ne premašuje 60 stupnjeva C (mjereno testom zatvorene posude), (vii) kruti rasuti materijali koji su kemijski opasni, a pod 5(b) navode se: ostaci iz prijašnjeg prijevoza tvari u rasutom stanju navedenih u stavku (a) od (i) do (iii) i (iv) do (vii). Poblje o opasnim i štetnim tvarima obuhvaćenim HNS konvencijom i njihovim karakteristikama vidi u: Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae: Obuhvat i karakteristike opasnih i štetnih tvari u HNS Konvenciji*, Pravni fakultet, Zagreb, 2007., str. 37. i dalje.

¹⁵ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) appendix I of Anex I, appendix II of Annex II.*

IMO-a,¹⁶ a koje nisu uključene odnosno pokrивene nekim drugim međunarodnim sustavom odgovornosti kao npr. CLC/Fond sustavom. Stoga, utvrđenje tvari na koje se primjenjuje HNS konvencija nije izravno niti jednostavno,¹⁷ a na Konferenciji je tako odlučeno kako nabranje tereta na koje se Konvencija odnosi ne bi opteretilo tekst same Konvencije.

Na prijedlog nekih država¹⁸ iz primjene HNS konvencije isključen je prijevoz ugljena, željezne rudače, ribljeg brašna, drvnih otpiljaka, kao manje opasnih tvari prevoženih u rasutom stanju.

Iz primjene HNS konvencije isključene su štete koje su posljedica istjecanja ili izlivanja postojanih ulja koja se prevoze kao teret jer su te štete već pokrивene CLC/Fond sustavom iz 1992., ali druge štete koje su posljedica eksplozije ili požara kao i štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda na brodu i izvan broda, pokrивene su HNS konvencijom.¹⁹ Iz primjene HNS konvencije isključene su i štete prouzročene radioaktivnim materijalom.

Šteta je definirana vrlo široko i uključuje gubitak života i tjelesne ozljede osoba na brodu i izvan broda, imovinske štete, zagađenje okoliša i troškove preventivnih mjera kao i daljnje štete prouzročene tim mjerama.²⁰ Ukoliko nije moguće razdvojiti štete prouzročene HNS teretima od šteta prouzročenih drugim uzrocima, smatrat će se da su sve štete prouzročene HNS teretom.

Vrijeme primjene HNS konvencije podrazumijeva period od momenta zahvaćanja HNS tereta bilo kojim dijelom opreme broda kod ukrcaja do momenta prestanka prisutnosti tog tereta u bilo kojem dijelu opreme broda kod iskrcaja, odnosno taj period počinje i završava u momentu prelaska HNS tereta preko ograde broda ako nema upotrebe brodske opreme.

¹⁶ *International Maritime Dangerous Goods Code, (IMDG Code), Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, (IGC CODE), 1983, International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, (IBC Code), 1983, Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.*

¹⁷ Poblize: Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem – HNS konvencija, Pravni fakultet, Zagreb, 2007, str. 3-29.

¹⁸ Prijedlog za isključenje iz primjene HNS konvencije ugljena i željezne rudače podnijeli su Japan i Koreja, a Peru za isključenje ribljeg brašna argumentirajući da se radi o teretima koji sami po sebi nisu štetni, a da su u prijevozu tih tereta već postignuti visoki standardi, pa se prijevoz tih tereta ne može smatrati opasnim. Vidi dokumente: LEG/CONF.10/6(a)/7, 10/6(a)/31 i 10/6(a)/12 u vezi isključenja ugljena, ribljeg brašna itd.

¹⁹ Poblize: Ćorić Dorotea, Odgovornost i naknada štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa, *Zbornik, PFZ*, 58, (1-2) (2008), 431-451; Ćorić, Dorotea, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 151.

²⁰ Poblize: Seršić, Maja, Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša: međunarodnopravna odgovornost država i građanskopravna odgovornost, *Zbornik, PFZ*, 58, (1-2) (2008), 263-291.

Isto tako, iz primjene HNS konvencije izuzeti su ratni brodovi, osim ako država stranka ne odluči da će se Konvencija primijeniti i na ratne brodove, odnosno, ako se ratni brodovi koriste u trgovačke svrhe u kojem slučaju se HNS konvencija primjenjuje i na te brodove.²¹

HNS konvencija se primjenjuje na sve štete unutar teritorijalnog mora kao i gospodarskog pojasa države ugovornice proglašenog u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država ugovornica nije proglasila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezina teritorijalnog mora i uza nj, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne šire od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.²²

Teritorijalna primjena HNS konvencije utvrđena je na jednak način kao i u CLC konvenciji. Stoga, kao i kod CLC konvencije, ovakav tekst dovodi u pitanje primjenu HNS konvencije izvan granica teritorijalnog mora u državama koje nisu formalno uspostavile gospodarski ili neki drugi pojas u skladu s međunarodnim pravom. To znači, da u slučaju onečišćenja koje nastane izvan granica teritorijalnog mora, za države koje nisu iskoristile svoje pravo proglašenja gospodarskog pojasa ili slične zone u skladu s međunarodnim pravom, ne postoji mogućnost naknade, osim za troškove zaštitnih mjera (na koje se Konvencija primjenjuje bez obzira gdje su te mjere poduzete).²³ Republika Hrvatska nije proglasila gospodarski pojas, ali je 3. listopada 2003. godine u skladu s međunarodnim pravom proglasila Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP),²⁴ pa će se HNS konvencija primijeniti i na štete unutar ZERP-a. Treba napomenuti, međutim, da je primjena odredaba o ZERP-u, Odlukom Vlade RH odgođena za članice EU od 15. ožujka 2008. godine.²⁵

U pogledu ostalih šteta, koje nisu štete zagađenja okoliša, HNS konvencija se primjenjuje i izvan teritorijalnih voda, uključujući i teritorijalne vode država koje nisu stranke HNS konvencije, ako je šteta prouzročena HNS teretom prevoženim brodom registriranim u državi ugovornici. Time se odstupilo od dosadašnjeg principa da samo države ugovornice neke konvencije mogu koristiti beneficije te konvencije.

²¹ Članak 4. st. 4-6. HNS konvencije.

²² Članak 3. HNS Konvencije.

²³ Isto se odnosi i na CLC konvenciju. Vidi i: Ćorić, Dorotea, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 4-6 (2001) str. 435-447, str. 439.

²⁴ Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (NN 157/03 od 6. 10. 2003).

²⁵ S obzirom na Odluku Vlade o odgodi primjene odredbi o ZERP-u za članice EU od 15. ožujka 2008. (NN 31/08 od 14. 3. 2008), postavlja se pitanje ostvarenja naknade prema HNS konvenciji (osim naknade za zaštitne mjere koja se isplaćuje bez obzira gdje su poduzete), u slučaju onečišćenja uzrokovanog brodom članice EU izvan granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

2.2. Prva razina odgovornosti po HNS konvenciji

2.2.1. Odgovornost brodovlasnika

Brodovlasnik (upisani vlasnik broda) je u prvom stupnju odgovoran za štetu prouzročenu HNS teretom koji se prevezio brodom koji je bio u njegovom vlasništvu u momentu nezgode, temeljem objektivne (kauzalne) odgovornosti.²⁶

Konvencijom se predviđa da se brodovlasnik može osloboditi odgovornosti²⁷ samo u slučaju ako dokaže:

- (a) da je šteta prouzročena ratom, neprijateljstvima, civilnim ratom, pobunom ili prirodnom silom izuzetnog, nepredvidivog i neizbježnog karaktera, ili
- (b) da je šteta u cijelosti prouzročena aktom ili propustom treće osobe u namjeri da prouzroči nezgodu, ili
- (c) da je šteta u cijelosti prouzročena nepažnjom državne vlasti koja je odgovorna za održavanje navigacijskih svjetala ili drugih sredstava, ili
- (d) da je propust krcatelja da obavijesti vlasnika broda o opasnoj i štetnoj naravi tereta:
 - (i) u cijelosti ili djelomično prouzročio štetu, ili
 - (ii) je doveo do toga da brodovlasnik ne ishodi obvezno osiguranje pod uvjetom, da niti brodovlasnik niti njegov agent i druge osobe, nisu znale niti su morale znati za opasnu ili štetnu narav robe koja je dana na prijevoz.

Ako brodovlasnik dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom samog oštećenog u namjeri da prouzroči nezgodu ili njegovim nemarom, brodovlasnik može biti oslobođen, u cijelosti ili djelomično, plaćanja naknade štete toj oštećenoj osobi.

2.2.2. Limiti odgovornosti

Brodovlasnik može u skladu s Konvencijom ograničiti svoju odgovornost²⁸ osnivanjem fonda ograničene odgovornosti do iznosa koji se obračunavaju prema tonaži broda i to na:

²⁶ Isto kao i prema CLC konvenciji.

²⁷ Članak 7. HNS Konvencije. Razlozi oslobađanja od odgovornosti su različiti u odnosu na CLC konvenciju.

²⁸ Članak 9. HNS Konvencije.

- a) 10 milijuna SDR²⁹ za brodove do 2.000 bruto registarskih tona (BRT),
- b) za brodove preko 2.000 BRT na 10 milijuna SDR dodat će se:
 - za brodove od 2.001 BRT do 50.000 BRT po 1.500 SDR po toni,
 - za brodove od 50.001 BRT do 100.000 BRT po 360 SDR po toni, ali ukupno do maksimalno 100 milijuna SDR.

To znači da limit ograničenja raste progresivno do iznosa od 82 milijuna SDR za brod od 50.000 BRT, a zatim nešto polaganije do iznosa od 100 milijuna SDR za brod od 100.000 BRT. Već u vrijeme donošenja Konvencije industrija se protivila ovako visoko utvrđenim iznosima ograničenja odgovornosti vlasnika broda i postavilo se pitanje, da li je raspodjela snošenja rizika šteta ravnomjerno raspoređena između strane broda i tereta, što je bio osnovni cilj dvostupanjskog sustava odgovornosti prihvaćenog ovom Konvencijom.³⁰ Naime, s obzirom na visinu odgovornosti brodovlasnika, upitno je da li će, osim u slučaju katastrofalnih šteta, uopće doći do odgovornosti HNS Fonda koji naknađuje štete u drugom stupnju.

Treba naglasiti da brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je do štete došlo njegovom osobnom radnjom ili propustom učinjenim bilo s namjerom da se prouzroči šteta, bilo lakomisleno i sa sviješću da će do štete vjerojatno doći.

Važno je također naglasiti da je prema HNS konvenciji odgovornost za štetu usmjerena samo prema upisanom vlasniku broda i da se zahtjev za naknadu štete ne može usmjeriti na niže navedene osobe, osim u slučaju ako je do štete došlo njihovom osobnom radnjom ili propustom učinjenim bilo s namjerom da se prouzroči šteta, bilo lakomisleno i sa sviješću da će do štete vjerojatno doći:

- a) osobe u službi ili agente brodovlasnika ili posade,
- b) pilote ili druge osobe, koje nisu članovi posade, a obavljaju poslove na brodu,
- c) unajmitelje (uključujući i zakupnike broda), poslovođe ili upravitelje broda,
- d) bilo koju osobu koja vrši spasavanje uz suglasnost brodovlasnika ili temeljem instrukcija nadležnih vlasti,
- e) bilo koje osobe koja je poduzela zaštitne mjere, i
- f) osobe u službi osoba pod c), d) i e).

²⁹ Posebno pravo vučenja – *Special Drawing Rights* (SDR) obračunska jedinica koju utvrđuje Međunarodni monetarni fond prema "korpi valuta" koja se u početku sastojala od 16 valuta, a od 1981. godine od 5 valuta. Utvrđuje ih Međunarodni monetarni fond svakih 5 godina kao i njihove omjere koji se uzimaju prilikom izračuna. Aktualna vrijednost na dan 8. siječnja, 2010. godine: 1SDR= 1.560350 US\$. Poblize o tome: <http://www.imf.org> posjećena 8. siječnja 2010. Vidi također: Filipović, Velimir, Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (1974), 64, str. 72.

³⁰ Vidi i: Peričin, Ljiljana, Odgovornost brodovlasnika i osnivanje fonda u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (London 1996), *Pomorski zbornik* 38 (2000) 1, str. 243-265.

2.2.3. Obvezno osiguranje

Upisani vlasnik broda koji i stvarno prevozi HNS teret mora imati obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo kao pokriće svoje odgovornosti prema odredbama HNS konvencije, uz mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja.³¹

Brodovlasnik je u obvezi pružiti dokaz o osigurateljnomo pokriću ili drugom financijskom jamstvu po uplovljenju broda u luku bilo koje države ugovornice HNS konvencije, a koji mora biti u formi Potvrde o obaveznom osiguranju kako je propisano Konvencijom, i to bez obzira da li je država u čiji upisnik je brod upisan stranka ugovornica HNS konvencije ili ne. Potvrdu o obaveznom osiguranju izdat će država u čiji je upisnik brod upisan ukoliko je ta država stranka ugovornica HNS konvencije, a ako nije, izdat će je država stranka ugovornica Konvencije.

Na prijedlog Indonezije, Fidija, Filipina, Solomonskih otoka, Koreje i Vanuatua, Konvencijom je predviđeno da države prilikom ratifikacije HNS konvencije mogu izjaviti³² da se mali brodovi (ispod 200 BRT) koji prevoze HNS teret kao generalni teret, isključuju iz područja primjene Konvencije što bi značilo da su ti brodovi izuzeti od zahtjeva za obvezno osiguranje. Takva izjava odnosila bi se na te brodove samo kad plove između luka države koja je dala takvu izjavu, a teret prevožen takvim brodovima neće se smatrati teretom koji doprinosi u HNS Fond, niti će HNS Fond biti u obvezi plaćanja šteta prouzročenih HNS teretom prevoženim takvim brodovima u teritorijalnim vodama i gospodarskom ili drugom pojasu države koja je dala takvu izjavu.

2. 3. Druga razina odgovornosti prema HNS konvenciji

2.3.1. HNS Fond

Po uzoru na Konvenciju o osnivanju Fonda iz 1971., odnosno 1992. godine,³³ HNS konvencija sadrži odredbe o osnivanju HNS Fonda kao druge razine odgovor-

³¹ Obvezno osiguranje javlja se u novijim međunarodnim konvencijama, posebno onima koje reguliraju odgovornost za štete od onečišćenja, počevši od Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda iz 1962., Konvencije o građanskoj odgovornosti iz 1969. s izmjenama iz 1992. godine, i Konvencijom o Fondu iz 1971. s izmjenama iz 1992., Bunker konvenciji iz 2001. godine, ali i Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine i najnovijoj Konvenciji o uklanjanju podrtine iz 2007; O izravnoj tužbi: Tomljenović, Vesna, Izravna tužba u pomorskim sporovima - izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta, Sveučilišta u Rijeci*, Suppl. Br. 2, str. 81-110, (2002).

³² Članak 5. HNS konvencije.

³³ *Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971., London 27. November 1992., entered into force 30 May 1996.*

nosti po HNS konvenciji.

Namjena HNS Fonda je da se osobama koje trpe HNS štete, naknade štete za koje nisu bile u mogućnosti ishoditi punu i adekvatnu naknadu u prvom stupnju u slijedećim slučajevima:

- ukoliko brodovlasnik nije odgovoran po ovoj Konvenciji,
- ukoliko brodovlasnik nije u financijskoj mogućnosti naknaditi štetu, odnosno, ukoliko osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne pokriva štetu ili je nedovoljno,
- ukoliko šteta prelazi odgovornost brodovlasnika prema HNS konvenciji.

2.3.2. Limit odgovornosti HNS Fonda

Maksimalni iznos naknade plativ od strane HNS Fonda je 250 milijuna SDR odnosno to je maksimum ukupnog iznosa naknade. To znači da HNS Fond isplaćuje razliku iznad iznosa plaćenog od strane vlasnika broda do maksimalnog iznosa od 250 milijuna SDR. Niti u slučaju kad je šteta posljedica prirodne sile, izuzetnog, nepredvidivog i neizbježnog karaktera, ukupni iznos naknade od strane HNS Fonda neće prijeći maksimalni iznos od 250 milijuna SDR.

Konvencijom se predviđa da se HNS Fond može osloboditi odgovornosti³⁴ samo u slučaju ako dokaže:

- (a) da je šteta prouzročena ratom, neprijateljstvima, civilnim ratom, pobunom ili je prouzročena opasnim ili štetnim tvarima s ratnog broda, ili drugog broda u državnoj službi u vrijeme incidenta, ili
- (b) ukoliko oštećeni ne može dokazati vjerojatnost da je šteta posljedica nezgode s jednog ili više brodova.

Ukoliko HNS Fond dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom oštećene osobe u namjeri da prouzroči nezgodu ili njezinim nemarom, HNS Fond može biti u cijelosti ili djelomično oslobođen plaćanja naknade toj osobi, ali ne i troška preventivnih mjera.

U slučaju da štete prijeđu ukupni iznos plativ prema odredbama Konvencije, oštećeni će primiti proporcionalnu naknadu, s tim da štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda imaju prioritet u odnosu na ostale štete i naknadit će se u cijelosti, osim u slučaju da ukupni iznos tih šteta prijeđe iznos od 2/3 ukupnog iznosa utvrđenog u skladu s HNS konvencijom za sve štete.

Konvencija također predviđa skraćeni postupak za buduće povišenje limita ograničenja odgovornosti po HNS konvenciji koji se može mijenjati ako to zatraži polovica država ugovornica, a izmjene će biti usvojene ukoliko za njih glasa dvije

³⁴ Članak 14(3) HNS Konvencije.

trećine država ugovornica prisutnih na sjednici Pravnog odbora IMO-a. Pri povišenju limita ograničenja odgovornosti mora se voditi računa o ranijim nezgodama, posebno iznosima šteta proizašlih iz tih nezgoda, inflaciji i utjecaju predloženog povećanja na troškove osiguranja.

2.3.3. Osobe koje doprinose u HNS Fond

Iako se u početnim razmatranjima o nacrtu HNS konvencije smatralo da bi osoba koja doprinosi u HNS Fond trebao biti krcatelj, ovaj stav je promijenjen jer su argumenti govorili u prilog primatelja kao osobe koja treba doprinositi u HNS Fond.³⁵ HNS konvencijom je stoga utvrđeno da su osobe koje doprinose u HNS Fond one osobe koje su primile u kalendarskoj godini HNS teret prevožen morem i iskrcan u luci države ugovornice (ne i teret u tranzitu), u ukupnim količinama kako je utvrđeno HNS konvencijom. Za svaku osobu koja doprinosi u HNS Fond utvrdit će se njezin proporcionalan dio doprinosa prema primljenim količinama tereta za svaku kalendarsku godinu. Plaćanje doprinosa za financiranje HNS Fonda vrši se tek nakon što se nezgoda koja se tiče HNS Fonda dogodi, a u slučaju posebno velike nezgode, može se rasporediti na nekoliko godina.

U svrhu plaćanja doprinosa u HNS Fond, primatelj je definiran kao osoba koja fizički primi HNS teret iskrcan u državi potpisnici, pod uvjetom da, ukoliko je ta osoba agent, primatelj je osoba za koju je dana obavijest HNS Fondu ili osoba koja se po nacionalnom pravu države potpisnice smatra primateljem. Međutim, u odnosu na LNG teret,³⁶ primateljem se prema Konvenciji smatra osoba koja je bila ovlaštena raspolagati tim teretom neposredno prije iskrcaja tog tereta u luci ili terminalu države ugovornice Konvencije.

Države ugovornice dužne su obavještavati direktora HNS Fonda o imenima i adresama primatelja i količinama HNS tereta koji doprinose u HNS Fond u skladu s Konvencijom, za svaku proteklu godinu.

Prilikom potvrđivanja, odnosno, ratifikacije HNS konvencije i svake godine nakon toga dok Konvencija ne stupi na snagu, države ugovornice su obvezne davati obavijest IMO-u o količini primljenog HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond, kako bi to omogućilo Generalnom tajniku IMO-a da utvrdi datum stupanja na snagu Konvencije.

³⁵ Vidi argumente iz dokumenta IMO Doc. Leg/71/3/4 – *Proposal regarding the second tier, Australia, Canada, Norway, 5 August 1994*.

³⁶ Za LNG teret vidi napomenu *infra* bilj. 37.

2.3.4. Računi HNS Fonda

HNS Fond u punoj funkciji sastojat će se od jednog općeg računa i posebnih računa. Opći račun bit će podijeljen u 2 sektora:

- a) sektor krutih HNS tvari u rasutom stanju i
- b) sektor ostalih HNS tvari.

Posebni računi utvrđuju se za:

- a) postojana ulja i druga ulja u rasutom stanju,
- b) ukapljene zemne plinove (LNG) i
- c) ukapljene rafinirane plinove lakih ugljikovodika (LPG).³⁷

Cilj je osnivanja posebnih računa da svaki račun naknađuje štete prouzročene samo HNS teretom pokrivenim tim računom.

Posebni računi, međutim, bit će u funkciji tek kad ukupna količina HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond, primljenog u državama članicama za prethodnu godinu, ili godinu kako to odredi Skupština HNS Fonda, prijeđe određenu zadanu granicu utvrđenu Konvencijom i to:

- 350 milijuna tona za račun ulja,
- 20 milijuna tona za LNG račun i
- 15 milijuna tona za LPG račun.

Međutim, u početnom stadiju, ukoliko količine HNS tereta primljene u državama članicama ugovornicama Konvencije ne omogućuju osnivanje svih posebnih računa, u tom razdoblju će se HNS Fond sastojati od dva računa i to:

- jednog Posebnog računa za ulja, i
- jednog Općeg računa koji uključuje 4 sektora:
 - 1) LNG
 - 2) LPG
 - 3) sektor krutih HNS tvari u rasutom stanju
 - 4) sektor ostalih HNS tvari.

Primatelji HNS tereta koji doprinose u HNS Fond, uplaćivat će doprinose na određeni račun ukoliko su u protekloj godini primili određene količine HNS tereta kako je to utvrđeno u Konvenciji, a u slučaju Općeg računa prema pravilima Annexa II HNS konvencije.

Obveza uplate doprinosa u HNS Fond za svakog individualnog primatelja nastat će, međutim, tek kad godišnje primi količine HNS tereta koje prelaze granice postavljene Konvencijom i to:

³⁷ Karakteristike, definicije i razliku između LNG i LPG vidi detaljno u: Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Obuhvat i karakteristike opasnih i štetnih tvari u HNS Konvenciji, op. cit. str. 53-63.

– za postojana ulja	150.000 tona
– za ostale vrste ulja	20.000 tona
– za LNG	nema minimuma
– za LPG	20.000 tona
– za HNS krute tvari u rasutom stanju i ostale HNS tvari	20.000 tona

3. ZAPREKE ZA STUPANJE NA SNAGU HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE

Kao što je već rečeno, završnim odredbama HNS Konvencije utvrđeno je da će Konvencija stupiti na snagu 18 mjeseci nakon što:

- Konvenciju prihvati najmanje 12 država, uključujući 4 s tonažom brodovlja od najmanje 2 milijuna BRT-a
- da su osobe koje doprinose u HNS Fond primile u prethodnoj godini ukupnu količinu od najmanje 40 milijuna tona tereta koji doprinosi na Opći račun.

Konvenciju je do danas potvrdilo, odnosno, ratificiralo 14 država,³⁸ ali kako države nisu dostavile Generalnom tajniku IMO-a obavijest o količini primljenog tereta koji doprinosi u HNS Fond, za godinu koja je prethodila potvrđivanju Konvencije, a ni nakon toga, to nije moguće utvrditi da li su uvjeti za stupanje na snagu Konvencije ispunjeni.

Razmatranje provedbe i stupanja na snagu HNS Konvencije postalo je, stoga, gotovo stalna točka dnevnog reda sjednica Pravnog odbora IMO-a³⁹ počevši od 79. sjednice na kojoj je odlučeno da se provedba HNS konvencije stavi na dnevni red Pravnog odbora, ali ne u cilju ponovnog razmatranja odredaba same Konvencije, nego u cilju otklanjanja zapreka za njezino stupanje na snagu.

3.1. Početne zapreke za provedbu HNS konvencije

Nakon izvještaja Danske i UK-a s posebnog konzultativnog sastanka država i predstavnika zainteresirane industrije u nedržavnim organizacijama,⁴⁰ a na kojem su

³⁸ Vidi *supra* bilješka 10.

³⁹ Pitanje stupanja na snagu HNS Konvencije razmatrano na sjednicama Pravnog odbora IMO-a održanim od 1998. do 2004., sadržano je u dokumentima tih sjednica, a posebno u dokumentima: IMO LEG 80/10/2, LEG 80/10/3, LEG 81/7, LEG 82/8, LEG 83/6, LEG 83/INF.3, LEG 84/9, LEG 85/5, LEG 85/INF.2, LEG 86/7, LEG 87/11, LEG 88/8, LEG 89/10 itd.

⁴⁰ Sastanak je održan 16. travnja 1999., uz sudjelovanje 29 država (Argentina, Australija, Bahami, Bra-

se razmatrala pitanja vezana uz teškoće u provedbi HNS konvencije, na 80. sjednici Pravnog odbora IMO-a održanoj u listopadu 1999. godine, za rad na tim pitanjima osnovana je posebna Radna skupina pod vodstvom Ujedinjenog Kraljevstva.⁴¹ Radna skupina je trebala identificirati pravna i tehnička pitanja koja predstavljaju zapreke za provedbu Konvencije, omogućiti razmjenu mišljenja među državama o tim pitanjima, poticati druge države i davati im smjernice u odnosu na provedbu i primjenu Konvencije, te izvještavati Pravni odbor IMO-a o postignutim rezultatima, a sve u cilju brzog stupanja na snagu HNS konvencije na međunarodnoj razini.

Zbog kompleksnosti HNS konvencije i potrebe istovremenog pristupa rješavanju svih ključnih pitanja, Radna skupina je predložila, a Pravni odbor IMO-a⁴² prihvatio, da pojedine države, članice Radne skupine, iniciraju rad na rješenjima različitih ključnih pitanja koja su identificirana kao sporna u postupku provedbe Konvencije.

3.1.1. Prikupljanje informacija o teretu koji podliježe doprinosu (Danska i Australija)

Jedan od kriterija za stupanje na snagu HNS Konvencije odnosi se na količinu primljenog tereta koji podliježe doprinosu u HNS Fond. Države su, međutim, naišle na problem nedovoljnih informacija o količinama primljenog tereta koji podliježe doprinosu prema Konvenciji, a koje bi trebale ishoditi od industrije. Kako ishodenje informacija o količinama primljenog tereta koji podliježe doprinosu ne bi postalo otežavajuća okolnost za države, ali i za primatelje ovog tereta, utvrđena je potreba za izradu nacрта jedinstvene forme izvještaja koji bi državama olakšali izvještavanje.

3.1.2. Pitanje identifikacije “primatelja” (Nizozemska)

Izraz “primatelj” bio je predmet različitih diskusija i tumačenja. Prema HNS konvenciji primatelj je osoba, fizička ili pravna, u državi ugovornici Konvencije, koja primi više od utvrđene količine HNS tereta u određenoj kalendarskoj godini. Međutim, Konvencijom je predviđeno da osoba koja primi HNS teret kao agent treće osobe u državi ugovornici, može prenijeti na tu osobu obvezu plaćanja doprinosa

zil, Cipar, Danska, Finska, Francuska, Grčka, Irska, Italija, Japan, Južnoafrička Republika, Kanada, Kina, Kuba, Liberija, Meksiko, Nizozemska, Norveška, Njemačka, Republika Koreja, Sjedinjene Američke Države, Španjolska, Švedska, Trinidad i Tobago, Ujedinjeno Kraljevstvo, i Vanuatu), i predstavnika slijedećih nevladinih udruga: CEFIC, FETSA, ICHSA, ICS, *International Group of P&I Clubs* i OCIMF, kao i predstavnika tajništva IMO-a i IOPC Fonda.

⁴¹ *IMO Legal Committee – 80th Session 11-15 October 1999 (LEG 80/10) – Set up of Correspondence Group on implementation of HNS Convention.*

⁴² *IMO Legal Committee – 81st Session 27-29 March 2000 (LEG 81/7).*

u skladu s Konvencijom. Stoga se rad na ovom pitanju odnosi na način ishođenja informacija o teretu koji podliježe doprinosu, posebno u slučaju kada se imenovana treća osoba ne nalazi u državi ugovornici Konvencije.

3.1.3. Pitanje obveznog osiguranja i Potvrda o obveznom osiguranju (Norveška)

HNS konvencijom je predviđeno da je po dolasku broda u luku, vlasnik broda dužan dokazati da ima Potvrdu o obveznom osiguranju izdanu od strane države ugovornice u skladu s HNS konvencijom. Međutim, da bi izdale brodu Potvrdu o obveznom osiguranju, države su dužne utvrditi da brod ima efikasno osigurateljno pokriće ili drugo financijsko jamstvo za pokriće odgovornosti prema Konvenciji. To, međutim, otežava činjenica da se P&I klubovi⁴³ još nisu formalno izjasnili da li će pružiti brodovima pokriće pod uvjetima postavljenim HNS konvencijom pa je potrebno utvrditi kriterije temeljem kojih će države moći utvrditi da li je neko osiguranje dovoljno efikasno i raspoloživo u korist oštećenih u slučaju štete.⁴⁴

3.1.4. Nacrt smjernica za provedbu HNS konvencije (Ujedinjeno Kraljevstvo)

Jedan od ciljeva Radne skupine je da prati rezultate postupaka pojedinih država za provedbu Konvencije i omogući razmjenu mišljenja među državama, te na tim iskustvima utvrdi osnovu za rješenja identificiranih spornih pitanja kako bi se ubrzao postupak provedbe Konvencije. U tom cilju Ujedinjeno Kraljevstvo je zaduženo da utvrdi nacrt vodiča za provedbu Konvencije koji bi pomogao državama zainteresiranim za provedbu Konvencije, osobama koje doprinose u HNS Fond, ali i potencijalnim oštećenima.

⁴³ P&I klubovi (*Protecting and Indemnity Associations - P&I Clubs*) su udruženja (klubovi) uzajamnog osiguranja brodovlasnika kao članova kluba, koji snose rizike odgovornosti članova kluba prema trećima, u okviru kojih je i rizik pokrića šteta od onečišćenja mora. P&I klubovi posluju na bazi uzajamnosti i bez namjere ostvarivanja profita, a udruženi su na istom principu uzajamnosti u *International Group of P&I Clubs*. Članovi *International Group of P&I Clubs* su sljedeći: *American, Britannia, Gard, Japan Club, London, North of England, Skuld, SOP, Standard, Steamship Mutual, Swedish Club, UK Mutual, West of England*, dok su klubovi izvan *International Group* uglavnom manji klubovi, ili oni koji posluju na bazi fiksnih premija, a ne uzajamnosti. Vidi: <http://www.ig-pandi.org/Group+Clubs> – posjećena 08. 01. 2010.

⁴⁴ Poblize o obveznom osiguranju prema HNS konvenciji: Rosaeg Erik, *HNS Insurers and Insurance Certificates*, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc> – posjećena 18. 01. 2010.

3.1.5. Odgovornost Država za dostavu izvještaja o teretu koji podliježe doprinosu u HNS Fond (Kanada)

Rad na ovom pitanju dopunio bi rad Danske i Australije po pitanju prikupljanja informacija i nacrtu jedinstvene forme izvještaja o teretu koji podliježe doprinosu. Posebno bi se usmjerio na one odredbe HNS Konvencije kojima se utvrđuje odgovornost svake pojedine države ugovornice za dostavu izvještaja o primljenim HNS teretima i za utvrđenje mjera koje bi osigurale u svakoj državi ugovornici pravedan i ujednačen sustav izvještavanja.

Radna skupina je za 83. sjednicu Pravnog odbora IMO-a pripremila nacrt Vodiča za HNS konvenciju⁴⁵ koji sadrži informacije potrebne svim stranama zainteresiranim za HNS konvenciju, kako potencijalnim državama ugovornicama, tako i osobama koje će doprinositi u HNS Fond, i potencijalnim oštećenima. Na istoj sjednici utvrđen je i nacrt,⁴⁶ a na 22. sjednici Skupštine IMO-a usvojena Rezolucija broj A 932(22)⁴⁷ kojom se državama preporučuje da dadu prioritet radu Radne skupine radi što brže provedbe HNS konvencije.

U travnju 2002. godine prihvaćen je “Pregled HNS Konvencije”,⁴⁸ koji je pripremila Radna skupina pod vodstvom Ujedinjenog Kraljevstva, s objašnjenjima svrhe i dometa HNS Konvencije zainteresiranim stranama, a u cilju pomoći državama u njihovim postupcima za provedbu HNS konvencije.

I Europska zajednica je dala poticaj potvrđivanju HNS konvencije, usvajanjem Odluke u studenom 2002. godine⁴⁹ kojom ovlašćuje države članice EU da poduzmu potrebne korake za potvrđivanje ili pristupanje HNS konvenciji ukoliko je moguće prije 30. lipnja 2006. godine. Međutim, do kraja ožujka 2003. godine svega tri države potvrdile su HNS konvenciju,⁵⁰ iako je još osam država izjavilo da su pokrenule postupke za provedbu Konvencije.

⁴⁵ LEG 83/INF.3 (14 September 2001).

⁴⁶ *IMO Legal Committee 83rd Session 8-12 October 2001 (LEG. 83/6) HNS Convention – draft Assembly resolution on implementation approved.*

⁴⁷ *Resolution A. 932(22) – Implementation of the HNS Convention, adopted 29 November 2001.*

⁴⁸ *IMO Legal Committee – 84th Session 22-26 April 2002. - An Overview of the HNS Convention adopted (LEG 84/9).*

⁴⁹ *Council decision of 18 November 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to ratify or accede to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (the HNS Convention), Official Journal of the European Communities, L 337/55 13. 1. 2002.*

⁵⁰ *IMO Legal Committee, 86th Session 28 April -2 May 2003 (LEG. 86/7).*

3.2. Dodatne zapreke za provedbu HNS Konvencije

Radna skupina IMO-a je nastavila s radom, pa je na 87. sjednici Pravnog odbora⁵¹ izvijestila o konačnim zaključcima sastanka Radne skupine i zainteresiranih strana održanom u Otavi od 3.-5. lipnja 2003. godine.⁵² Na sastanku se osim inicijalnih pitanja, razmatralo i niz novih pitanja koja su uočena kao dodatne zapreke u provedbi HNS konvencije, s naglaskom na ugovorne obveze država ugovornica Konvencije koje nisu dovoljno jasno utvrđene.

Raspravljalo se o slijedećim pitanjima:

- Međusobni odnos HNS konvencije i ostalih pomorskih konvencija o odgovornosti (CLC/Fond konvencija, Protokol o dopunskom Fondu,⁵³ Bunker konvencija, Atenska konvencija⁵⁴ i Međunarodna konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.⁵⁵),
- Obvezno osiguranje vlasnika broda i s tim povezana pitanja,

⁵¹ *IMO Legal Committee 87th Session 13-17 October 2003 (LEG. 87/11)*.

⁵² Na sastanku u Otavi sudjelovale su slijedeće države članice Radne skupine i međuvladine i nevladine organizacije: Australija, Brazil, Kanada, Danska, Finska, Francuska, Njemačka, Republika Koreja, Japan, Meksiko, Nizozemska, Norveška, Ruska Federacija, Španjolska, Ujedinjeno Kraljevstvo, *International Maritime Organization (IMO)*, *International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund)*, *European Chemical Industries Council (CEFIC)*, *International Group of Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs)*, *International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)*, *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)*.

⁵³ Protokol iz 2003. godine Konvenciji o fondu iz 1992. koji predviđa osnivanje Dopunskog fonda, tzv. treći sloj odgovornosti, usvojen je na Diplomatskoj konferenciji u Londonu održanoj 16. svibnja 2003., stupio na snagu 3. ožujka 2005. godine, a doprinose u fond plaćaju uvoznici nafte pod istim uvjetima kao i u Fond iz 1992. godine. Prema Protokolu iz 2003. godine, maksimalan iznos odgovornosti (uključujući i iznose po CLC 1992. i Konvenciji o Fondu iz 1992. godine), iznosi 750 milijuna SDR po događaju.

⁵⁴ *Athens Convention Relating to Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002*, donesena 1. studenog 2002., predviđa obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete uslijed smrti i tjelesnih ozljeda putnika do iznosa od 250.000 SDR po putniku i po događaju uz pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju. Konvencija još nije stupila na snagu. Poblize: Marija, Pospišil-Miler, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, 43 (2004), 158, str. 227-262.

⁵⁵ *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)*, 1976, stupila na snagu 1. 12. 1986.; *Protocol 1996 to the LLMC 1976*, stupio na snagu 13. 5. 2004. Na dan 31. 12. 2009. godine, Konvencija iz 1976. godine imala je 52 države ugovornice, a Protokol iz 1996. godine 37 država ugovornica. *Summary of status of Conventions as at 31 December 2009*. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe> – posjećena 08 .01. 2010. Treba istaknuti da HNS štete nisu isključene iz LLMC 1976, što uključuje paralelni sustav ograničenja, dok Protokol, 1996., omogućuje državama isključiti HNS štete iz primjene Protokola 1996. Vidi također: Baughen, Simon, *Shipping Law*, Cavendish Publishing Limited, 2001., str. 341.

- Definicija “primatelja” i obveza dostave izvještaja o HNS teretima koji podliježu doprinosu,
- Baza podataka HNS tereta
- Napredovanje u poticanju provedbe HNS konvencije.

Rasprava o navedenim pitanjima temeljila se na radovima pripremljenim od strane država članica Radne skupine, ali i ostalih zainteresiranih strana, prvenstveno industrije na koju se Konvencija odnosi.⁵⁶

3.2.1. Međusobni odnos HNS konvencije i ostalih pomorskih konvencija o odgovornosti

Direktor IOPC Fonda (1992) prezentirao je međusobni odnos između različitih konvencija o odgovornosti u pet različitih scenarija mogućih incidenata iz kojih se moglo lako uočiti da će u sustavu odgovornosti ostati određena praznina ukoliko države ne potvrde HNS konvenciju.⁵⁷ Postalo je također jasno da naknada štete iz određenih incidenata može istovremeno biti podređena i sustavu IOPC Fonda i HNS Fonda radi čega će biti od posebne važnosti bliska suradnja tajništva i jednog i drugog Fonda kod rješavanja šteta radi omogućavanja adekvatne i brze naknade žrtvama pomorskih nezgoda. Stoga je zaključeno da HNS konvenciju ne treba promatrati kao zasebni instrument, nego kao ključni element ukupnog uređenja međunarodnog sustava odgovornosti. Iz tih razloga i funkcija administriranja HNS Fonda treba biti utvrđena da se na najbolji mogući način omogućiti korištenje iskustva IOPC Fonda stečenog u 25 godišnjoj praksi njegovog postojanja. Temeljem ovlasti iz Rezolucije⁵⁸ uz HNS konvenciju koju je usvojila Konferencija 1996. godine i temeljem mandata koji mu je dala Skupština IOPC Fonda (1992) za pripremu stupanja na snagu HNS konvencije, direktor IOPC Fonda (1992) već je izvršio određene aktivnosti, i pripremio listu pitanja o kojima bi trebalo odlučiti na 1. sjednici HNS Fonda.⁵⁹

3.2.2. Obvezno osiguranje vlasnika broda i s tim povezana pitanja

U odnosu na pitanje izdavanja i kontrole Potvrda o obveznom osiguranju, efikasnost osigurateljnog pokrića i obranu u slučajevima u kojima je nezgoda poslje-

⁵⁶ LEG. 87/11/1 sadrži 10 Dodataka koji se odnose na pojedina pitanja iz zaključaka Radne skupine.

⁵⁷ *Ottawa, WP. 1.*

⁵⁸ *Resolution on Setting up the HNS Fund, 2 May 1996.*

⁵⁹ *Ottawa, WP.10* (u kojem je sadržan document 92FUND/A/ES.7/4 s listom pitanja za odlučivanje na 1. sjednici Skupštine HNS Fonda), <http://www.iopcfund.org/> - posjećena 8. siječnja 2010.

dica “terorizma”, u diskusiju se uključilo više sudionika sastanka,⁶⁰ a s posebnim naglaskom na:

- provedbu članka 12 HNS konvencije u nacionalno zakonodavstvo: imenovanje tijela koje će izdavati Potvrdu o osiguranju, izdavanje Potvrde o osiguranju stranim brodovima, naknade za Potvrdu o osiguranju, stavljanje informacija o izdanim Potvrdama o osiguranju na internet, forma financijskog jamstva kao npr. bankovnog jamstva, financijska snaga osiguratelja, i
- uspostavljanje kontrolnih mehanizama u nacionalnom zakonodavstvu: sankcije za ne-udovoljavanje obvezama, određivanje tijela zaduženih za kontrolu, utvrđivanje postupka rutinskih kontrola uključujući mogućnost pristupa podacima o osiguranju putem interneta, te uspostava obveze svim teretnim brodovima da imaju Potvrdu o obveznom osiguranju u skladu s HNS konvencijom da bi se izbjeglo dokazivanje da na brodu nema HNS tereta.

P& I klubovi su potvrdili da bi bilo praktično i poželjno da svi brodovi imaju Potvrde o obveznom osiguranju prema HNS konvenciji, jer će većina brodova prije ili kasnije doći u situaciju da prevozi HNS teret. Naglasili su, međutim, da klubovi nisu voljni izdavati Potvrde o osiguranju u ime država ugovornica Konvencije. Također je istaknuto da obrana vlasnika broda prema članku 7(2)(a) i 7(2)(b) HNS konvencije ne daje vlasniku mogućnost obrane za teroristički akt što, zbog nemogućnosti reosiguranja odgovornosti za štete od terorističkog akta, može dovesti do problema za vlasnike brodova i njihove P&I osiguratelje.⁶¹ Ovo pitanje će neminovno imati određeni učinak i na pokriće koje P&I klubovi sada pružaju prema CLC konvenciji iz 1992., što također treba riješiti prije stupanja na snagu HNS Konvencije. Zaključeno je da se problem prezentira IOPC Skupštini već na slijedećem zasjedanju u listopadu 2003. godine, jer će stav koji po tom pitanju zauzme Skupština IOPC Fonda (1992) biti važan precedent i za rješavanje ovog pitanja u odnosu na HNS konvenciju.

⁶⁰ Pripreme radove o ovom pitanju podnijeli su: Norveška, *International Group of P&I Clubs*, i CEFIC (WP.2, WP.3, WP.4, WP.5).

⁶¹ Činjenica da štete izazvane terorističkim aktom nisu isključene iz odgovornosti prijevoznika niti u novoj Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, upravo je jedan od glavnih razloga što ni nova Atenska konvencija iz 2002. godine još nije stupila na snagu. Atenska konvencija predviđa obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete uslijed smrti i tjelesnih ozljeda putnika do iznosa od od 250.000 SDR po putniku i po događaju, uz pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju. Kako nije moguće ishoditi reosiguranje za štete od terorističkog akta, P&I klubovi nisu u mogućnosti pružiti ovo pokriće, a time ni države nisu u mogućnosti izdati potrebne Potvrde o obveznom osiguranju u skladu s Atenskom konvencijom iz 2002. godine. Iz tih razloga Konvencija još nije stupila na snagu, pa je, radi omogućavanja provedbe ove Konvencije, Pravni odbor IMO-a usvojio tekst Rezerve koju bi države izrazile prilikom potvrđivanja Konvencije, a kojom se odredbe o obveznom osiguranju retroaktivno mijenjaju u skladu s mogućnostima tržišta osiguranja.

Zaključeno je, također, da bi veću važnost trebalo dati primjeni Vodiča IMO-a u vezi odgovornosti vlasnika u pogledu pomorskih tražbina,⁶² a posebno s obzirom na HNS konvenciju. Naglašeno je da članak 26(1) HNS konvencije i članak 31(a) Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora⁶³ daju državama strankama Konvencije dobru bazu za ujednačeno ispunjavanje obveza iz članka 12. HNS konvencije.

Radna skupina je zaključila da je pokriće koje pružaju P&I klubovi zadovoljavajuća osnova za izdavanje Potvrda o obveznom osiguranju prema HNS konvenciji, da su za izdavanje Potvrda o obvezno osiguranju relevantni dostupnost sredstava i solventnost osiguratelja, da države stranke mogu delegirati izdavanje Potvrda o osiguranju na privatna tijela ukoliko su ona suglasna izvršavati taj posao, a da HNS Fond treba uspostaviti sustav informacija o tijelima ovlaštenim izdavati Potvrde o osiguranju, izmjenu informacija o osigurateljima i omogućiti dostupnost informacija o Potvrdama osiguranja na sličan način kao i informacija vezanih na Port State Control.

3.2.3. Definicija “primatelja” u odnosu na obvezu dostave izvještaja o teretima koji podliježu doprinosu

U razmatranju ovog pitanja⁶⁴ pošlo se od definicije “primatelja” u članku 1(4) HNS Konvencije koji primatelja definira na dva načina:

- Prema točki 1(4)(a) primatelj je:

“Osoba koja fizički primi teret koji podliježe doprinosu, iskrcan u luci ili terminalu države ugovornice, ...”

- Prema točki 1(4)(b) primatelj je:

“Osoba u državi ugovornici koja se u skladu s nacionalnim pravom te države ugovornice smatra primateljem tereta koji podliježe doprinosu, iskrcan u luci ili terminalu države ugovornice, pod uvjetom da je ukupna količina tereta koji podliježe doprinosu primljena u skladu s tim nacionalnim pravom, bitno ista kao što bi bila i u slučaju iz točke (a)”.

Države ugovornice mogu slobodno izabrati definiciju “primatelja” iz točke (a) ili točke (b) članka 1(4), pod uvjetom da je i u slučaju primjene definicije iz točke (b) količina tereta koji podliježe doprinosu za tu državu bitno ista kao što bi bila i u slučaju da je država primijenila definiciju iz točke (a). Komparativna analiza i jedne

⁶² *IMO Guidelines on Shipowners’ Responsibilities in Respect of Maritime Claims, adopted by 21st IMO Assembly held on 26 November 1999.*

⁶³ *Vienna Convention on the Law of Treaties*, usvojena 23. svibnja 1969., stupila na snagu 27. siječnja 1980.

⁶⁴ Pripremni rad po ovom pitanju podnijela je Nizozemska (WP.6).

i druge definicije pokazala je dodatnu složenost definicije iz točke (b) što bi moglo izazvati probleme kod uspostave jedinstvene forme izvještaja o količinama tereta pa je u odnosu na definiciju primatelja Radna skupina preporučila:

- a) da države ugovornice HNS konvencije usvoje definiciju “primatelja” iz članka 1(4)točka (a), iako se u cijelosti priznanje pravo država ugovornica na izbor,
- b) izbor primjene definicije iz čl 1(4)(b) od strane jedne države ugovornice ne smije dovesti do povećanja doprinosa za osobe u drugoj državi ugovornici.

Odredbom članka 1(4)(a) Konvencije predviđena je i mogućnost da primatelj koji fizički prima teret kao agent, obvezu plaćanja doprinosa prenese na svog nalogodavatelja koji se nalazi u okviru nadležnosti bilo koje države ugovornice, ako izvijesti HNS Fond o osobi nalogodavatelja. Međutim, zauzet je stav da se mora uspostaviti mehanizam kako se ova mogućnost prijenosa obveze plaćanja doprinosa s primatelja koji fizički prima teret, na njegovog nalogodavatelja, ne bi koristila na uštrb HNS Fonda. Stoga je zaključeno da kod provedbe Konvencije države ugovornice moraju tako definirati odnos između primatelja koji fizički prima teret i njegovog nalogodavatelja, kako bi osigurale pravilno izvještavanje o količinama tereta koji podliježe doprinosu.

Utvrđena je i potreba da Skupština HNS Fonda na svom prvom zasjedanju usvoji kriterije za teret u tranzitu u skladu s uvjetima Konvencije, uzimajući u obzir praksu industrije radi čega je industrija pozvana na aktivno sudjelovanje u tom pogledu.

U odnosu na dostavljanje izvještaja o količinama primljenog tereta koji podliježe doprinosu,⁶⁵ Radna skupina je zaključila da:

- a) potencijalne države ugovornice trebaju donijeti propise kojima bi uspostavile sustav izvještavanja i prije ratifikacije Konvencije u svrhu praćenja,
- b) za nacionalne sustave izvještavanja treba propisati niže granice za primljeni teret, u svrhu praćenja potencijalnih tereta koji podliježe doprinosu u skladu s Konvencijom,
- c) model nacionalnih propisa predložen od strane Kanade predstavlja prihvatljiv primjer za uspostavu i provjeru sustava izvještavanja,
- d) model nacionalnog sustava izvještavanja Republike Koreje je značajan korak u uspostavi sustava izvještavanja te je naglašena važnost suradnje s IOPC Fondom radi usklađenja ovih dvaju sustava.

⁶⁵ Pripremni rad po pitanju uspostave nacionalnog sustava izvještavanja pripremio je Ujedinjeno Kraljevstvo na temelju svojih iskustava (WP.7). Kanada je u svom pripremnom radu (WP. 8) predložila model nacionalnih propisa za uspostavu sustava izvještavanja, a Republika Koreja je prezentirala svoja iskustva u pripremanju provedbe Konvencije (WP.9).

3.2.4. Baza podataka HNS tereta

IOPC Fond (1992) prezentirao je bazu podataka za sustav praćenja tereta koji podliježe plaćanju doprinosa, pod nazivom *HNS Convention Contributing Cargo Calculator (HNS CCCC)*, koju je razvio pripremajući se za stupanje na snagu HNS konvencije. Ovaj sustav oblikovan je na način da može služiti i državama i potencijalnim primateljima HNS tereta koji će doprinositi u HNS Fond. Državama će omogućiti ispunjavanje obveze izvještavanja, a primateljima utvrđivanje tvari koje podliježu doprinosu, kao i ukupno primljene količine tereta za svaki račun ili sektor HNS Fonda. Sustav također omogućava utvrđivanje odnosa agenta/nalogodavatelja, što će omogućiti pravilno utvrđenje limita za plaćanje doprinosa.

Prezentacija baze podataka za sustav praćenja tereta koji podliježe plaćanju doprinosa (HNS CCCC) pokazala je da su mnoge ranije administrativne nedorečenosti sada otklonjene ovim transparentnim sustavom, i da države i industrija već mogu primijeniti ovu bazu podataka i zauzeti se za probnu upotrebu u okviru industrije.⁶⁶ Naporima IOPC Fonda u provedbi HNS konvencije pridružila se i EU pa je u tom cilju radi praktične pomoći državama u okviru EMSE održano nekoliko seminara u vezi provedbe HNS konvencije.⁶⁷

Rezultat rada Radne skupine su vrlo korisne smjernice u odnosu na ranije identificirana sporna pitanja, kao i na pitanja istaknuta na samom sastanku, a koja su državama predstavljala ozbiljnu zapreku za prihvatanje Konvencije, kao npr. u odnosu na osiguranje i Potvrde o obveznom osiguranju, definiciju primatelja, robe u tranzitu i načinu izvještavanja. Prihvatanjem zaključaka Radne skupine na Pravnom odboru IMO-a, učinjen je značajan korak u pronalaženju opcija za postizanje cilja, a to je provedba ove Konvencije, značajne za IMO, radi konačnog i cjelovitog zaokruživanja sustava međunarodnopravne regulacije odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim štetnim i opasnim tvarima s brodova.

⁶⁶ IOPC Fond (1992) je u svrhu pomoći državama u provedbi HNS konvencije uspostavio posebnu web stranicu <http://www.hnsconvention.org/en/hnscccc.html> na kojoj je objavljen sustav praćenja tereta koji podliježe plaćanju doprinosa (HNS CCCC), a u rujnu 2005. godine i poseban *Guide to the Implementation of the HNS Convention*, kao i niz prezentacija sa seminara organiziranih u Londonu 2005. i 2006. godine od strane Sekretarijata IOPC Fonda. Vidi: Jacobsson, Mans, *The HNS Convention – Prospects for its Entry into Force*, *CMI Yearbook*, Athens II, 2009, str. 418-430.

⁶⁷ Europska agencija za pomorsku sigurnost - European Maritime Safety Agency (EMSA): *Workshop on the Ratification and Implementation of the HNS and Bunkers Convention and Workshop on the Implementation of the HNS Convention*, 21. 02. i 21. 11. 2006., http://www.emsa.europa.eu/Docs/workshop_hns_workshop.zip – posjećena 18. 01. 2010.

4. PRIJEDLOG PROTOKOLA ZA IZMJENU HNS KONVENCIJE IZ 1996. GODINE

Unatoč značajnom doprinosu Radne skupine IMO-a u razrješavanju spornih pitanja koja su predstavljala ozbiljne pravne i praktične zapreke za provedbu HNS konvencije, uskoro su uočene i nove zapreke koje neće biti moguće riješiti bez izmjene HNS konvencije. Stoga je na 12. zasjedanju Skupštine IOPC Fonda (1992) održanog u listopadu 2007. osnovana nova HNS Radna skupina (*“HNS Focus Group”*)⁶⁸ s mandatom da pripremi prijedlog Protokola za izmjenu HNS konvencije kojim bi se navedena pitanja riješila na način koji bi omogućio državama da potvrde HNS konvenciju kako je izmijenjena Protokolom i time njezino brzo stupanje na snagu. Da se ne bi otvorila rasprava o cijeloj HNS konvenciji, mandat HNS Radne skupine strogo je ograničen na samo tri pitanja,⁶⁹ koja su identificirana kao glavni razlozi i zapreke koje onemogućuju stupanje na snagu HNS konvencije i koja treba razmotriti i riješiti Protokolom, a odnose se na:

- a) Doprinos na LNG račun
- b) Koncept “primatelja” u odnosu na pakirani teret i
- c) Propust podnošenja izvještaja prilikom potvrđivanja Konvencije i nakon toga, o količini primljenog tereta koji doprinosi u HNS Fond.

Prijedlog Protokola utvrđen od strane HNS Radne skupine osnovane od strane IOPC Fonda (1992),⁷⁰ raspravljen je na 94. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a⁷¹ na kojem se većina delegacija u osnovi suglasila s potrebom izmjene Konvencije. Prijedlog Protokola usmjeren je na otklanjanje praktičnih problema koji su državama predstavljali prepreku za potvrđivanje Konvencije, koja unatoč činjenici da je usvojena još 1996. godine i da ju je potvrdilo 13 država, još nije stupila na snagu.⁷²

⁶⁸ *Record of Decisions of the 12th Session of the IOPC Fund (1992) Assembly held from 15 to 19 October 2007*, (92FUND/A.12/28 – Paragraph 27.16), <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html> - posjećena 18. siječnja 2010.

⁶⁹ *Terms of Reference of the HNS Focus Group* (92FUND/WGR5/1, Annex).

⁷⁰ *The 1992 Fund Administrative Council acting on behalf of Assembly at its fourth session in June 2008 approved the text of the draft Protocol to the HNS Convention.*

⁷¹ Na 94. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a održanom u Londonu od 20. – 24. listopada 2008. raspravljen je prijedlog Protokola sadržan u dokumentu Leg. 94/4 Annex 1.

⁷² Podatak se odnosi na listopad 2008. godine.

4. 1. Doprinos na LNG račun

U odnosu na doprinos na LNG račun, utvrđeno je da glavni problem predstavlja odredba HNS konvencije kojom se na plaćanje doprinosa na LNG račun ne obvezuje primatelj, kao kod svih ostalih računa, nego osoba ovlaštena raspolagati teretom u trenutku koji prethodi neposredno prije njegovog iskrcaja.⁷³

Industrija i pojedine države su upozorile da će, ovisno o odredbama ugovora u primjeni, osoba ovlaštena raspolagati LNG teretom u trenutku koji prethodi neposredno prije njegovog iskrcaja, u najvećem broju slučajeva biti prodavatelj. Istaknuto je da je to za države neprihvatljivo, jer se osoba ovlaštena raspolagati LNG teretom koja potječe iz države koja nije stranka HNS konvencije neće moći podvesti pod nadležnost države stranke HNS konvencije. Posljedica ove situacije bit će da država stranka HNS konvencije neće imati mogućnosti zahtijevati od osobe ovlaštene raspolagati LNG teretom iz države koja nije stranka HNS konvencije uplatu pripadajućeg doprinosa na LNG račun. To može dovesti do daljnje posljedice u vidu značajnog manjka sredstava na LNG računu, a što može ugroziti mogućnost HNS Fonda da isplati puni iznos naknade štete prouzročene LNG teretom.

Posebno su države u razvoju, koje su najveći proizvođači i izvoznici LNG tereta,⁷⁴ isticale zabrinutost da odredba članka 19 HNS konvencije na proizvođače i izvoznike tih zemalja prebacuje neproporcionalno veliki ekonomski teret, i da stoga bilo koje rješenje ovog pitanja mora uzeti u obzir i status država u razvoju. To posebno iz razloga što je LNG teret jedini teret na koji se primjenjuje HNS konvencija, a za koji obveza plaćanja doprinosa u HNS Fond ne obvezuje primatelja.

Stoga je predloženo da se ovo pitanje principijelno riješi i odredba članka 19(1)(b) izmijeni u skladu s principima iz HNS Konvencije na način da se na godišnje prijavljivanje količine primljenog LNG tereta, kao i na plaćanje pripadajućeg doprinosa u HNS Fond, obveže fizičkog primatelja LNG tereta. Predložena izmjena HNS konvencije bi udovoljila potrebama država u razvoju, a ujedno bi osigurala i pravnu sigurnost i pravedno rješenje za sve primatelje LNG tereta u državama članicama HNS konvencije. Tom izmjenom bi se ujednačio sustav doprinosa za LNG teret sa sustavom doprinosa koji se primjenjuje u odnosu na sve ostale HNS terete na koje se HNS konvencija primjenjuje, što je u skladu i sa sustavom IOPC Fond konvencije (1992) koja je privukla već preko 100 država stranaka ugovornica.

⁷³ *Article 19(1)(b) HNS Convention*; Vidi pobliže: Rosaeg, Erik, Non-collectable contributions to the separate LNG account of the HNS Convention, *The Journal of International Maritime Law*, 2007, www.lawtextcom – posjećena 08. 01. 2010.

⁷⁴ Najveći izvoznici LNG tereta prema: *Statistics of the LNG World Trade*: (tablica iz dokumenta 92FUND/A/ES.12/9/1/Rev.1).

U slučaju zadržavanja postojeće odredbe HNS konvencije moglo bi doći do manjka sredstava na LNG računu i time do neproporcionalnog opterećenja povećanim doprinosima onih primatelja LNG tereta koji se nalaze u okviru nadležnosti država stranaka HNS konvencije. To bi potencijalno moglo dovesti i do opasnosti opterećenja drugih HNS računa za namirenje šteta iz nezgoda prouzročenih LNG teretom, što bi po mišljenju većine država bilo neprihvatljivo. Predloženom izmjenom HNS konvencije LNG teret bi se tretirao na isti način kao i ostali HNS tereti na koje se primjenjuje HNS konvencija i izbjegle bi se moguće buduće komplikacije i manjak sredstava na LNG računu.

Tijekom rasprave ovog pitanja na 94. sjednici Pravnog odbora IMO-a, određene države su, međutim, istaknule da se pitanje doprinosa na LNG račun ne može riješiti jednostavnom izmjenom Konvencije na način kako je to predložila HNS Radna skupina, da se kao osoba koja je u obvezi plaćanja doprinosa označi primatelj, umjesto osobe koja je u trenutku iskrcaja ovlaštena raspolagati teretom. Smatralo se da je potrebno ostaviti određenu fleksibilnost ugovornim stranama, pa je predloženo da se obveza primatelja na plaćanje doprinosa uspostavi tek ukoliko osoba koja je ovlaštena raspolagati teretom ne plati doprinos na čije plaćanje se obvezala ugovorom s primateljem. Neformalna skupina na čelu s delegacijom Malezije u tom je smislu podnijela kompromisni prijedlog⁷⁵ koji predviđa da osoba odgovorna za plaćanje doprinosa bude primatelj, osim ukoliko ugovorom između primatelja i osobe ovlaštene na raspolaganje teretom ta osoba preuzme obvezu plaćanja doprinosa pod uvjetom da je primatelj obavijestio državu ugovornicu o postojanju takvog ugovora. Međutim, ukoliko osoba ovlaštena raspolagati teretom proputi platiti doprinos, primatelj i dalje ostaje u obvezi plaćanja doprinosa.

Po mišljenju neformalne skupine ovakav kompromisni prijedlog je fleksibilan, jednostavan za primjenu, a ujedno uvažava postojeću praksu trgovine LNG teretom i rješava potencijalni pravni problem naplate doprinosa od osobe koja nije u nadležnosti države ugovornice. Osim toga, udovoljava i potrebama država u razvoju o pravednijoj raspodjeli ekonomskog tereta, jer je obveznik na plaćanje doprinosa u prvoj instanci primatelj, a daje se opcija njegove zamjene na osobu koja je ovlaštena raspolagati teretom.

Pravni odbor IMO-a je odobrio ovaj prijedlog te utvrdio izmjene koje bi trebalo izvršiti u prijedlogu Protokola odnosno odredbama Konvencije koje iz toga proizlaze.

⁷⁵ LEG 94/4/1.

4.2. Koncept “primatelja” u odnosu na pakirani teret

Već je rečeno da HNS konvencija u članku 1(4) predviđa dvije moguće definicije “primatelja”.⁷⁶ Nakon preporuke Radne skupine usvojene od strane Pravnog odbora IMO-a na 87. sjednici održanoj u listopadu 2003. godine, većina država se izjasnila da će u provedbi Konvencije primijeniti definiciju iz članka 1(4)(a) Konvencije. Ova definicija sastoji se, međutim, od dva dijela. Prvi dio definicije “primatelja” isti je kao u IOPC Fond konvenciji (1992) i označava osobu koja fizički prima teret. Drugi dio definicije označava izuzetak od pravila i omogućuje da, ukoliko je agent osoba koja fizički prima teret, svoju obvezu može prenijeti na svog nalogodavatelja, ali samo u slučaju postojanja odnosa agent/nalogodavatelj. Opće je mišljenje da je za HNS teret u rasutom stanju (ulje, LPG, LNG, tekući i suhi teret u rasutom stanju) odredba članka 1(4)(a) dovoljno određena i da države ne bi trebale imati problem sa identifikacijom primatelja tereta koji podliježe doprinosu u HNS Fond.

4.2.1. Problem izvještavanja u odnosu na pakirani teret

Međutim, od strane većeg broja država ukazano je na problem utvrđivanja i izvještavanja o količinama primljenog pakiranog HNS tereta. To stoga što je fizički primatelj, kako je definiran člankom 1(4)(a) Konvencije, najčešće sama luka ili terminal. Tu se javljaju dva ključna problema. Jedan je da lučki terminali koji pružaju samo infrastrukturu koja omogućuje kamionima da iskrcaju teret s ro-ro brodova i trajekata i koji nakon napuštanja terminala nastavljaju prijevoz cestom u većini slučajeva ne mogu identificirati nalogodavatelja. Stoga, neke države u takvim situacijama ne smatraju lučke terminale fizičkim primateljima zato što oni nisu u poziciji identificirati primatelja pakiranih tereta. Čak i u slučaju da je identifikacija primatelja moguća, izvještavanje o svakom pakiranom HNS teretu koji prolazi kroz luku ili terminal predstavljalo bi preveliki administrativni teret, kako za terminale, tako i za

⁷⁶ Article 1(4) “Receiver” means either:

- (a) the person who physically receives contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party; provided that if at the time of receipt the person who physically receives the cargo acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of any State Party, then the principal shall be deemed to be the receiver, if the agent discloses the principal to the HNS Fund; or
- (b) the person in the State Party who in accordance with the national law of that State Party is deemed to be the receiver of contributing cargo discharged in the ports and terminals of State Party, provided that the total contributing cargo received according to such national law is substantially the same as that which would have been received under (a).

države stranke ugovornice Konvencije.⁷⁷ U nekim drugim slučajevima, kao kad se prevozi u kontejnerima, pakirani HNS teret možda uopće nije niti evidentiran. Radi se o vrlo kompleksnom i dugom logističkom lancu, posebno za pakirani HNS teret u kontejnerima, koji uključuje značajan broj drugih osoba, kao npr. špeditere, carinu, skladišta.

Ovo pitanje je posebno važno zbog potencijalnog učinka na osobe koje doprinose u HNS Fond, a u okviru postojećeg teksta HNS konvencije nije moguće postići ujednačeni postupak. Stoga je nesumnjivo da izvještavanje o pakiranom HNS teretu donosi kompleksne probleme kako industriji, tako i državama, pa je dugoročno gledano vrlo velika vjerojatnost da bi došlo do značajnog propuštanja u izvještavanju o količinama pakiranog HNS tereta. Kompleksnost i široka skala administrativnih problema vezanih uz izvještavanje o količinama pakiranog HNS tereta stoga je zasigurno jedan od glavnih razloga zašto mnoge države, koje bi inače potvrdile Konvenciju, do sada to nisu učinile. To dokazuje i činjenica da su upravo ovi administrativni problemi jedan od glavnih razloga što čak sedam od devet država koje su već potvrdile HNS Konvenciju⁷⁸ nije prilikom potvrđivanja, a niti nakon toga, podnijelo potrebne izvještaje u skladu s Konvencijom o količinama primljenog HNS tereta u prethodnoj godini.

Kao jedno od mogućih rješenja ovog pitanja predlagala se izmjena članka 1(4)(a) na način da se briše ovlaštenje primatelja koje mu omogućuje identificirati nalogodavatelja i prenijeti na njega obvezu doprinosa u HNS Fond. To bi, međutim, imalo negativan učinak na neke primatelje HNS tereta u rasutom stanju, posebno na neovisna skladišta na terminalima, a po mišljenju većine, to svejedno ne bi riješilo administrativne probleme industrije i država vezano za izvještaje o količinama pakiranog HNS tereta pa je zaključeno da izmjena definicije “primatelja” ne bi dovela do rješenja problema.

Analizirajući ostale odredbe HNS Konvencije uočeno je da bi najpraktičnije rješenje bilo da se Konvencija izmijeni u pogledu pakiranog tereta na način da se pakirani HNS teret u cijelosti isključi iz drugog stupnja odgovornosti, tj. odgovornosti HNS Fonda, ali da on i dalje ostane u pokriću prvog stupnja, odgovornosti vlasnika broda. Prednost ovog prijedloga je u pojednostavljenju procedure izvještavanja, prvenstveno za države, ali i za industriju, jer bi se izvještaji odnosili i doprinos plaćao

⁷⁷ U analizi uzroka za neuspješnost nekih konvencija utvrđeno je da su često administrativni razlozi povezani s troškovima u provedbi neke konvencije koji padaju na državu, a ne na industriju kao što je npr. upravo kod HNS konvencije, uzrok da države ne potvrđuju te konvencije unatoč izrazitoj koristi koju bi imale temeljem takve konvencije. Vidi: Griggs, Patrick, *Obstacles to Uniformity of Maritime Law*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 34, No. 2, April, 2003, str. 191-208.

⁷⁸ *Record of Decisions of the 12th Session of the IOPC Fund (1992) Assembly held from 15 to 19 October 2007*, (92FUND/A.12/28 – Paragraph 27.3).

samo na rasuti HNS teret pa bi se i odgovornost HNS Fonda odnosila samo na HNS teret u rasutom stanju.

Međutim, predlagatelji ovog prijedloga bili su svjesni da bi limitiranjem ukupne naknade štete samo na prvi stupanj odgovornosti i raspoloživi iznos za naknadu šteta prouzročenih pakiranim teretom bio značajno niži, što ne mora biti prihvatljivo svim stranama. Osim toga, od strane industrije je isticana i važnost zadržavanja osnovnog principa HNS konvencije i kad se radi o pakiranom teretu, a to je dvostupanjski sustav odgovornosti i mogućnost pune naknade štete oštećenima, bez obzira da li je do štete došlo HNS teretom u pakiranom ili rasutom stanju.

Trebalo je riješiti niz kompleksnih pitanja kako bi se pripremio prijedlog Protokola koji bi bio ostvariv u praksi, ali i prihvatljiv većini država, jer se samo time može osigurati njegovo brzo stupanje na snagu. Predloženo je, stoga, rješenje kojim bi se i za pakirani teret zadržao dvostupanjski sustav odgovornosti, ali da pakirani HNS teret ne podliježe obvezi plaćanja doprinosa u HNS Fond. Takvo bi rješenje oslobodilo države i industriju obveze izvještavanja o količinama primljenog pakiranog tereta, a štete bi se u prvom stupnju naknađivale od vlasnika broda, a u drugom stupnju iz općeg računa HNS Fonda. To bi, međutim, značilo da bi primatelji HNS tereta u rasutom stanju koji doprinose na opći račun HNS Fonda snosili odgovornost i za štete prouzročene pakiranim teretom koji ne bi doprinosio na taj račun. Stoga je predloženo da se za štete prouzročene pakiranim HNS teretom povisi limit odgovornosti u prvom stupnju do kojeg odgovara vlasnik broda, kako bi se za štete kojima je uzrok pakirani teret pravednije podijelila odgovornost između vlasnika broda i općeg računa HNS Fonda.

Statistike⁷⁹ su, međutim, pokazale da čak u 124 od 126 nezgoda koje bi se potencijalno mogle podvesti pod HNS konvenciju iznos potencijalne naknade ne bi prelazio iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika, te da bi do odgovornosti HNS Fonda došlo samo u dva slučaja, od kojih se niti jedan slučaj nije odnosio na pakirani teret. To pokazuje da zapravo nema nikakvog stvarnog opravdanja za povišenje iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika niti za štete prouzročene pakiranim, niti drugim HNS teretom.

⁷⁹ Statistički podaci o nezgodama za period od 5 godina (2002.-2007.), koje bi se mogle podvesti pod HNS konvenciju da je Konvencija bila na snazi, izrađeni od strane *International Group of P&I* na zahtjev UK-a i ostalih država HNS Radne skupine, pokazali su da je u tom periodu identificirano 126 takvih nezgoda. Od tih 126 nezgoda čak u 98% slučajeva (u 124 nezgode), naknada štete bi bila u okviru ograničene odgovornosti brodovlasnika, a samo u dva slučaja bi prelazila taj iznos, pa bi došlo do odgovornosti i drugog stupnja, tj. HNS Fonda, i to za relativno mali iznos. Iz statistike također proizlazi da se niti u jednom od ova dva slučaja nije radilo o štetama uzrokovanim pakiranim teretom. Poblize: *Analyses of Claims Data on List of HNS Incidents involving Vessels entered in an International Group Member Club in the Period 2002-2007, Submitted by International Group of P&I Clubs, 18 January 2008 - 92FUND/WGR.5/5.*

4.2.2. Kompromisni prijedlog u odnosu na pakirani HNS teret

Prijedlogom Protokola stoga je utvrđeno kompromisno rješenje ovog pitanja kojim se pakirani teret isključuje iz definicije tereta koji doprinosi u HNS Fond, iako bi štete prouzročene pakiranim HNS teretom i dalje ostale u pokriću HNS Fonda, čime bi se zadržao dvostupanjski sustav odgovornosti i za te štete. Kako će u tom slučaju doprinosima koji plaća samo rasuti teret u HNS Fond biti pokrivene i štete za pakirani teret, predloženo je da se iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika u prvom stupnju odgovornosti povisi, kako bi HNS Fond sudjelovao u naknadi štete u što manjem broju slučajeva. Povišenje odgovornosti brodovlasnika utvrdilo bi se za slučajeve kada se radi o štetama prouzročenim samo pakiranim teretom ili štetama prouzročenim i pakiranim i rasutim HNS teretom s istog broda, ili kad nije moguće utvrditi da li je šteta prouzročena rasutim ili pakiranim teretom prevoženim istim brodom.

Većina delegacija na 94. sjednici Pravnog odbora IMO-a bila je spremna prihvatiti ovaj kompromisni prijedlog ukoliko bi povišenje odgovornosti brodovlasnika bilo umjereno, iako su neke delegacije izrazile sumnju o potrebi povišenja ove odgovornosti obzirom na statističke podatke koji su jasno pokazali da štete uzrokovane pakiranim HNS teretom do sada nikada nisu prelazile odgovornost brodovlasnika u prvom stupnju odgovornosti kako je utvrđena Konvencijom. Zaključeno je, međutim, da će se u interesu postizanja kompromisa po ovom pitanju, iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika u prvom stupnju umjereno povišiti, a utvrđenje konkretnih iznosa povišenja ostavljeno je za odlučivanje na diplomatskoj Konferenciji.

Pravni odbor je stoga usvojio prijedlog odredbi Protokola kojima se utvrđuju definicije rasutog i pakiranog HNS tereta,⁸⁰ nova definicija HNS tereta koji doprinosi u HNS Fond,⁸¹ te dodatak odredbama o ograničenju odgovornosti brodovlasnika.⁸²

4.3. Propust podnošenja izvještaja prilikom potvrđivanja Konvencije

Utvrđeno je da je propust podnošenja izvještaja o količinama tereta koji podliježe doprinosu u HNS Fond, a koje su države dužne podnijeti prilikom potvrđivanja HNS konvencije i svake godine nakon toga, glavna zapreka koja onemogućuje stupanje na snagu HNS konvencije jer se ne može utvrditi da li su pretpostavke stupanja na snagu Konvencije ispunjene. U odnosu na ovu zapreku potrebno je riješiti dva ključna pitanja.

⁸⁰ Article 3, paragraph 2 of the draft Protocol.

⁸¹ Article 3, paragraph 3 of the draft Protocol.

⁸² Article 5 of the draft Protocol.

Prvo pitanje odnosi se na propust Konvencije da izravno veže odredbe Konvencije kojima se utvrđuje obveza izvještavanja o količinama tereta koji podliježe doprinosu s odredbama o potvrđivanju Konvencije. Ovaj propust, stoga, omogućuje potvrđivanje Konvencije sa svim njezinim odredbama o odgovornosti za naknadu štete, a bez ispunjenja obveze o podnošenju izvještaja i doprinosu u HNS Fond. Propust podnošenja izvještaja u vrijeme potvrđivanja Konvencije onemogućuje Generalnog tajnika IMO-a da utvrdi da li su kriteriji Konvencije za njezino stupanje na snagu ispunjeni, a time i utvrđenje trenutka stupanja na snagu Konvencije. Radi toga je potrebno vezati potvrđivanje Konvencije s obvezom dostavljanja izvještaja na način da države, kada dostavljaju izjavu o potvrđivanju Konvencije, moraju ispuniti i tu svoju osnovnu ugovornu obvezu o dostavljanju izvještaja, jer se u protivnom neće smatrati da je potvrđivanje Konvencije učinjeno na valjan način. Važno je također osigurati dostavljanje godišnjih izvještaja i nakon potvrđivanja Konvencije, sve do njezinog stupanja na snagu.

Da bi se otklonili ovi problemi, prijedlogom Protokola se utvrđuje da je za valjanost potvrđivanja Protokola od strane države neophodno da ta država dostavi i izvještaj o teretima koji doprinose u HNS Fond, jer u protivnom izjava o potvrđivanju neće biti prihvaćena od Generalnog tajnika IMO-a kao depozitara. Država ugovornica bit će obvezna i dalje nastaviti dostavljati godišnje izvještaje, sve dok Protokol ne stupi na snagu. U protivnom, država se privremeno neće smatrati državom članicom Protokola dok ne dostavi potrebne izvještaje, pa Protokol neće stupiti na snagu za tu državu koja je u zakašnjenju s dostavom izvještaja, niti će se ona računati kao stranka ugovornica u svrhu stupanja na snagu Protokola.

Drugo ključno pitanje je kako postupiti prema državi koja nakon stupanja na snagu Konvencije, iz bilo kojeg razloga, propusti dostavljati direktoru HNS Fonda izvještaje o teretima koji podliježu doprinosu. Propust podnošenja izvještaja nakon stupanja na snagu Konvencije rezultirao bi u neplaćanju doprinosa, ali ne i u sprječavanju isplate naknade štete. Jedino rješenje je da se za ovaj propust utvrde sankcije, kako bi se spriječile neželjene posljedice za osobe koje uredno ispunjavaju svoju obvezu plaćanja doprinosa u HNS Fond, a koje su iz onih država koje uredno izvršavaju svoju obvezu o dostavljanju izvještaja. U tu svrhu, kao precedent može poslužiti Protokol o osnivanju Dopunskog Fonda iz 2003. godine⁸³ koji u članku 15. predviđa da se neće naknaditi šteta do koje dođe u državi ugovornici, sve dok ta država u cijelosti ne ispuni svoju obvezu u odnosu na davanje izvještaja o teretima koji podliježu doprinosu za sve godine koje su prethodile nastupanju štetnog događaja.

U odnosu na obvezu dostavljanja izvještaja nakon stupanja na snagu Protokola, prijedlogom Protokola utvrđuje se, stoga, nova odredba prema kojoj će se isplata

⁸³ Vidi *supra*, bilj. 53.

naknade štete, osim onih uslijed smrti i tjelesnih ozljeda, privremeno obustaviti do ispunjenja obveze o podnošenju izvještaja, a ako država propusti dostaviti izvještaje u roku godine dana od obavijesti direktora HNS Fonda o njezinom propustu, isplata naknade će se trajno obustaviti.

Neke delegacije su smatrale da je suprotno međunarodnom pravu da depozitar ima ovlast odbiti izjavu države o potvrđivanju Protokola uz koju nije dostavljen i izvještaj o teretima koji doprinose u HNS Fond. Ova sumnja je, međutim, otklonjena, jer su ovlasti depozitara u članku 77. Konvencije o međunarodnim ugovorima iz 1969. godine⁸⁴ navedene samo primjerice, s tim da je jasno utvrđeno da stranke međunarodnog ugovora mogu izričito prenijeti na depozitara i druge ovlasti i funkcije. Kako ovlast odbijanja izjave o potvrđivanju nije na navedenoj listi iz članka 77., potrebno je to u Protokolu izričito utvrditi. Nakon diskusije, Pravni odbor IMO-a je prihvatio predložene izmjene Protokola u odnosu na pitanje dostavljanja izvještaja o teretima koji doprinose u HNS Fond, u vrijeme potvrđivanja Protokola, i nakon toga.

4.4. Ostali prijedlozi za izmjenu HNS Konvencije

4.4.1. Definicija HNS tereta

S obzirom da je u međuvremenu *IMDG Code* revidiran,⁸⁵ pojavila se potreba da se u odnosu na definiciju HNS tereta iz članka 1(5)(vii) Konvencije, Protokolom precizno utvrdi na koju listu *IMDG Code* se u toj definiciji HNS tereta upućuje. Da li na listu koja je bila na snazi u vrijeme donošenja Konvencije iz 1996. godine ili na revidiranu listu na snazi u vrijeme donošenja Protokola.

Kako je na Konferenciji iz 1996. godine postignuta suglasnost da se HNS Konvencija neće primjenjivati na određene tvari (kao npr. ugljen, riblje brašno, itd.), definicija HNS tvari je tada pažljivo formulirana da osigura dogovoreno. Stoga je većina delegacija Pravnog odbora smatrala da ne bi trebalo dirati u definiciju HNS tereta utvrđenu na Konferenciji 1996. godine, pa je prihvaćeno da se u članku 1(5)(vii) HNS Konvencije iz 1996. godine iza upućivanja na *IMDG Code*, u nacrtu Protokola dodaju riječi “*as in effect in 1996*”, kako se ne bi ponovno otvarala diskusija o tvarima na koje se primjenjuje Konvencija, a što je već riješeno 1996.

⁸⁴ *Vienna Convention on the Law of Treaties*, 1969.

⁸⁵ *IMDG Code Amendments, adopted May 2004, entry into force 1 January 2006; Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code update several sections of the Code relating to the carriage of dangerous goods and also include a new chapter 1.4 on Security Provisions intended to address the security of dangerous goods being transported by sea.*

godine. Zatraženo je od tajništva IMO-a da potvrdi koja je verzija *IMDG Code* bila na snazi 1996. godine te da radi transparentnosti i radi olakšavanja primjene ove odredbe, ali potpuno odvojeno od prijedloga Protokola, pripremi listu uključenih, ili isključenih tvari iz *IMDG Code* koji je bio na snazi 1996. godine.

Međutim, iako je pitanje definicije HNS tereta iz članka 1(5)(vii) već bilo raspravljeno, na 95. sjednici Pravnog odbora IMO-a⁸⁶ delegacija Bahama⁸⁷ je ponovno otvorila raspravu o tom pitanju. Predložila je da se umjesto verzije *IMDG Code* iz 1996. godine, u Konvenciju inkorporira naknadne izmjene, kao što je to predviđeno kod pozivanja na druge instrumente. To je obrazloženo činjenicom da je od usvajanja Konvencije već prošlo 13 godina radi čega treba uključiti nova saznanja o opasnim i štetnim tvarima i uskladiti HNS sustav s tim novim saznanjima, a da bi primjena verzije *IMDG Code* iz 1996. godine mogla dovesti do konfuzije.

Međutim, većina delegacija potvrdila je već raniju odluku da se pozivanje na *IMDG Code* u članku 1(5)(vii) treba odnositi na verziju iz 1996. godine iz razloga već navedenih uz raniju odluku, odnosno da treba izbjeći ponovno otvaranje pitanja definicije opasnih i štetnih tvari na koje se primjenjuje Konvencija. Sveobuhvatnu definiciju HNS tvari bi i tako bilo izuzetno teško postići, a treba također imati na umu da bilo koja izmjena u definiciji HNS tereta može imati za posljedicu promjenu i u već utvrđenom sustavu doprinosa. To bi onda moglo dovesti do produžetka rada na Protokolu i do odgode njegovog usvajanja, a time i do odgode stupanja na snagu Konvencije, što se želi izbjeći. Stoga je odlučeno da se pozivanje na *IMDG Code* treba odnositi na verziju iz 1996. godine, kako je već ranije odlučeno.

4.4.2. Pravni učinak koji će usvajanje Protokola imati za države koje su već potvrdile Konvenciju iz 1996. godine

Delegacija Cipra je na 94. sjednici Pravnog odbora istakla problem vezan uz potvrđivanje novog Protokola od strane država kao što je Cipar, koje su već potvrdile Konvenciju iz 1996. godine. Analizu pravnih učinaka tajništvo IMO-a je izložilo u dokumentu LEG 95/3/3 u kojem se potvrđuje da je već bilo precedenata⁸⁸ u okviru IMO-a u kojima je državama bilo omogućeno da usvoje izmjenu Konvencije Protokolom, i da potvrde Protokol prije stupanja na snagu same Konvencije. Precedenti potvrđuju mo-

⁸⁶ 95. sjednica Pravnog odbora IMO-a održana je u Londonu od 30. ožujka do 3. travnja 2009., na kojoj se nastavila rasprava o tekstu Protokola predloženom od HNS Radne skupine uvažavajući izmjene usvojene na 94. sjednici, a koje su uključene u novi prijedlog Protokola sadržan u Dodatku dokumenta LEG 95/3 koji je bio baza za nastavak raspravljanja.

⁸⁷ LEG 95/3/2.

⁸⁸ *Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 73/78), and 1992 Protocol to the 1971 Fund Convention.*

gućnost otkaza Konvencije i potvrđivanja Protokola kojim se Konvencija mijenja. Iako delegacija Cipra nije bila zadovoljna ovim obrazloženjem, druge delegacije su istakle i drugi precedent⁸⁹ Protokola koji je značajno mijenjao odredbe konvencije koja još nije stupila na snagu.

Naglašeno je također da, podrazumijevajući da HNS Konvencija iz 1996. godine neće stupiti na snagu, odredba članka 16. prijedloga Protokola treba omogućiti državama koje su izjavile svoju suglasnost biti vezane HNS Konvencijom iz 1996. godine da povuku svoju suglasnost bez potrebe formalnog otkazivanja Konvencije. Potvrđeno je također da, u skladu s odredbom članka 54(b) Bečke konvencije iz 1969. godine, u periodu dok konvencija još nije stupila na snagu, država koja je izjavila suglasnost biti vezana nekom konvencijom može svoju suglasnost povući u “bilo koje vrijeme.”

4.4.3. Djelokrug primjene

Prijedlog delegacije Japana kojim se predlaže izmjena sadašnjeg članka 3(d) Konvencije, koja izmjena ima za cilj otklanjanje nesporazuma i razjašnjenje geografskog djelokruga primjene Konvencije,⁹⁰ prihvaćena je od strane Pravnog odbora i uključena u prijedlog Protokola.

Izmjene u prijedlogu Protokola prihvaćene na 95. sjednici Pravnog odbora IMO-a, sadržane su u revidiranoj verziji prijedloga Protokola koji će pod nazivom “Nacrt Protokola iz 2010. godine Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. godine”⁹¹ biti predmet rasprave i usvajanja na Diplomatskoj konferenciji za reviziju HNS Konvencije.⁹²

⁸⁹ *The Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977.*

⁹⁰ *LEG 95/3/5 – Article 3 (d): to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage as referred to in (a), (b) and (c).*

⁹¹ *LEG/CONF. 17/3 – Annex: Draft Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.*

⁹² *LEG/CONF. 17/1 – Provisional Agenda for the Conference.*

5. ZAKLJUČAK

Protokolom predloženim na usvajanje Diplomatskoj konferenciji, koja će se održati u Londonu 26. travnja 2010. godine, predložene su izmjene HNS konvencije iz 1996. godine, koje bi trebale otkloniti tri glavne zapreke koje su do sada sprječavale države da potvrde HNS konvenciju iz 1996. godine, odnosno, koje su onemogućavale Generalnog tajnika IMO-a da utvrdi da li su uvjeti za stupanje na snagu Konvencije ispunjeni.

Prema odredbi članka 18. prijedloga Protokola iz 2010. godine odredbe članka 1. do 44. i Dodatak I. i II. Konvencije iz 1996. godine, kako su izmijenjeni Protokolom iz 2010. godine, zajedno sa završnim odredbama iz članka 20. do 29. Protokola iz 2010. godine, činit će novu međunarodnu konvenciju pod nazivom: “Međunarodna Konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 2010. godine.”⁹³

U skladu s odredbom članka 20(8) prijedloga Protokola iz 2010. godine za državu koja izjavi svoju suglasnost biti vezana Protokolom iz 2010. godine smatrat će se da je na dan potvrđivanja Protokola iz 2010. godine otkazala HNS konvenciju iz 1996. godine. Prema tome, države ugovornice HNS konvencije iz 1996. godine neće morati posebno otkazivati Konvenciju iz 1996. godine ukoliko potvrde Protokol iz 2010. godine.

Prijedlogom Protokola iz 2010. godine utvrđena je obveza država da prilikom potvrđivanja Protokola iz 2010. godine dostave Generalnom tajniku IMO-a izvještaj s podacima o ukupnim količinama tereta primljenim u toj državi prethodne godine koji podliježe plaćanju doprinosa na opći i na pojedine posebne račune, jer u suprotnom, izjava o potvrđivanju Protokola neće biti prihvaćena od strane Generalnog tajnika IMO-a.

Također je utvrđena obveza država da nakon potvrđivanja Protokola iz 2010. godine svake godine do najkasnije 31. svibnja, pa sve dok Protokol iz 2010. ne stupi na snagu, dostavljaju izvještaji s podacima o ukupnim količinama tereta koji podliježe plaćanju doprinosa na opći i na pojedine posebne račune primljenim u toj državi prethodne godine, jer će u suprotnom njen status stranke ugovornice Protokola biti privremeno suspendiran sve dok ne dostavi izvještaje s potrebnim podacima.

Odredbom članka 14. prijedloga Protokola utvrđena je odredba 21 bis. Konvenciji, a kojom se predviđaju sankcije za propuštanje dostavljanja izvještaja o teretu koji podliježe plaćanju doprinosa nakon stupanja na snagu Protokola, na način da se nakna-

⁹³ *The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention).*

da štete privremeno neće isplatiti, osim za štete uslijed smrti i tjelesnih ozljeda, sve dok država ugovornica ne ispuni svoju ugovornu obvezu o dostavi izvještaja za sve godine koje prethode nezgodi iz koje se potražuje naknada štete. Ukoliko država svoju obvezu ne ispuni u roku od godine dana od obavijesti direktora Fonda o propustu, isplata naknade štete trajno će se obustaviti.

Ovim odredbama ispravlja se propust HNS konvencije iz 1996. godine koja nije imala sankcije ni za propust davanja izvještaja prije stupanja na snagu Konvencije, što je onemogućilo utvrđivanje ispunjenja uvjeta za njezino stupanje na snagu, niti za propust davanja izvještaja nakon stupanja na snagu Konvencije što bi za posljedicu imalo obvezu HNS Fonda na isplatu naknade i u slučaju da doprinosi Fondu nisu plaćeni jer država nije dostavila izvještaje o količinama tereta koji doprinose u Fond.

Izvjешćavanje o teretima koji doprinose u HNS Fond je značajno pojednostavljeno time što je pakirani teret izuzet iz obveze izvjешćavanja o količinama HNS tereta, kao i od obveze da doprinosi u HNS Fond, što je utvrđeno izmjenama u odredbi članka 3. prijedloga Protokola iz 2010. godine. Ovim izmjenama mijenja se odredba članaka 1(5) Konvencije, unošenjem odvojenih definicija za teret u rasutom stanju i za pakirani teret, te odredba članka 1(10) Konvencije kojom se utvrđuje plaćanje doprinosa u HNS Fond samo od strane tereta u rasutom stanju. S ovom izmjenom u vezi je i izmjena utvrđena u odredbi članka 7 prijedloga Protokola iz 2010. kojom se mijenja odredba članka 9(1) Konvencije i utvrđuju različiti iznosi ograničenja odgovornosti brodovlasnika za štete prouzročene teretom u rasutom stanju, od iznosa ograničenja odgovornosti za štete prouzročene pakiranim teretom, ili pakiranim i rasutim teretom, ili ako nije moguće utvrditi da li je šteta prouzročena pakiranim ili rasutim teretom s istog broda. Iznosi ograničenja odgovornosti za štete prouzročene rasutim teretom, u prijedlogu Protokola iz 2010. nisu mijenjani, a utvrđivanje iznosa za štete prouzročene pakiranim teretom ostavljeno je za Diplomatsku konferenciju.

Prema zadnjim raspoloživim podacima kao “umjereno” povišenje iznosa ograničenja odgovornosti brodovlasnika za pakirani teret predlaže se u iznosu od 30% na sadašnje iznose odnosno na 13 milijuna SDR za brodove do 2.000 BRT-a, a zatim 10% povišenja za svaku tonu preko 2.000 BRT-a, do maksimalno 110 milijuna SDR.

Odredbom članka 11 prijedloga Protokola iz 2010. godine izmijenjena je odredba članka 19 Konvencije u odnosu na plaćanje doprinosa za LNG teret. Utvrđena je obveza primatelja na plaćanje doprinosa, osim ako se na plaćanje doprinosa obvezala osoba ovlaštena na raspolaganje LNG teretom neposredno prije njegovog iskrcaja, pod uvjetom postojanja ugovora između te osobe i primatelja i ukoliko je primatelj obavijestio državu ugovornicu o postojanju takvog ugovora. Ukoliko osoba ovlaštena na raspolaganje teretom neposredno prije njegovog iskrcaja ne

plati doprinos, ili dio doprinosa, primatelj je u obvezi plaćanja tog dijela doprinosa. Internim propisima HNS Fonda će se utvrditi kada će se smatrati da osoba ovlaštena na raspolaganje teretom nije ispunila svoju obvezu plaćanja doprinosa.

U vezi s izmjenom osobe obvezne na plaćanje doprinosa na LNG račun, odredbom članka 13 prijedloga Protokola izmijenjena je i odredba članka 21(5)(b) Konvencije kojom se utvrđuje redoslijed i način izdavanja računa za plaćanje doprinosa u slučaju LNG tereta.

Izmjene Konvencije koje se predlažu prijedlogom Protokola iz 2010. značajne su jer razrješavaju ona pitanja koja su predstavljala glavne zapreke u provedbi HNS konvencije iz 1996. godine, pa bi usvajanje Protokola iz 2010. godine i njegovo stupanje na snagu dovelo do novog međunarodnog instrumenta, HNS konvencije iz 2010. godine, kojom bi se unaprijedilo i završilo međunarodnopravnu regulaciju odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim štetnim i opasnim tvarima s brodova.⁹⁴

Kako će Protokol iz 2010. godine, odnosno HNS Konvencija iz 2010., pružiti žrtvama šteta prouzročenih HNS tvarima puno višu, sigurniju i bržu naknadu s obzirom na visoke iznose ograničenja odgovornosti i obvezno osiguranje, a da s obzirom na vrlo široku listu tvari na koje se Konvencija primjenjuje gotovo da i nema broda koji u nekom trenutku neće prevoziti opasni i štetni teret prema Konvenciji, bilo bi uputno da Republika Hrvatska što prije razmotri pravne i praktične učinke Protokola i Konvencije iz 2010. godine kako bi mogla utvrditi svoj interes u odnosu na potvrđivanje Protokola iz 2010. godine.

Međutim, pri tome treba uzeti u obzir da se radi o vrlo kompleksnom međunarodnom instrumentu te da je prije potvrđivanja potrebno izvršiti čitav niz predradnji. Nije dovoljno samo potvrditi Protokol i izvršiti potrebno usklađenje Pomorskog zakonika, nego je potrebno donijeti i čitav niz propisa kojima bi se uspostavio sustav praćenja potencijalnih tereta koji podliježu doprinosu u skladu s Konvencijom, i to prije potvrđivanja Protokola odnosno Konvencije iz 2010. godine. Potrebno je pripremiti i industriju na praktičnu primjenu sustava izvještavanja, kao i uspostaviti suradnju s IOPC Fondom radi usklađenja nacionalnog sustava sa sustavom i bazom podataka Fonda. Treba pripremiti pomorsku industriju na potrebu obveznog osiguranja te uskladiti niz propisa, među kojima i one koji se odnose na izdavanje i kontrolu Potvrda o obveznom osiguranju itd.

⁹⁴ Prijedlog Protokola iz 2010. za izmjenu HNS konvencije iz 1996. godine usvojen je na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu 26. travnja 2010. godine. Iznos ograničenja odgovornosti brodovlasnika za štete prouzročene pakiranim teretom povišen je za 15% u odnosu na HNS konvenciju iz 1996. godine.

LITERATURA

1. Baughen, Simon, *Shipping Law*, Cavendish Publishing Limited, 2001.
2. Bravar, Aleksandar, Izvanugovorna odgovornost kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari, *Zbornik Pravnog fakulteta, Zagreb*, 43 (1) (1993).
3. Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Obuhvat i karakteristike opasnih i štetnih tvari u HNS Konvenciji, Pravni fakultet, Zagreb, 2007.
4. Bravar, Aleksandar, *Miscellanea Maritima – Materiae Noxiosae*: Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem – HNS konvencija, Pravni fakultet, Zagreb, 2007.
5. Ćorić, Dorotea, Draft International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 = Nacrt međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija) Usporedni engleski izvornik i hrvatski prijevod – prema: LEG/CONF.10/DC.4 (od 2. svibnja 1996.), u: *Usporedno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, Vol. 37, broj 145/148=1/4 (1995).
6. Ćorić Dorotea, Odgovornost i naknada štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa, *Zbornik PFZ*, 58, (1-2) (2008).
7. Ćorić, Dorotea, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
8. Ćorić, Dorotea, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 4-6 (2001).
9. Filipović, Velimir, Nacrt novih međunarodnih sporazuma pred pravnim odborom IMCO-a: Izvještaj s 37. zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (Vol. 20), br. 80 (1978).
10. Filipović, Velimir, Unifikacija odredaba o odgovornosti i naknadi štete kod prijevoza štetnih i opasnih materija pred Pravnim odborom Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije: (Osvrt na 39. zasjedanje)/ V.F. i E. P., *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (Vol. 21) br. 83 (1979).
11. Filipović, Velimir, Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem: (Razmišljanja uz Nacrt nove konvencije IMO-a), *Usporedno pomorsko pravo i kupoprodaja* (Vol. 25) br. 100 (1983).

12. Filipović, Velimir, Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 64, (1974).
13. Grabovac, Ivo, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split, 1986.
14. Grabovac, Ivo, Neka razmišljanja o odgovornosti za štetu u vezi s prijevozom štetnih i opasnih tvari morem, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. XVII, 1980.
15. Grabovac, Ivo, Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002.
16. Griggs, Patrick, Obstacles to Uniformity of Maritime Law, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 34, No. 2, April, 2003.
17. Jacobsson, Mans, The HNS Convention – Prospects for its Entry into Force, *Yearbook*, Athens II, 2009.
18. Luttenberger, Axel, Oživotvorenje sustava odgovornosti i naknade štete uzrokovane prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, *Pomorski zbornik*, Knjiga 40 (2002).
19. Peričin, Ljiljana, Odgovornost brodovlasnika i osnivanje fonda u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u prijevozu opasnih i štetnih tvari morem (London 1996), *Pomorski zbornik* 38 (2000) 1.
20. Pospišil, Marija, Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001, *Zbornik PFZ*, 58, (5) (2008).
21. Pospišil-Miler, Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, 43 (2004), 158, str. 227-262.
22. Rosaeg, Erik, Non-collectable contributions to the separate LNG account of the HNS Convention, *The Journal of International Maritime Law*, 2007, www.lawtextcom.
23. Rosaeg Erik, HNS Insurers and Insurance Certificates, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc>.
24. Seršić, Maja, Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša: međunarodnopravna odgovornost država i građanskopravna odgovornost, *Zbornik PFZ*, 58, (1-2) (2008).
25. Tomljenović, Vesna, Izravna tužba u pomorskim sporovima - izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta, Sveučilišta u Rijeci*, Suppl. Br. 2 (2002.).

Međunarodne konvencije, zakoni i druga dokumentacija

1. An Overview of the HNS Convention 2002 (IMO Doc. LEG 84/9).
2. Analyses of Claims Data on List of HNS Incidents involving Vessels entered in an International Group Member Club in the Period 2002-2007, by International Group of P&I Clubs, 18 January 2008 - 92FUND/WGR.5/5.
3. Assembly Resolution A. 932(22) – Implementation of the HNS Convention, 29 November 2001.
4. Athens Convention Relating to Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.
5. Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, (IGC CODE), 1983.
6. Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.
7. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976.
8. Council decision of 18 November 2002 authorising the Member States to ratify or accede to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (the HNS Convention), Official Journal of the European Communities, L 337/55 13. 1. 2002.
9. Guide to the Implementation of the HNS Convention, IOPC Fund, 2005.
10. IMO Assembly Resolution A.898 (21) – Guidelines on Shipowners' Responsibilities in respect of Maritime Claims, 26. 11. 1999.
11. IMO Doc. LEG 71/3/4.
12. IMO Doc. LEG 80/10, 80/10/2 i 80/10/3.
13. IMO Doc. LEG 81/7.
14. IMO Doc. LEG 82/8.
15. IMO Doc. LEG 83/6 i 83/INF.3.
16. IMO Doc. LEG 84/9.
17. IMO Doc. LEG 85/5, i 85/INF.
18. IMO Doc. LEG 86/7.
19. IMO Doc. LEG 87/11.
20. IMO Doc. LEG 88/8.
21. IMO Doc. LEG 89/10.
22. IMO Doc. LEG 94/4 Annex 1 i 94/4/1.
23. IMO Doc. LEG 95/3, 95/3/2, 95/3/5.
24. IMO Doc. LEG/CONF. 17/1.
25. IMO Doc. LEG/CONF. 17/3.
26. IOPC Fund 92FUND/A/ES.7/4.
27. IOPC Fund 92FUND/A/ES.12/9/1/Rev.1.

28. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Convention).
29. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC).
30. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS).
31. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (HNS).
32. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, (IOPIC Fund).
33. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) appendix I of Anex I, appendix II of Annex II.
34. International Maritime Dangerous Goods Code, (IMDG Code).
35. International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, (IBC Code), 1983.
36. Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda iz 1962.
37. LEG CONF.10/6(a)7, LEG CONF. 10/6(a)12 i LEG CONF. 10/6(a)31.
38. Ottawa, WP. 1, WP. 2, WP. 3, WP. 4, WP. 5, WP. 6, WP. 7, WP. 8, WP. 9 i WP. 10.
39. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.
40. Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (NN 157/03 od 6. 10. 2003.).
41. Odluka Vlade o odgodi primjene odredbi o ZERP-u za članice EU od 15. ožujka 2008. (NN 31/08 od 14. 3. 2008.).
42. Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, (CLC).
43. Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund).
44. Protocol 1996 to the LLMC 1976.
45. Protokol o Dopunskom fondu iz 2003. godine Konvenciji o fondu iz 1992.
46. Resolution on Setting up the HNS Fund, 2 May 1996.
47. Record of Decisions of the 12th Session of the IOPC Fund (1992) Assembly 15 to 19 October 2007, (92FUND/A.12/28).
48. Terms of Reference of the HNS Focus Group (92FUND/WGR5/1, Annex).
49. The Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977.

50. The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969.

51. Zakoni o potvrđivanju Protokola iz 1992. godine (NN – MU 2/1997).

Web stranice

1. <http://www.imo.org/about>
2. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25891/status-2008.pdf
3. http://www.imo.org/includes/blastdataonly.asp/data_id%3d26857/status-x5.11.09.xls
4. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe>
5. <http://www.imf.org>
6. <http://www.igpandi.org/Group+Clubs>
7. <http://www.iopcfund.org/>
8. <http://www.hnsconvention.org/en/hnscccc.html>
9. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html>
10. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/Comp.doc>
11. <http://www.dft.gov.uk>
12. <http://eur-lex.europa.eu>
13. http://www.emsa.europa.eu/Docs/workshop_hns_workshop.zip
14. www.lawtextcom

Summary:

**DRAFT PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON LIABILITY AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN
CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND
NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA (HNS CONVENTION) 1996**

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, (HNS Convention) adopted at the IMO Diplomatic Conference held in London from 15 April to 3 May 1996, with an aim to ensure adequate, prompt and effective compensation of damages occurring in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, has not yet entered into force.

Therefore, the IMO Legal Committee has developed a Draft Protocol to HNS Convention 1996 for adoption at the IMO Diplomatic Conference to be held in London on 26 April 2010, with an aim to enable the HNS Convention to enter into force.

The entry into force of the HNS Convention would complete and improve the international regulation on liability for damages resulting from pollution by oil and other hazardous and noxious substances from ships, as the liability and compensation of the damages resulting from oil carried as cargo has already been regulated by the well established CLC/Fund liability regime as amended in 1992 and by Protocol on the Establishment of Additional Fund in 2003, and the liability and compensation of the damages resulting from oil pollution from ship's bunkers has been adequately regulated by 2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage which entered into force in 2008.

This paper analyses the reasons preventing 1996 HNS Convention to enter into force as well as possible solutions to remove obstacles for its entering into force which are offered by proposed Draft Protocol for amendments of the HNS Convention. In this regard, a special emphasis is given to a number of advantages and disadvantages identified which should be taken into account when considering the interests of the Republic of Croatia in the HNS Convention ratification process.

Key words: *pollution of sea by hazardous and noxious substances, compulsory insurance, direct action.*

LIABILITY SALVAGE – ENVIRONMENTAL AWARD: A NEW NAME FOR AN OLD CONCEPT

MIŠO MUDRIC, LL.B.*

UDK 347.799.2 : 347.4/.5

504 : 627.76

Review article

Received: 2/8/2010

Accepted for print: 13/10/2010

For a long time the principal of “no-cure no-pay” prevented the assessment of the salvage award where no property has been salvaged. However, the practice has shown that a blind adherence to that principle may and will jeopardize the protection of the marine environment, especially in the cases where a disaster of a laden tanker (spills of oil and LNG carried as cargo) or large (over 10.000 TEU) vessel (bunker and HNS spills) is likely. The professional salvors, alerted by a number of unfavorable cases, were not anymore prepared to risk their lives and high operational costs of salvage, in situations where a chance of successful recovery of at least a part of property was small. When a number of major oil-spill disasters occurred, the maritime community finally reacted, at first through the industry means of specialized salvage contract forms, followed by a modern regulation of the law of salvage. These legal instruments enabled the salvors to seek remuneration of costs even when the salvage has been unsuccessful, provided that they have used their skill and efforts to protect the marine environment. The status of the salvage industry is furthermore strengthened by the appropriate norms regarding the right to limit the liability, and the exclusion of liability in cases of damage caused by oil pollution (oil carried as cargo). However, no such provisions are ensured regarding the possible spills of bunker oil, or in the case of the criminal sanctions for ship-source pollution. The International Salvage Union reacted strongly against

* Mišo Mudrić, LL.B., Chair of Maritime and Transport Law, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb; Max Planck Research School for Maritime Affairs, Max Planck Institute for Comparative and International Private Law, Hamburg; e-mail: mmudric@pravo.hr.

such regulations, threatening to stop the salvage operations until appropriate guarantees have been secured. In the meantime, a CMI questionnaire has been distributed to the Member States to the 1989 Salvage Convention, asking for opinions on, among other things, the possibility of creating a parallel, Environmental Award. So far, the initial Governmental response has been largely unsupportive of the notion.

Key words: *environmental award, International Salvage Union, salvage, insurance, special compensation.*

A. INTRODUCTION

The Paper will try to examine the continuous demands from the professional salvage industry in regard to a more rewarding scheme of salvage awards. The focus of this campaign is the proposed establishment of a separate *Environmental Salvage Award*, intended to award salvors who aid in prevention of, or efforts to minimize the marine environmental pollution. Having in mind the ever-growing size and technological complexity of modern shipping fleets, continuous decline of maritime accidents, and significant liability issues arising from environmental pollution, the salvage industry demands international recognition and support regarding this additional element of compensation and incentive.

During the last few decades the number of salvage cases has declined drastically. International Salvage Union (ISU) data shows that the number of invoked Lloyd's Open Form (*see below*) cases was reduced from 279 cases in 1981, to 72 cases in the last quarter of 2008¹. At the same time, the salvage industry increased its revenue by 58% in the period from 1992 to 2005². The number and size of oil spills has also achieved a significant decline, making them thirteen times smaller than the ones in 1970s³. Thus, the number of oil spills larger then 7 tonnes has dropped below 10 per year, with a record amount of seaborne oil trade, reaching the levels of almost

¹ Data available at the International Salvage Union website: www.marine-salvage.org, last visited on the 1st of August, 2010.

² T. Cooper/ B. Browne, "*Environmental Salvage: The Hull Underwriters' View*", ISU Salvage Conference, London, 2008.

³ ITOPIF Statistics, available at: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/>, last visited on the 1st of August, 2010.

13000 billion tonne-miles in 2008⁴.

The salvage market is highly competitive, with around 5 to 6 global salvage operators dominating the scene⁵. The ISU represents the global salvage industry, whose members conduct over 90% of all salvage activity. Professional salvors offer their services through the standard salvage contract forms, out of which, the Lloyd's Open Form (LOF) stands out as a most frequently used form. This comes as no surprise, having in mind its 100 years of existence, London based specialized salvage arbitration, and English (maritime) law as the valid law. The lack of skill and specific knowledge of salvage reality, often observed when salvage cases are presented before the judges and arbitrators unaware of maritime and salvage law and peculiarities, may result in surprising and damaging results. Thus, it is in the interest of all concerned parties to present their case in the form and forum capable of swift and knowledgeable response⁶.

One of the main arguments of the salvage industry is the supposed low income of the salvage enterprise, thus making it very hard to invest into new equipment and training of the personnel (despite the figures presented earlier). However, this data can only be obtained through the salvors themselves, having in mind the non-disclosure nature of the arbitral awards. Should the salvors however decide to make their records publicly available, especially having in mind the arbitral proceedings and awards' sums⁷, it would be easier for the public to understand their troublesome position, and offer more support in finding a proper solution.

⁴ Seaborne oil trade and number of tanker spills over 7 tonnes, 1970-2008; Fernresearch, 2007, data available at: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/>, last visited on the 1st of August, 2010.

⁵ The examples of market mergers in 2008: *"Meanwhile, the process of consolidation now under way in the salvage industry is likely to continue in 2008. Over the past 12 months alone – following on from Crowley's purchase of Titan – SVITZER has acquired Adsteam, Boluda has acquired the port towage services of the Les Abeilles organization, Semco is now a wholly – owned subsidiary of Pacific Carriers Ltd and the Government of Malta has sold its majority stake in Tug Malta to Rimorchiatori Riuniti of Italy"*, *"Focus on Environmental Awards as LOF reaches centenary"*, Maritime Risk, December 2007.

⁶ In 1978 the ISU began to publish annual salvage statistics. In the 1978-2005 period, ISU members performed 5,135 salvage operations – 2,701 of which were carried out under LOF contracts, data available at: www.marine-salvage.org, last visited on the 1st of August, 2010.

⁷ Lecture of the Appellate Arbitrator, John Reeder, ISU Salvage Conference, London, 2008.

B. PRIVATE LAW AND PUBLIC LAW REGULATION OF SALVAGE

Before tackling the issue of the Environmental Award, it is necessary to briefly address the crucial elements of modern salvage regulation, together with historical analysis of key legal instruments that led to a globally recognized system of salvage legislation.

I. LOF and the Salvage Convention

As the traditional concept of “*no-cure no-pay*”⁸ prevented the salvors from making an attempt to save the ships where the chance of successful salvage of at least a part of the property was questionable, there existed a great lack in the internationally based system of salvage. Two cases are usually brought forward to illustrate this. In 1979, following a collision, the heavily stricken tanker *Atlantic Empress*, caught on fire and leaking oil, was towed 300 miles from the coast before disappearing in the havoc of fire and explosion. As no property was saved, the salvor was left empty handed regarding his right to a salvage award. At the same time, the other tanker, *Aegean Captain*, suffered minimal cargo loss, and was successfully towed to safety (thus, the salvor did manage to get some compensation based on the salvaged property of the other tanker). Regardless the fact that the *Atlantic Empress* salvor produced a vast range of beneficiary effects (no [significant] pollution to the coastline, and, in regard to the lack of pollution, the absence of liability of the shipowner, insurers and underwriters), the “*no-cure no-pay*” principle caused an unfair result, that has risen eyebrows of the salvage industry and other concerned parties, and made similar attempts to save questionable. The second case is the *Torrey Canyon* incident, where the salvors, at the price of one salvage crewmember dead and considerable time and effort spent on salvage operation, were left without a proper remuneration, since the public demand led to a naval air-force bombardment and destruction of the tanker, which resulted in no property left standing. Thus, the obvious problem of the “*maritime leper*” came to the spotlight of international attention, since the salvage industry was no longer prepared to face great expense and risks, when the chances of success-

⁸ The 1910 Convention for the Unification of Certain rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea, 23 September, Brussels; was an attempt to codify the existing customary maritime law; Principle “*no-cure no pay*” is derived from the Article 2: “Every act of assistance or salvage which has had a useful result gives a right to equitable remuneration. No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result. In no case shall the sum to be paid exceed the value of the property salvaged”.

ful salvage of even a portion of the property in danger were small. Who would then go out and try to save the tankers that face total demise?

This problem needed to be addressed fast. The first reaction came from the business community itself, in the form of the LOF 1980's "*safety-net*". The "*safety-net*" referred to the partially laden or laden tankers, and enabled a remuneration in the case of the unsuccessful salvage, consisting of "*reasonably incurred expenses plus an increment up to a maximum of 15% of expenses*"⁹. These payments were to be settled by the shipowners, or more precisely, their liability insurers, the P&I clubs. Having in mind the *Tojo Maru* case, and the inability of the salvor in that case to limit his liability, the LOF enabled the salvors to limit their liability in accordance with the 1976 Limitation of Liability Convention (*see below*).

However, as Redgwell¹⁰ observes, the LOF 1980 only presented a partial solution in regard to oil pollutants, with a limited significance placed on the environmental value of the salvage service. And, perhaps more importantly, the LOF 1980 was a voluntary scheme outside of the scope of the 1910 Brussels Convention, thus making its implementation in the practice open for negotiations.

The drafters of the new 1989 International Convention on Salvage¹¹ (Salvage Convention) continued where the LOF 1980 ended¹². The international community recognized the existing threat to the marine environment by providing a special incentive for the salvors to preform to the best of their capability to prevent or minimize marine environmental pollution. The drafters proposed to widen the scope of the "*safety-net*" into a "*special compensation*" paid for all salvage efforts that prevent or minimize the damage to the environment, where the "*damage to the environment*" definition is not limited to oil or any other type of cargo, not any specific type of vessel that is performing the carriage. The draft and the Convention did not accept the notion of "*environmental salvage*" *per se*, and all the additionally recognized benefits were seen as a part of a standard salvage operation. Thus, the traditional

⁹ "LOF 1980, *Lloyd's Nautical Yearbook 1980*", Lloyd's of London Press, London, 1989.

¹⁰ Redgwell, C., "*The greening of salvage Law*", *Marine Policy*, March 1990, at 147.

¹¹ *International Convention on Salvage, 1989* done at London on 28 April 1989.

¹² For an extensive comparison and analysis of the private law and public law regulations, see the following articles: Gaskell, N.J.J., "*The International Convention on Salvage 1989*", 4 *Int'l J. Estuarine & Coastal L.* 268 1989; Gaskell, N.J.J., "*The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990*", 16 *Tul. Mar. L.J.* 1 1991-1992; Kerr, M., "*The International Convention on Salvage 1989 – How it Came to Be*", 39 *Int'l & Comp. L.Ql.* 530 1990; Miller, A.R., "*Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement – 'LOF 1980': A Commentary*", 12 *J. Mar. L. & Com.* 243 1980-1981; Coulthard, P., "*A New Cure for Salvors? – A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the C.M.I. Draft Salvage Convention*", 14 *J. Mar. L. & Com.* 45 1983; and, Allen, M., "*The International Convention on Salvage and LOF 1990*", 22 *J. Mar. L. & Con.* 119, 1991.

concept and crucial elements of the salvage operation have not been alerted. The Article 13 of the Salvage Convention determines the main criteria for assessing the salvage award: the value of the salvaged property, the nature and level of peril, the skill of the salvor, and, amongst other things, the skill and the effort of the salvor in preventing or reducing the damage to the environment. However, the strict adherence to the “no-cure no-pay” principle had to give way to the exceptional circumstances of the environmental protection requirement. Whereas the Article 13 of the Salvage Convention is based on the “no-cure no-pay” principle, allowing the salvage award to be rewarded only where at least some property has been saved, the Article 14 of the Salvage Convention enables remuneration up to 30%, or in exceptional cases, up to 100% of the salvage costs, where the salvor exhibits efforts to prevent or reduce damage to the environment, even if in doing so he fails to save any property related to the ship and/or cargo in peril. The special compensation comes into play only in the case when the amount of compensation available under the Article 14 of the Salvage Convention exceeds the amount calculated under the Article 13 of the Salvage Convention.

The problem regarding the Special Compensation Award has arisen in the *Nagasaki Spirit* case¹³. The Article 14/1 of the Salvage Convention states the following:

“If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined”.

This Article made a huge difference in regard to afore described scenario, where a potential salvor is reluctant to invest time and money into a dubious “no-cure no-pay” salvage operation. With the “special compensation scheme” in place, the salvor is to be ensured that, providing that the ship in an emergency situation constitutes an environmental hazard, his efforts to prevent or minimize such pollution will be duly rewarded, in terms of compensation in the name of the salvor’s expenses involved. According to the Article 14/3 of the Salvage Convention, the expenses are defined as follows:

“Salvor’s expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation

¹³ *Semco Salvage & Marine PTE. Ltd. v. Lancer Navigation Co.*, [1997] 1 Lloyd’s Rep. 323, 327 (H.L. 1997) (*The Nagasaki Spirit*).

and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j)”.

In the above named case, the salvors argued that the term “*fair rate*” encompasses not merely the expenses as mentioned in the Article 14/3 of the Salvage Convention, but also, within the sphere of common logic of the incentive-friendly environment for salvage attempts, a *profit* element. The shipowner simply responded by referring to the “*safety-net*” purpose of the special compensation scheme, arguing that the Law of Salvage is still predominately based on a no-cure-no-pay principle.

The House of Lords concluded the following:

“... if a profit element were included in the calculation for compensable expenses under article 14, it would in essence create a separate environmental salvage award. This award would “finance the owners of vessels and gear to keep them in readiness simply for the purpose of preventing damage to the environment”¹⁴.

The Lords held that paragraphs 1 through 3 of article 14 of the Salvage Convention link the special compensation to salvage operations. Salvage operations are defined as operations to assist a vessel in distress. Thus, the Court held that while the purpose of article 14 of the Salvage Convention is to encourage professional salvors to keep vessels readily available, “*this is still for the purpose of a salvage, for which the primary incentive remains a traditional salvage award*”¹⁵. It is necessary to observe that, according to the House of Lords, the Environmental Award does not fit into the traditional concept of the Salvage Award, even having the Special Compensation in mind. However, as Gilligan points out, having in mind the recent South African legislation’s reaction to the Nagasaki Spirit judgement, putting in place the market rate as a relevant factor¹⁶, “*... while the House of Lords decision is final for purposes of English law, the issue may still be undetermined within the international community*”¹⁷.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*; For a thorough analysis of the case, see: Gilligan, A., “*Nagasaki Spirit: A recent Decision Affecting Marine Salvage and Environmental Concerns*”, 22 Tul. Mar. L.J., 619, 1997-1998, at 622.

¹⁶ “*Notwithstanding the provisions of article 14(3) of the Convention, for the purposes of this Act, the expression “fair rate” means a rate of remuneration which is fair having regard to the scope of the work and to the prevailing market rate, if any, for work of a similar nature*”, Wreck & Salvage Act of 1996 (BSRSA 1997), §2(8)).

¹⁷ Gilligan, *supra* note 15.

The term “*fair rate*” was finally interpreted as an “*amount attributable to the equipment and personnel used*”¹⁸.

As visible from the judgment, the House of Lords have therefore neglected the possibility of introducing an additional parallel type of salvage award. This may prove to be detrimental in putting the idea of the Environmental Award into practice, but more on this in the next section.

The SCOPIC¹⁹ clause is an industry response to the special compensation scheme in the Salvage Convention, providing for a voluntary and alternative way of calculating special compensation, offering predetermined rates and tariffs for personnel, tugs and other salvage equipment. Having in mind the House of Lords’ decision over the definition of the term “*fair rate*” in the *Nagasaki Spirit* case, the industry decided to propose its own scheme of special compensation on a voluntary basis. The SCOPIC scheme is triggered in the same way that the Salvage Convention’s special compensation operates, that is, in the case when the SCOPIC value exceeds that calculated under the Article 13 of the Salvage Convention²⁰. It is invoked by a salvor, and can be applied in any circumstance, regardless of the existence of a threat to environment. The practice so far does not favor the use of the SCOPIC clause, as the number of around 200 cases in the 10 years of the existence barely recognizes the clause’s usability²¹.

II. ISU Agenda

Having in mind the role and importance of the salvage industry in the maritime community, it is understandable why the salvors enjoy special treatment in the maritime circles. As it becomes more and more clear that the likely method of introducing some form of a specialized environmental remuneration can only come through a private-contract-form (most likely the revised edition of LOF), it is prudent to analyze the previous attempt of the ISU to push their agenda.

Following the dramatic debate between the shipowners and salvors in the *Tojo Maru* case²², and the final adjudication of the House of Lords rendering the salvor

¹⁸ *The Nagasaki Spirit*, *supra* note 13.

¹⁹ Special Compensation P&I Club Clauses, part of the LOF 2000.

²⁰ For a thorough explanation of the SCOPIC clause, see: Chen, L., “*Recent Developments in the Law of Salvage of the Marine Environment*”, 16 Int’l J. Marine & Coastal L, 2001, 686.

²¹ According to the ISU statistics, the SCOPIC clause is utilized in less than 20% of the cases, data available at: www.marine-salvage.com, last visited on the 1st of August, 2010.

²² The salvor was held not to be entitled to limit his liability under the 1957 Limitation Convention, due

both liable and unable to limit his liability, the ISU made a firm stand during the drafting discussions, ensuring that the 1976 International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims²³ incorporates special provisions regarding the limitation of liability of the salvage operations conducted outside of the salvage tug, and the exception of limitation of salvage claims²⁴. In addition, practically “*un-breakable*” limitation of liability as decided upon by the London assembly, contributes to the sound financial environment of salvage industry, seemingly untroubled with high compensations counterclaims.

Even more visible protection of the salvage industry comes in a form of the exclusion of salvor’s liability for damages resulting in the matters regulated by the CLC Regime²⁵. When the German delegation, during the drafting assembly of the Convention, asked for a legal rationale of such a provision, no answer could be furnished²⁶. Such a norm came as a result of a political decision, based on an assumption that the successful salvage of a fully laden tanker about to collapse a few miles off the coast, provides enough good reasoning to “*forgive the misgivings*” of those who normally contribute significantly to the welfare of all. Especially supportive of

to the fact that the negligence committed by the salvor was not found to be in the relation to the management or control of the salvage tug. The limitation of liability is however still an issue, as the 1989 Salvage Convention leaves open for the Coastal States to regulate this field, and to decide whether they wish to become part of the 1976 Limitation of Liability Convention (and its 1996 Protocol); *The Owners of the Motor Vessel Tojo Maru v. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru)*, [1972] A.C. 242.

²³ 1975 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, London, 19 November 1976, as amended by the 1996 Protocol to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976, London, 2 May 1996.

²⁴ Article 6/4: “*The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons*”; Article 2(a): “*The rules of this Convention shall not apply to: (a) claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average*”.

²⁵ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* done at Brussels on 29 November 1969, and the *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* done at Brussels on 18 December 1971, amended by the 1992 Protocol to amend the 1969 *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, the 1992 Protocol to amend the 1971 *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, and 2003 *International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*; Article 3/4(d) of the 1992 Protocol: “*No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against: (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority*”.

²⁶ “*Denkschrift zu dem Ölhafungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971*”, Deutscher Bundestag, 7. Wahlperiode, Drucksache 7/2299.

this “channeling provision” were the third world countries, which were ready to meet any requirements sought upon the ISU, in order to attract their services when called upon. The text of the HNS Convention²⁷, still not in force, contains the same provision.

The 2001 Bunkers Convention²⁸ holds no such exclusion provisions. The ISU reacted bitterly, suggesting the withdrawal of salvage services if the Coastal States accept such regulation. The International Maritime Organization was, however, not prepared to suggest changes in the text of the Convention. Instead, a special Resolution²⁹ was prepared to follow the main body of the Convention text, pleading the ratifying countries to prepare, during the implementation of the Convention norms into their national legislations, special rules regarding the protection of the salvors from liability. Keeping in mind that the resolution is not binding, the salvors still object the Convention’s, in their view, serious lack of salvage protection.

The EU Directive on the Ship-Source Pollution³⁰ that introduces criminal sanctions for ship-source pollution was met with fierce resistance from a number of influential maritime players³¹, including the ISU. Even though their claims were not adhered to, an open warning of a complete withdrawal of salvage enterprise from those European waters where no appropriate Governmental guarantee of exclusion from liability is issued. Keeping in mind cases like *Hebei Spirit*, where the master and chief officer were detained (according to the maritime community, due to the political pressure), only to be later released, the maritime industry fears scenarios where “trigger-happy” local governments are prepared to take any measures, including the unnecessary and ill-founded detention of seamen, in order to appeal to the public outcry for quick and

²⁷ *International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 1996 done at London on 3 May 1996.

²⁸ *2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, London, 23 March 2001.

²⁹ *Resolution on protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of oil pollution* – “The resolution urges States, when implementing the Convention, to consider the need to introduce legal provision for protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of bunker oil pollution. It recommends that persons taking reasonable measures to prevent or minimize the effects of oil pollution be exempt from liability unless the liability in question resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. It also recommends that States consider the relevant provisions of the *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 1996, as a model for their legislation”, available at www.imo.org, last visited on the 1st of August, 2010.

³⁰ *Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7th September 2005 on oil pollution and on the introduction of penalties for infringements*, OJ L 255/11.

³¹ ECJ, C-308/06, *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) and Others v Secretary of State for Transport*, [2008] ECR I-4057.

sound punishment of those responsible for marine pollution.

Both “*Bunkers*” and “*Ship-Source*” salvage “*threats*” so far have not been implemented in the practice. It would suggest that the salvage industry, stressed by the high competition between 5 to 6 global, and a few dozen smaller salvage companies, could not afford to miss out a salvage operation and an opportunity to earn profit, no matter what the potential legal hazards might be. Hopefully, either the ISU fears are over-estimated, or the international and regional regulation will soon be supplemented in order to avoid scenarios like the *Amoco Cadiz* or *Atlantic Empress*, where the salvors were left empty-handed, creating the change in the international regime *post factum*. Some form of “*responder immunity*” from civil and criminal liability would be a welcome step forward, but within reasonable standards³².

Overall, keeping in mind that the successful salvage operations protect the ship-owners’, cargo owners’, underwriters’, P&I’ and Coastal States’ interests, it is fair to conclude that the salvors usually implement their ideas with success.

III. Other relevant documents

Other relevant international conventions include the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982³³ (UNCLOS) that provides for a number of articles relevant for the rights and obligations of the Coastal States in respect to the Environment. The Article 56 determines the obligation of the Coastal State regarding the protection and preservation of the marine environment in the Exclusive Economic Zone. The Article 145 requires necessary measures to be taken to ensure effective protection for the marine environment from harmful effects that may arise from activities conducted in the maritime areas. Finally, the Article 221 gives right to the Coastal States whereby to take and enforce measures beyond the territorial sea to protect their coastline from pollution. These measures create an obligation of the Coastal States to, if necessary, interfere with the salvage operations. Similar provisions can be found in the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil

³² The recent case *Turtle Offshore SA and another v Superior Trading Inc.*, [2008] EWHC 3034 (Admlty), exhibited a situation where a tug/salvage company can and, contrary to the view taken by the court in that particular case, perhaps should bear the consequences of its negligent behavior.

³³ United Nations Convention on the Law of the Sea of 10th December 1982 (UNCLOS) (BHB1. 1994 II 1799) (UN Doc. A/CONF. 62/122 with Corr. 3 and Corr. 8; UNCLOS III, Official Records, Vol. XVII (1984) 151-221; ILM Vol. 21 (1982) 1261-1354), signed in 1982 and came into force in 1994 after 60 countries ratified the Convention.

Pollution Casualties 1969 (Intervention Convention)³⁴, which enables the right to take measures on the high seas to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to the coastline.

One comment regarding these rights and obligations deserves a mention. Makins and others, during the drafting procedure of the Salvage Convention, have warned that the:

“Intervention by coastal states is also manifested in the “maritime leprosy” or “Flying Dutchman” problem which occurs when a stricken tanker which is under tow is unable to find a port willing to accept the tanker for fear of risk of pollution. LOF 80 gives recognition to this problem by placing upon the vessel an obligation to co-operate fully with the salvors in obtaining entry to a place of safety”.

However, in the cases of Erika and Prestige, it was the Coastal States who, unwilling to accept the stricken ships into a port of refuge within their waters, caused the dramatic consequences³⁵.

C. ENVIRONMENTAL AWARD

The proposed “*Environmental Salvage Award*” assumes the establishment of a special parallel category of salvage award³⁶. One of the criteria for the current salvage award under the Article 13 of the Salvage Convention, the prevention or reduction of threat of damage to the environment, thus becomes a separate ground for a separate reward. At the same time, it would cease to serve as one of the criteria for the assessment of the traditional salvage award.

The legal nature of the environmental award is a new name to an old concept, the so-called “*liability salvage*”, or to be more precise, “*the salvage of liability towards others*”, viciously debated during the 1981 discussions of CMI Subcommittee in charge of preparing a draft text of a new salvage convention. During the drafting process of the

³⁴ 1969 *International Convention Relating to Intervention on the High Sea in cases of Oil Pollution Casualties*, Brussels, November 29, 1969.

³⁵ The salvors estimate that, had the tanker Prestige been allowed to take refuge, to the overall cost of \$1.5 billion would have been reduced to around €40 million, “*Thoughts on the future of salvage remuneration*”, ISU Bulletin 24, September 2005, p. 7; See also: Makins, B., McQueen P., White B., “*Salvage and the Environment*”, (1987) 4 *MLAANZ Journal*, at 6.

³⁶ See: *ISU Policy Paper 2 - Rewards for Environmental Salvage International Salvage Union*, International Salvage Union, 2006.

1989 Salvage Convention, one of the proposals³⁷ called for a creation of a special “*pollution fund*” with a purpose of compensating salvors who prevent, minimize or control the pollution regardless of whether any property has been saved. The so-called “*liability salvage*”, defined as “...*extension of salvage to reward those who prevent or minimize damage to the environment from vessel pollution...*” proposed that “*The potential pollution liability becomes an object of salvage itself*”³⁸. This concept was attacked from a number of viewpoints. The shipowners argued that the potential liability can not be quantified, thus, making it impossible to calculate the amount of damages. The cargo owners argued that they should not be held liable to contribute to such a payment having in mind that they receive no benefit from such an action. Finally, the biggest issue resolved around the fact that it was questionable if the insurance industry, whether it be Hull & Machinery underwriters (H&M underwriters) or the Protection & Indemnity clubs (P&I clubs), would be willing to participate in the insurance and payment. The so-called “*Montreal compromise*” between the salvors, shipowners, insurers and Coastal States, accepted the “*special compensation scheme*” instead of further pursuing the “*liability salvage*” concept. “*Montreal compromise*” rejected the notion of manipulation/speculation over possible amounts of liability towards others, as separate criteria for assessing a salvage award³⁹.

³⁷ Presented by the chairman of the CMI Subcommittee tasked with preparing a draft text of the new Convention, prof. Selving.

³⁸ Makins, *supra* note 35.

³⁹ The US jurisdiction dealt with the question of liability salvage. According to the traditional concepts, the salvor has no possibility of claiming for the averted liability of the shipowner due to the successful salvage; see: *Hendricks v Tug GORDON GILL* - 737 F.Supp. 1099, 1104 and *Westar Marine Service v. Heerema Marine Contractors* - 621 F.Supp 1135, 1988; *Allseas Maritime S.A. v. M/V MI-MOSA* - 812 F.2d. 243, 247, however: “... (t)here is considerable merit, nonetheless, in the position that salvors should be compensated for liability avoided. Whether the salvor protects a shipowner’s vessel or his other assets, the economic benefits are equally valuable”; *Trico Marine Operator Incorporated v. Dow Chemical Company* - 809 F.Supp 440, 441; For the UK case-law, see: The Whippingham, Lloyd’s List Law Reports, Vol 48, 1934, p 49; - Mr. Justice Bateson: “*The mere saving of a vessel from damage to other ships might result in claims as a service, to my mind, because although the claim may not be a good one there is considerable damage attached to successfully defending a claim, because there are all the expense which you do not recover even when you are successful defendant. I must think that in itself would be a ground of claim for salvage*” (this paragraph is however part of the *obiter dictum*); In the case *United Salvage Pty Limited v Louis Dreyfus Armateurs S.N.C.* (2006) 263 FCR 151, a detailed analysis is made on the subject of acceptability of the concept of “*liability salvage*”: “57. Having considered the authorities, the Travaux, the 1989 Convention history and the detailed submissions made by the parties, I conclude that consideration of the vessel’s exposure to liability is not excluded by the Convention. It may be appropriate in particular circumstances to take into account the consideration that some liability on the part of the vessel may have been avoided by the intervention of the salvors and, in appropriate circumstances, this may inform a fixing of the reward as an enhancement without any determination, detailed investigation, consideration of

The cost of the pollution to the environment deserves more attention. As the ex-ISU president, Hans van Rooij correctly noted, “*The current reward system barely recognizes the environmental benefits of salvage. A salvor who intervenes and prevents a pollution catastrophe that could cost a billion dollars or more can earn no more than the value of ship and cargo*” (normally, a certain percentage of the value of the ship and/or cargo). To put this into a context (bearing in mind that the 1989 Salvage Convention is not relevant for the off-shore platforms), had there been a salvor successful to prevent the Gulf of Mexico (Deepwater Horizon oil-spill) catastrophe, already assumed billions in damage would have been averted, whereas the salvor would only receive a certain percentage of the actual value salvaged, plus the probable bonus through the Special Compensation/SCOPIC scheme. The ever-growing technological improvement in ocean navigation, and more complex and ever-increasing tonnage seaworthy vessels, require constant education and self-improvement of the salvage crews, to be ready to successfully assist the ships in need. This process however requires significant funding. As the Coastal States are not prepared or capable of running such services themselves, it is up to the professional salvage industry to meet these challenges. However, the same industry is not bound by the salvage operations, and instead, places more and more focus on the towing, harbour/port and other sea-related operations, where their expertise and equipment is required and well paid. If the balance is not struck, and all major not satisfied, the salvage industry might lose interest to maintain the global operational readiness, a factor that might seriously jeopardize the marine environment.

Three decades later, the debate over “*liability salvage*” still occupies the maritime debating floors, with the same, slightly modified questions, still unanswered:

1. How to define damage to the marine environment?
2. What type of damage should be taken into consideration?
3. How to predict the size and severity of the potential damage?
4. Which conditions need to be met, in order to be certain that the potential damage would (most likely) occur?
5. Can the salvor claim serious threat to the environment for every ship salvaged, is this to be decided on an individual case basis by the court/arbitration, or will there be a strict set of criteria established?
6. The most important question is, as expected, who will pay for the Environmental Award?

detailed evidence or attempt to form any definitive conclusion as to the amount of any such liability. The possible existence of such liability can be relevant but it does not warrant consideration as an independent factor”; For an alternative view over this issue, seeing the “*liability salvage*” as a logical step in the salvage remuneration, see: Clift, R., Gay, R., “*The Shifting Nature of Salvage Law: A View from a Distance*”, 79 Tul. L. Rev. 1355 2004-2005.

I. Insurance Stand-Point – Who will pay?

In order to calculate the size of the environmental award, it would have to be possible to determine the expected scope and severity of the environmental pollution that might result, and thus determine all the possible liability claims resulting from the same. How this is to be done, without reverting to an “*absurd level of speculation*”⁴⁰, is not presented.

Another important element is dubious subject that will bear the responsibility to pay for the environmental award. According to the ISU, the responsibility to pay the environmental award should be shared between the shipowners, cargo owners, insurers (to the extent that they are currently liable), with an addition of the Coastal States, the final beneficiaries of the successful prevention or minimization of the pollution⁴¹. This proposal therefore assumes the State responsibility as a necessary factor to be included into the salvage remuneration. The idea as such is not without fair rationale behind it. The Spanish Government would have surely, at the aftermath of the great tanker disasters, preferred to have been able to pay a relatively acceptable Environmental Award to the salvor who would have successfully prevented the catastrophe, rather than to assume the troublesome role of numerous domicile liability claims, coupled with the (unsuccessful) court proceedings against the ABS classification society in the United States. Some Coastal States have shown their readiness to be financially liable in maritime matters, such as is the example of the IOPC Supplementary Fund, where the Member States assume the responsibility of covering a minimum amount of contribution, or, if they themselves choose so, the full amount in case of non-compliance by the oil and oil-related industry⁴². Having in mind the existence of the IOPC funds, the OPA fund, and the general shipowner’s limitation fund as defined by the 1996 Protocol to the Limitation of Liability Convention, and others, it is possible to imagine such national and international “*instruments*” as sources of coverage of the environmental awards. However, any inclusion of the existing international liability funds into the environmental award remuneration scheme would require a revision of the current system, a procedure that could

⁴⁰ Hare, J., “*Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa*”, 1999, at 316.

⁴¹ ISU Articles, “*Salvors seek due rewards for global spill defence services*”, Lloyd’s Ship Manager: December 2005, available at www.marine-salvage.org, last visited on the 1st of August, 2010.

⁴² See: “*The Annual Report 2007*”, International Oil Pollution Compensation Funds, at 37, available at www.iopcfund.org, last visited on the 1st of August, 2010.

create more problems than solving them⁴³. As regards to the creation of a special international fund responsible for the payment of the environmental award, which would be funded by the Coastal States, this idea bears the least chance of success, as will be seen through the analysis of the initial response of the Governments to the CMI questionnaire.

One of the proposals the ISU placed forward was the establishment of a European Fund for Environmental Awards that would be used to reward the salvors who successfully prevent pollution in the European waters. According to the ISU memo⁴⁴, the assets of the Fund could also be used to compensate coastal communities, which provide ports of refuge to the ships in need, and suffer damage in the process. This compensation would not interfere with the current international system of compensation. The same criticism applied for the already established or proposed international liability funds can be applied here.

The H&M underwriters readily accept the introduction of the environmental award, as long as their obligations towards the original salvage award are to be removed⁴⁵, and as long as no new liability obligation is created in respect to the environmental award. It is important to keep in mind the growing dissatisfaction of the H&M underwriters who are, although mainly occupied with the property damage that does not include the salvage liability, responsible for paying-up the measures to mitigate pollution and other liabilities insured by others (such as the removal of bunker oil). Having in mind the benefit that the Governments and the P&I Insurers receive from the environmental salvage services, the H&M underwriters believe that those two should participate in this particular part of salvage remuneration. According to the Thomas Cooper's analysis of the H&M underwriters' concerns⁴⁶, the following set of criteria are, however, necessary to be fulfilled before any serious contemplation of the Environmental Award is to proceed:

- a. When is an environmental salvage award to be made?
- b. How does an environmental salvage interact with Article 14/SCOPIC?
- c. How is an environmental salvage award to be capped?

⁴³ The experts warn that it would not be possible to use the CLC Regime Funds for anything else apart the allocation already set, thus making it impossible to include the remuneration to a possible environmental award into the Funds coverage; see: Oral presentation of Mr. Jacobsson, "*Report of the IWG on the Salvage Convention meeting held in London*", 18th September 2009.

⁴⁴ "*ISU proposals for protecting EU Waters from major spills*", Maritime Journal, January 2007, available at: www.marine-salvage.com, last visited on the 1st of August, 2010.

⁴⁵ The H&M underwriters are responsible for the compensation of salvage claims based on the Article 13.1(b) of the Salvage Convention, the very same criterion that serves as the basis of the new environmental award.

⁴⁶ T. Cooper/ B. Browne, *supra* note 2.

- d. How is an environmental salvage award calculated? – Guidelines?
- e. Can an environmental salvage award be recovered in general average?
- f. How can we ensure the extra income is used for investment in training and salvage craft and equipment?

The P&I clubs are, as they were 30 years ago, still not interested in accepting any form of “*liability salvage*”, since they would, as the liability insurers, suffer the burden of this additional coverage. In their mind, the Articles 13 and 14 of the Convention are sufficient to provide enough incentive for salvors⁴⁷. The unwillingness of the P&I clubs to accept the proposed concept may prove to be detrimental regarding the outcome of this debate. Therefore, the ISU will have to seek consent and approval of the P&I clubs before they make any concrete moves in regard to the environmental award scheme.

II. CMI Questionnaire – Coastal States’ responses

As the time for the possible revision of the Salvage Convention draws near, the Comité Maritime International (CMI) prepared a questionnaire⁴⁸ for the Member States to the Salvage Convention, devoting a part of the questionnaire to the issue of environmental protection and possible environmental award. The ISU has used this opportunity to present its case in front of the CMI. Judging from the initial response of the Coastal States, it is likely that some change might occur regarding the Article 14, but it is unlikely that this change will occur in the form of the additional Environmental Salvage Award.

The following question (5.2) referred to the possible inclusion of the environmental award in the revised text of the Salvage Convention:

“Do you consider that consideration should be given to amending article 14 in order to create an entitlement to an environmental award? (It is recognized that there are “political” issues involved as to who would pay for such an award but the IWG would be interested to know whether your MLA would be in favour of an investigation of this issue. It is also recognized that if you answer this question in the affirmative, consequential changes may need to be made to the definition of “damage to the environment” in article 1(d), to article 13, article 15 and article 20)”.

⁴⁷ “*Defending the salvor’s ability to prevent pollution*”, Marine News, 2007, available at: www.marine-salvage.com, last visited on the 1st of August, 2010.

⁴⁸ Comité Maritime International, “*Questionnaire prepared by the Working Group to consider the Salvage Convention 1989*”, Singapore, 2009.

The Italian response favored the non-disturbance of the current “*status-Montreal-compromise-quo*”, as they saw the possible inclusion of the environmental award scheme as a too a radical change that could bring deformity regards the adoption of any future Protocols or changes to the Salvage Convention⁴⁹. The most obvious question was immediately raised by the Argentinean response: “*Who will be paying this reward*”?⁵⁰ Denmark is strongly opposed to the drastic change of the current concept of compensation, as they see the inclusion of the environmental award as dangerous, bringing too much uncertainty⁵¹. Others were of the view that the Article 14 is ready to be amended, but with the previous consultation and negotiation with the maritime industry⁵². In conclusion, the early responses indicate the will of the Member States to the Salvage Convention to hear out the argumentation and all the different suggestions to change, bearing in mind that the final say has to lie with the maritime industry, especially the part of the industry that is normally responsible for payments. Since the questionnaire was careful not to include the financial side of the proposed revision, no responses were yet received regarding the Coastal States’ opinions on the Coastal States’ financial responsibility.

III. Implementation

The ISU has been campaigning for an inclusion of the Environmental Salvage Award both on an international, as well as on a European level⁵³. As the time for the possible revision of the Salvage Convention comes nearer, it can be expected that the salvors will do their best to push their initiative through to the international level, with a hope of a radical change in the international legislation. Current perspectives show inclinations towards the change regarding the Article 14 of the Salvage Convention, but not necessarily in the direction the ISU would have preferred.

Another possibility is the private-industry implementation method, through a revised edition of LOF, with the environmental salvage award included as a standard part of the contract, or a voluntary clause. If this implementation occurs, the

⁴⁹ “*Responses of the Italian Maritime Law Association to the Questionnaire to Member Associations*”, Associazione Italiana di Diritto Marittimo, Roma, 2009.

⁵⁰ IWG Report, *supra* note 43, at 10.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*

⁵³ “*Marine Salvage: Reinforcing pollution defence in EU waters - Salvors to press the case for environmental awards*”, International Salvage Union Press Release, October 3rd 2005, available at: www.marine-salvage.com, last visited on the 1st of August, 2010.

environmental scheme would provide the additional burden to the shipowners and their insurers. In addition, without a clear ratification of the terminology and methodology used to assess the “*potential damage to the environment that was successfully prevented or minimized*”, it would be up to every single judge/arbitrator to make judgments that could vary, having in mind the lack of the same, considerably. Furthermore, it is questionable whether the P&I industry, having in mind their firm opposition to this concept, would be prepared to offer additional coverage for the environmental awards. Finally, and bearing in mind that one of the core ideas of both the “*liability salvage*” and “*environmental award*” was to include the Coastal States into the remuneration scheme, the private-law regulation can not impose any obligations on the States.

D. CONCLUSIONS

Other proposals submitted to the European Commission as a part of the ISU “*Action Plan for Spill Risk Reduction in EU waters*”⁵⁴ include the establishment of the “*Emergency Towing Vessels Service on the EU Level*”, which would ensure a necessary number of tug vessels on stand-by, ready to assist and protect the European waters. This plan however requires considerable funds, and is unlikely to be accepted anytime soon. There are however some examples of bilateral cooperation in this field, such as is the so-called “*Manche Plan*”, the joint-effort of the UK and French Governments to protect their common coastlines (Dover Strait/Pas de Calais). If this initiative could be implemented on an EU level, ensuring that the profits of the salvage industry coming out of these Public-Private ventures are directed towards the training of the salvage personnel, and acquisition of the new equipment and modern technology, two very important interests would be satisfied: *round-the-clock* watch over the European waters, and, constant flow of income to the salvor’s pockets, necessary to keep them *healthy* and *up-to-date*. Perhaps this method deserves more consideration.

The change in the international system may occur, but it is questionable whether the Article 14 of the Salvage Convention will be changed to make room for a parallel special compensation in the form of the environmental award, or it will be simply modified to take into consideration the existence of SCOPIC and similar suggestions from the maritime industry.

⁵⁴ ISU Policy Paper 2, *supra* note 36.

The new edition of the LOF might include the environmental award, either as a standard part of the contract, or as a voluntary clause, but, as any other major change in the LOF text, this will need to be preceded by a common understanding between different sectors of the maritime industry, especially the insurance part.

Whether through a public or private law instrument, it is however without a doubt that the “*environmental factor*” will have to be enhanced, as it deserves more attention and significance than the current systems allows. The historical analysis shows the continuous willingness of the maritime community to adapt to the needs of the present, and there is no reason to suspect that the same thing will not occur regarding the issue of “*environmental salvage*”. The only question is whether such a change will occur in time to prevent some new catastrophic disaster, or the catastrophic disaster will be the stimulus for that change.

Sažetak:

**SPAŠAVANJE ODGOVORNOSTI – EKOLOŠKA NAGRADA:
NOVI NAZIV ZA STARI KONCEPT**

Princip “no-cure no-pay” dugo je vremena sprječavao dodjeljivanje nagrade za spašavanje u slučaju izostanka spašene imovine. No praksa je pokazala kako slijepo pridržavanje tog principa može ugroziti zaštitu morskog okoliša u slučajevima kada prijeti potonuće tankera i velikih brodova, te izlijevanje nafte kao tereta ili pogonskog goriva u more. Profesionalni spašavatelji na moru nisu bili spremni izlagati se troškovima i rizicima spašavanja ukoliko je prijetila realna opasnost potonuća broda s malom šansom spašavanja imovine. Nakon nekoliko velikih tankerskih katastrofa, pomorska industrija i zajednica reagirale su na ovaj problem, te najprije kroz Lloydov standardni obrazac ugovora za spašavanje, zatim putem Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989., te naposljetku uz mogućnost ugovaranja posebne klauzule o Posebnoj naknadi P&I klubova, omogućile su spašavateljima posebnu naknadu troškova spašavanja u slučajevima kada nije moguće potraživati standardnu nagradu za spašavanje. Istovremeno, pozicija spašavatelja dodatno je zaštićena putem Londonske konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1979. s Protokolom iz 1996., gdje se nudi posebna mogućnost ograničenja odgovornosti spašavateljskih brodica. Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja naftom iz 1969. s Protokolom iz 1992. potpuno isključuje odgovornost spašavatelja. Takva odluka rezultat je političke volje zemalja članica te Konvencije, kako bi se dodatno potaknulo spašavatelje na što bolji učinak kod akcija spašavanja gdje potencijalno prijeti velika ekološka šteta. Takva odredba međutim nedostaje u Konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja naftom iz brodskih spremnika za gorivo iz 2001. godine. Slična je situacija i s Europskom direktivom o onečišćenju s brodova iz 2005., gdje se također ne ističe nikakav zaštićeni status spašavatelja. Međunarodna udruga spašavatelja oštro je reagirala na posljednje dvije navedene regulative, te zaprijetila prestankom spašavanja u vodama pod nadležnošću zemalja članica navedene Konvencije, odnosno Europske Unije, koje prethodno u svom nacionalnom zakonodavstvu ne usvoje posebne norme kojima se isključuje odgovornost spašavatelja unutar polja primjene tih regulativa. U međuvremenu, Međunarodni pomorski odbor, na prijedlog Međunarodne udruge spašavatelja,

započinje s preliminarним radovima na reviziji Konvencije o spašavanju iz 1989., pri čemu spašavatelji inzistiraju na dugo najavljivanoj Posebnoj ekološkoj nagradi za spašavanje, koja bi neovisno o nagradi za spašavanje dodatno osnažila položaj profesionalne spašavateljske industrije.

Ključne riječi: *ekološka nagrada, Međunarodna udruga spašavatelja, spašavanje, osiguranje, posebna naknada.*

ZAŠTITA POMORSKOG DOBRA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Prof. dr. sc. VINKO HLAČA*
Mr.sc. JAKOB NAKIĆ**

UDK 351.797.3 : 341.221.2
347.218.2
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 12.1.2010.
Prihvaćeno za tisak: 14.4.2010.

Pomorsko dobro oduvijek je bio prostor koji je kao najinteresantniji dio teritorija svake države, pa i Republike Hrvatske, bio izložen najrazličitijim nasrtajima (primjerice izgradnja marina, apartmanskih naselja, nasipanja mora i sl.). Granica pomorskog dobra počela je biti jako važna onoga časa kada su se na morskoj obali masovnije počeli graditi raznorazni objekti (vikendice, luke, plaže, turistički objekti i sl.).

U Republici Hrvatskoj pomorsko dobro je opće dobro na kojem vlast ima država te ona za njega brine, održava ga i odgovara za njega.

Prema mnijenju autora do sada se postupak određivanja granice pomorskog dobra te njezino evidentiranje u katastar i zemljišnu knjigu ne može ocijeniti zadovoljavajućom ocjenom.

Ako se ima na umu da je prostor koji danas zauzima Republika Hrvatska često kroz povijest mijenjao državnu pripadnost onda i ne čudi anarhija na pomorskom dobru koja traje do danas. Stoga, sve do danas nije (raz)riješen problem stečenih prava na pomorskom dobru. Autori daju prikaz stvarnih prava za koja su mnijenja da se mogu smatrati stečenim na pravno valjan način.

Nadalje, prikazuje se pravorijek Trgovačkog suda u Rijeci koji je razriješio (ne)vlasničke odnose u luci posebne namjene – brodogradilištu kao i pravorijek Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske koji je razmatrao razlučna prava na narečenoj luci posebne namjene.

* Dr.sc. Vinko Hlača, umirovljeni profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci.

** Mr.sc. Jakob Nakić, viši savjetnik u Županijskom državnom odvjetništvu u Rijeci;
e-mail: jakobnakic@yahoo.com. Napomena: **autor u članku izražava svoje stavove koji nisu ujedno i službeni stavovi tijela u kojem je zaposlen.**

Na kraju rada autori iznose svoj stav na razmatranju problematiki te moguća rješenja de lege ferenda.

Ključne riječi: *pomorsko dobro, opće dobro, granica pomorskog dobra, zaštita pomorskog dobra, stvarna prava na pomorskom dobru.*

1. UVOD

Prostor koji sada obuhvaća Republika Hrvatska, a na morskoj je obali, oduvijek je bio najinteresantniji dio teritorija. Nemojmo zaboraviti da je prva vikendica na moru sagrađena još u rimsko doba, a to je i danas čuvena Dioklecijanova palača.

Poznato je da su dijelovi nekih naših današnjih gradova (primjerice Rovinja, Rijeke, Splita, Murtera i sl.) nastali nasipanjem mora.

Granica (po)morskog dobra počela je zapravo biti jako važna onoga časa kada su se na morskoj obali počeli masovnije graditi ljetnikovci, luke, kupališta i ine građevine.

Pomorsko dobro¹ jeste dobro, javno ili opće, koje je od posebnog interesa zemalja koje se nalaze uz more. Republika Hrvatska ima jednu od najrazvedenijih obala te pomorsko dobro zauzima veliki dio državnog teritorija.² No unatoč tome evidencija, zaštita i briga za pomorsko dobro nije još dosegla razinu s kojom bismo mogli biti zadovoljni.

Prilikom pretvorbe³ došlo je do toga da su se pojedine tvrtke, pa i jedinice lokalne samouprave, upisale kao vlasnici pomorskog dobra.⁴

Pravnu regulaciju pomorskog dobra na teritoriju koji danas obuhvaća Republika Hrvatska možemo pratiti od Habsburške monarhije (1815. godina), njezinog slijednika Austro-Ugarske monarhije (1867. godina), pa do danas.

¹ U teoriji je bilo sporova oko toga da li je ispravniji izričaj pomorsko ili morsko dobro, detaljnije vidjeti kod **Ante Turina**, Morsko javno dobro, *Naša zakonitost*, Zagreb, broj 9-12/1962.

² Prema nekim podacima obalno more Republike Hrvatske obuhvaća 33 200 km², te je ukupna duljina obale, kopna i otoka 5.835,3 km, a duljina obale Jadrana je 7.912 km, opširnije vidjeti u **Josip Riđanović-Zlatko Bičanić**, Hrvatski Jadran i novi teritorijalni ustroj, *Acta Geographica Croatica*, Zagreb, 1993, vol. 28.

³ Prema podacima Hrvatskog fonda za privatizaciju iznijetim u članku **Boris Kale**, Pomorsko dobro i zaštita vlasništva, *Informator* br. 4297.

⁴ Jedan od tipičnih primjera je poznata plaža u Baškoj na otoku Krku na kojoj se kao vlasnik bila upisala Općina Baška, plaža Medveja koja je bila upisana kao vlasništvo Liburnija Rivijera Hotela i sl.

Iz dostupnih pravnih izvora⁵ može se zaključiti da narečene monarhije nisu baš previše vodile skrb o morskom dobru, jer se tada taj izričaj upotrebljavao za sadašnji termin pomorsko dobro.

Također, iz tog doba nalazimo slučajeve da su pojedinci stjecali vlasništvo morske obale i putem dosjelnosti. Česte su bile prodaje obale, pa čak, i morskog dna.⁶

I luka, kao dio pomorskog dobra nisu se našle u ništa boljoj situaciji. Stihijaska pretvorba, pa i luka posebne namjene, nije imala previše razumijevanja za specifičnu problematiku prostornog smještaja tih luka na općem – pomorskom dobru.

2. PRIKAZ PROBLEMA

Počev od 1914. godine pa sve do danas prijeporan je pravni status objekata⁷ izgrađenih na pomorskom dobru, posebice je ostalo prijeporno pretvaranje prava korištenja koje su na pomorskom dobru imali korisnici luka shodno odredbama

⁵ **Branko Sambrailo**, Pomorsko dobro u teoriji i praksi, *Anali Jadranskog instituta*, sv. IV, Zagreb, 1968.

⁶ Primjerice Odluka Stola sedmorice, Odjeljenja B u Zagrebu, Ut-50/29, od 04. 04. 1929. godine, koja kaže:

“I površina tla koja je pod morem može da bude predmetom posjeda i, dosljedno, uvrštena u zemljišnik.”

“Razlika između javnog dobra i predmeta privatne svojine udarena je u §§ 285-287, 290, 353, 355, 356. Opć. Gr. Zak. i u bitnosti sastoji se u tome, što se kao javno dobro smatraju one stvari koje s prepuštene članovima države samo na upotrebu i koje, dokle su takove, ne mogu prelaziti u njihovu privatnu svojinu. Razumije se po sebi, da svaka upotreba pretpostavlja državu, odnosno mogućnost držine (§ 309. Opć. Gr. Zak.), koja se u smislu istog §-a prema volji držaoca i pravne mogućnosti te pravnom dejstvu takove volje pretvara u posjed i prema prilikama dovodi do stjecanja prava svojine (§§ 312, 314, 353-356, 380 i suslj. Opć. Gr. Zak.). U koliko jedna stvar, kao što je u ovom slučaju stanovit prostor morskog žala, o kojemu se ovdje radi, po državnoj vlasti biva oduzeta sveopćoj upotrebi svih članova države i ustupljena jednom stanovitom licu, ona u granicama sveopće dotadašnje mogućnosti upotrebe, dakle, držine prelazi u posjed odnosnog pojedinca i kao nekretnina koja može time biti predmetom privatne svojine, može i mora biti unesena u zemljišnik. Pogrešno je po tome utjecateljevo mišljenje, da odnosna površina, dok je pod morem, ne može biti predmetom posjeda i ne može se uvrstiti u zemljišnik. Protiv toga govori i konstantna praksa sudova u zemljišničkim poslima, po kojoj su se uvrštavali u zemljišnik i uknjižavali kao privatna svojina: jazi, zakloništa lađa, kupališta i.t.d. Inače, stanovište utjecateljevo je u opreci i sa ranijim izjavama u ovom poslu Pomorske Vlade (Državnog Erara). Ako prijava mjerača očevdnosti i priloženi joj nacrt nijesu sasvim tačni, svrha je postupka da se to prema prilikama tako ispravi, da se postigne saglasnost između faktičnog stanja i zemljišnika.”

⁷ Upotrebljavamo izričaj “objekt” jer smo mnijenja da je širi pojam od izričaja “građevina”, tako prema **Vladimir Anić**, *Rječnik hrvatskog jezika*, Novi Liber, Zagreb, 2007, str. 303, za izričaj “objekt”, uz ostalo, navodi “2. ono što je izgrađeno, gradnja, zgrada”.

Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima.⁸ Ništa manje nije prijeporno niti pretvaranje socijalističkih prava i to prava korištenja, upravljanja i raspolaganja na izvanlučkom području na teritoriju Republike Hrvatske a koje je u domeni (po)morskog dobra.⁹ Nažalost, niti pretvorbeni propisi nisu riješili nastale probleme s izgrađenim objektima na pomorskom dobru (hotela, športskih terena, restorana, mulića, stambenih zgrada i sl.).

Na prostorima pomorskog dobra oduvijek je bilo težnji za izgradnjom, od obiteljskih kuća, ribarskih ostava pa sve do gospodarskih objekata-lučkih skladišta, lukobrana, šetnica i sl. Kako je u relativno kratkom vremenskom razdoblju teritorij koji danas pokriva Republika Hrvatska prešao put od kapitalizma preko socijalizma opet ka kapitalizmu to je ostavilo neizbrisiv trag i na reguliranju odnosa, prava gradnje i sl. na pomorskom dobru.

Tako i danas imamo:

- spor, neučinkovit i suviše kompliciran sustav određivanja granica pomorskog dobra,
- različit i često dijametralno suprotan stav zemljišnoknjižnih sudova kada odlučuju o prijedlozima za evidentiranje pomorskog dobra u zemljišne knjige, a pogotovu kada se na istome nalaze objekti,
- situaciju da nismo dokraja raščistili repove mogućih stečenih stvarnih prava na pomorskom dobru,
- slučajeva da je nesporno pomorsko dobro u privatizacijskim postupcima postalo vlasništvo poduzeća (primjerice slučaj Brodogradilišta Viktor Lenac),
- potpuno neriješen status objekta na pomorskom dobru, i to ne samo na kopnenomu dijelu pomorskoga dobra već i na morskomu dijelu pomorskoga dobra (kavezi za uzgoj ribe, plutajući dokovi, umjetni otoci i sl.).

Kakva je situacija s izgradnjom uz morsku obalu?

U zakonu je pomorsko dobro izdvojeno kao posebna društvena vrijednost, a gradi se sve više objekata (marina, ugostiteljskih objekata, šetnica, rivica i sl.) što je najčešće zahvat koji drastično mijenja obalu. Postavlja se pitanje može li se uređenjem obale u nekim slučajevima uljepšati prijašnji izgled naselja.

Na cijeloj našoj obali, pa i u državi, teško ćemo naći primjer da je čovjek uljepšao prirodu. Izgradnja svakog objekta prolazi kroz postupak procjene utjecaja na okoliš. U tome i leži najveći problem, jer kada se namjerava nešto izgraditi, navode se sve moguće koristi koje će zajednica imati od takvoga objekta. Moramo biti svjesni da je svaka izgradnja trgovanje prostorom i okolišem (prirodom), jer ako se

⁸ Narodne novine br. 17/74, 24/74, 39/75, 17/77, 18/81 (dalje: ZPVDLP).

⁹ O tome je li primjereniji izričaj “morsko dobro” ili “pomorsko dobro” pobliže vidi kod **Ante Turina**, Morsko javno dobro, *Naša zakonitost*, Zagreb, br. 9-12/62, str. 448. do 450., **id.**, Morsko javno dobro, *Naša stvarnost*, br. 9-12, Beograd, 1962.

nešto želi izgraditi, tada se neminovno mora i izgubiti nešto od ljepote prirodnog (morskog) okoliša. Jako smo osjetljivi prema nasipavanju i prema trajnom gubitku prirodnih značajki naše obale. Kad se ocjenjuju objekti izgrađeni na pomorskom dobru (primjerice marine), ispituje se i cjelokupni utjecaj, kao primjerice strujanje u moru, izmjena vode u marini kako bi se omogućio život u moru i rješenja planirana za otpadne vode. Međutim, tamo gdje se gradi marina, nemoguće je sačuvati prirodni okoliš u prijašnjem stanju.

Što možemo naučiti iz primjera u svijetu?

Kada vandalizam izmakne kontroli teško je stvari kasnije dovesti u red. Primjer su Grčka ili Španjolska. Izgradnja bez plana i nadzora u nekim dijelovima tih zemalja nepovratno je uništila prirodu i to prvenstveno pomorsko dobro. Svi su na to osjetljivi, ali pitanje je koliko država, odnosno organizirano društvo može (i želi) zaštititi određene prostore. Nije samo problem u zahvatima koji podliježu procjeni utjecaja na okoliš. Mnogo je veći problem u divljoj (bespravnoj), ali često i u pravnoj izgradnji, koja je već devastirala poveliki dio naše obale. Ako godinama, pa i desetljećima ne postoji urbanistički plan, počinje divlja (bespravna) izgradnja. Ako u samom početku lokalna zajednica ne spriječi tu izgradnju, nadležno ministarstvo s inspekcijom teško može nešto postići. Međutim, novim propisima mora se dati ovlasti i lokalnim vlastima kako bi mogle brzo, efikasno i učinkovito u korijenu spriječiti svaki pokušaj divlje (bespravne) gradnje.¹⁰

Nagli i intenzivni razvitak lučkih i turističkih djelatnosti potaknuo je pojačane aktivnosti (bespravne) gradnje u priobalnom pojasu, čime se ozbiljno narušava prirodni krajobraz morske obale i prirodna ravnoteža flore i faune. Tome je svakako doprinijela i pretjerana (ne)planska stambena izgradnja (apartmanizacija), legalna ili ilegalna. Problemi odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda najčešće ostaju neriješeni, što dodatno opterećuje zagađenjem samu obalu i priobalno more.

Izgradnja marina i lučica raznih namjena također je u ekspanziji. Ukupno ih je preko 30 na Jadranu s preko 14.000 vezova i oko 7.000 vezova na kopnu.

Postoje planovi za izgradnju još 100 marina, koje se, naravno, smještaju u najljepše uvale.¹¹

¹⁰ *De lege ferenda* nudimo rješenje da se građevinske inspekcije spuste na razinu jedinica lokalne i regionalne (samo)uprave, dakle da se u tom dijelu izvrši decentralizacija. Samo uzgred ukazujemo da su u bližoj prošlosti građevinske inspekcije bile pod ingerencijom općina.

¹¹ Primjerice projekt Argonaut, te su se u prvom valu projekta Argonaut lučice trebale izgraditi u Koločepu, Prigradici, Pušćici, Jelsi, Starigradu, Šepurinama, Ugljanu, Pagu, Šilu, Lovišću, Visu. Poblize vidi u CRO-turizam, broj 7-8/04, kao i na http://www.morskoprave.hr/2006/index.php?option=com_content&task=view&id=890&Itemid=65/ i <http://www.novilist.hr/Default.asp?WCI=Rubrike&WCU=2859285F2863285F2863285A28582858285C28632897289C28972863286328592858285E28592861285F28632863286328582863N/>. Na sreću, naknadno se od projekta odustalo.

Nasipavanje mora kao i zatrpavanje priobalnih područja, izgradnja marina, lučica i lukobrana, oštećenja hridinaste obale, izgradnja uzgajališta riba i sl. aktivnosti su koje negativno utječu na ravnotežu sustava u cjelini.

Obalni prostor koji povezuje morske i kopnene predjele zasigurno spada među najvrjednija bogatstva za uspješan razvoj gospodarstva, sporta i turizma. Ljepota, razvedenost i raznovrsnost jadranskog obalnog prostora, pogodan utjecaj mora, podesnost tog prostora za smještaj gospodarskih, stambenih i sportsko-rekreativnih objekata, te posebice vlasnička nesređenost uvjetovali su ogroman pritisak na njegovo eksploatiranje i stalne sukobe oko njegove namjene za razne (ne)profitne djelatnosti.

Pokušaj nadležnih tijela prijašnje države da u općem interesu usmjere njegovo iskorištavanje pomoću tri generacije izrađenih prostornih planova u razdoblju od 1961.-1985. godine nije uspio osigurati racionalno i svrhovito upravljanje tim prostorom. Naprotiv, uglavnom je došlo do stihijskog načina korištenja prostora, među inim, zahvaljujući nedovoljnoj pravnoj regulaciji, divljoj izgradnji, uzurpaciji i općoj degradaciji obalnog prostora.¹²

Proces litorizacije zahvatio je određena obalna područja Hrvatske poslije II. svjetskog rata, oslanjajući se na tri njegove bitne sastavnice: pojačanu industrijalizaciju, urbanizaciju i turistički razvoj u tijeku više od četiri desetljeća. U stalnoj konkurenciji za prostor tih triju sastavnica došlo je do velike degradacije odnosno prostora.

Eduard Kušen¹³ opisuje taj razorni proces ovako:

“Gradi se na samoj morskoj obali, objekti se konzolno ili na stupovima nadnose nad more, nasipava se more i proširuje obala, izgrađuju spremišta za čamce, betoniraju se molovi i dijelovi obale, podižu se ograde u moru, pregrađuje se plitko more, odvozi se šljunak sa žala, ispuštaju se fekalije u more, ‘parcelira’ se obala i more. Uzurpira se pomorsko dobro, sprečava se prilaz i prolaz uz more, ometaju se morske struje da u plitkom moru izmjenjuju vodu.

Morsku obalu nisu uništili samo investitori obiteljskih kuća i ‘vikendica’, već i graditelji velikih društvenih objekata. Tako je Jadranska magistrala na pojedinim dijelovima, bez naročite potrebe, građena uz samo more. Ti su dijelovi obale bespovratno uništeni. Iste su pogreške učinjene kod znatnijeg broja turističkih objekata.

¹² Navodimo ovdje primjer bespravne gradnje na otoku Viru. Naime, opće je poznato da je otok Vir u bivšoj SFRJ bio predviđen kao jedna od lokacija smještaja nuklearne elektrane. Kako bi se takova mogućnost izbjegla, vlasti su “pozivale” građane da grade objekte na tom otoku a kasnije će se riješiti “papirologijom”. Međutim, SFRJ i SRH su propale, a njihova slijednica Republika Hrvatska je “zaboravila” obećanja i desio se “slučaj Vir” i rušenje bespravnih objekata, ali opet ne svih.

¹³ **Eduard Kušen**, Izgradnja koja devastira morsku obalu, u: *Zbornik radova Turizam i prostor-Ekološki aspekti konfliktnih situacija*, Institut za turizam, Zagreb, 1987., str. 154. i 155.

Sve ove programske i regulacijske devijacije prati i nedopustivo nizak nivo oblikovanja objekata i njihova okoliša. Iako estetski aspekt izgradnje nije predmet ovog napisa, nemoguće je ne upozoriti da je kultura građenja ovih objekata neoprostivo niska u odnosu na ekonomsku snagu njihovih investitora i u odnosu na našu opću kulturu, ili je naša kultura građenja, ipak, odraz naše opće kulture.”

Neplanskom izvedbom procesa litorizacije¹⁴ nanesene su nepovratne štete gospodarstvu. Ako bi se te štete procjenjivale prema troškovima koje bi trebalo snositi da se one uklone i da se obalni prostor vrati u prvobitno stanje, te bi štete dosegle nepredvidljive novčane iznose. One bi se ipak mogle znatno umanjiti ako se još neiskorišteni obalni prostori budu tako koristili da se donekle isprave već nastale grješke i nedostaci i izvrše mogući korektivni zahvati u zauzete prostore i izgrađene objekte.

Ugrožavanje i uništavanje krajolika nije posljedica samo turističkih pritisaka nego i razvitka urbanizacije i motorizacije, šumskih požara, izgleda izgrađenih objekata i opće kulturne razine građana. Sve su to pritisci antropogenog karaktera, među kojima turizam zauzima vrlo značajan udio.

Prirodni krajolik izaziva ugodnu i smirujuću vizuru raznolikih linija planina, razvedene obale i otoka, zelenila šuma i boja neba i mora, maslinika i vinograda, koja se spaja s vizurom kulturnog krajolika i arhitektonske baštine, uključujući i povijesna naselja koja su bila podignuta na istaknutim i povišenim mjestima, vješto uklopljena u prirodni krajolik. To je vrlo dragocjeni prirodni resurs koji naročito privlači posjetitelje iz gusto naseljenih središta i obogaćuje turističku ponudu, omogućujući im usklađen odnos s prirodnom i kulturno - povijesnom baštinom turističke destinacije.

Estetsko narušavanje krajolika povećalo se na jadranskoj obali na više načina: neplanskom izgradnjom raznih stambenih i industrijskih objekata, prodorom betona u izgradnji, dogradnji i prigradnji raznih objekata u naseljima i oko njih (primjere visoke peći i dimnjaci, naftni spremnici, marine), pretjeranim postavljanjem reklamnih ploča uz ceste i putove, narušavanjem i zapuštanjem graditeljskog i pejzažnog identiteta, autohtonosti i ljepote primorskih gradića i naselja, zapuštanjem starih utvrda, palača, crkvice pa i tradicionalnih kamenih križeva u poljima uz seoske putove. Sve su to “izgubljene vrijednosti” koje je teško nadomjestiti.

Štete nanesene prirodnom i oplemenjenom naslijeđenom krajoliku ne daju se

¹⁴ Prema **Vladimir Anić – Ivo Goldstein**, *Rječnik stranih riječi*, Novi Liber, Zagreb, 2007., str. 351, litorizacija je proces ekonomskog aktiviranja priobalja.

Podatak da se većina velikih svjetskih gradova i njihove populacije nalazi u obalnoj zoni govori da su morski i općenito vodni resursi ugroženi. Time se otvaraju pitanja održivosti i zaštite pomorskog i vodnog dobra u svrhu kvalitetnog i zdravog okoliša koji daje hranu i vodu potrebnu za ljudski život ali i prostor za rekreaciju i odmor.

procjenjivati nekim izravnim ili novčanim mjerilima, jer je pojedinačni užitek i zadovoljstvo u doživljaju krajolika subjektivan.¹⁵

U zadnje vrijeme sve više se govori i o devastaciji okoliša,¹⁶ pa i pomorskog dobra, građenjem. Tako Boris Morsan et. al. kažu:¹⁷

“Zaštita okoliša bez zaštite od upropaštavanja građenjem ne može se više smatrati zaštitom okoliša. Građenjem, iz kojeg je izbačen umjetnički proces, stvaraju se oštećenja, pa je građenje bez arhitekture postalo jedan od ozbiljnih faktora u devastaciji okoliša.”¹⁸

Niz desetljeća upis pomorskog dobra u katastar i zemljišne knjige nije bio obavezan, već se temeljio na načelu da se provodi samo na prijedlog javne vlasti ili osoba koje za to imaju pravni interes. Upisi se kroz cijelo to razdoblje nisu provodili ni sustavno ni redovito. Prema ZPVDLP-u iz 1974. godine postojala je zakonska obveza osnivanja katastra pomorskog dobra kao javne evidencije, međutim takav katastar nikada nije osnovan.

Rezultat toga je da većina nekretnina na obali koje su stvarno pomorsko dobro nisu kao takve registrirane u katastru, niti u zemljišnim knjigama. Upravo suprotno, na njima postoje upisi prava vlasništva fizičkih osoba ili još zaostali upisi prava korištenja iz režima društvenog vlasništva ili upisi prava vlasništva jedinica lokalne samouprave ili nekoga trgovačkog društva, odnosno druge pravne osobe.

Tako su se, bez usporednog provođenja evidencije pomorskog dobra, u bilo kojem obliku (ili na bilo kojem mjestu) naslagali slojevi pravnih poslova i pravnih odnosa na nekretninama (prodaja, nasljeđivanje, građenje i sl.). Obavljana su različita ulaganja, građenje s dozvolom ili bez nje, a da se istodobno uopće nije registriralo da su to nekretnine na pomorskom dobru i da se nanosi neposredna šteta tom vrijednom dijelu okoliša.

Danas se zbog propuštanja bilježenja u praksi otvaraju kompleksna pitanja o tome kako postupiti sa spornim upisima te koja su prava upisanih, odnosno onih koji su ulagali na pomorskomu dobru. Osim pravnih pitanja, isto se tako postavlja pitanje zaštite krajobraza od već učinjenog, ali i od buduće devastacije. Zakonodavac još nije dao jasan odgovor na sva pitanja te problematike.

¹⁵ Stoga se koriste posredne metode kao primjerice ankete turista o njihovoj spremnosti plaćanja određenog iznosa kako ne bi bili uskraćeni u tom užitku. Naravno, tako se samo aproksimativno dolazi do procjene štete koje su nastale narušavanjem morskih prirodnih vrijednosti.

¹⁶ Poblježi vidi **Boris Morsan et. al.**, *Urbana ekologija i društveni uzroci devastiranja okoliša građenjem*, u: *Društvena istraživanja*, Zagreb, god. 16 (2007), br. 3., str. 455. do 475.

¹⁷ *Ibid.*, *op.cit.*, str. 455.

¹⁸ U cijelosti se možemo prikloniti iznijetom stavu. Nedopustivo je da se, pogotovo na morskoj obali, javljaju objekti alpskog stila, oblika i veličina neprimjerenih primorskom krajobrazu, fasade u svim bojama spektra i sl. To bismo mogli nazvati vizualnim zagađenjem prostora.

Problem izgrađenih objekata na pomorskomu dobru, kao i njihov status, započet je zasigurno još u vrijeme poretka tzv. društvenog vlasništva, a njegove refleksije traju sve do današnjih dana. Tako su se, primjerice, upisi prava korištenja u doba pretvorbe društvenih poduzeća, prema prijedlozima trgovačkih društava, pravnih sljednika društvenih poduzeća, u nedostatku jasnih “pravila igre”, tj. jasnih i nedvosmislenih propisa, pretvarali, neosnovano, u pravo vlasništva.

U sređivanju nagomilanih problema na pomorskomu dobru niti najmanje nisu pomogli propisi koji su uređivali problematiku pomorskog dobra od 1974. godine do 2003. godine.

Naime, ti propisi su u svojim prijelaznim i završnim odredbama ostavljali mogućnost postojanja stečenih stvarnih prava na pomorskomu dobru. Međutim, iz stipulacija tih odredaba dalo bi se zaključiti da je na pomorskomu dobru iznimno bilo moguće stjecanje prava vlasništva i to pod uvjetom da je stečeno na pravno valjan način.

Važeći zakoni ovoga trena ne daju jasan odgovor o: pravnom statusu umjetnih otoka, naprava za uzgoj ribe i školjkaša, plutajućih plovni objekata, o neriješenim imovinskopravnim odnosima na pomorskomu dobru koji neosporno postoje i sl.

Kako u važećoj pravnoj legislativi nema odgovora na postavljena pitanja, to se nužno ukazuje što žurnije donošenje propisa koji će jednom zauvijek (raz)riješiti probleme na pomorskomu dobru kako bi se stanje u ovom području dovelo u pravni red te konačno poštivanje načela vladavine prava, kao jednog od osnovnih načela našeg ustavnog poretka.

3. PROBLEMATIKA POMORSKOG DOBRA I TVRTKI NA POMORSKOM DOBRU

Tri najšira prava na nekretninama u društvenom vlasništvu bila su pravo:

- upravljanja,
- korištenja, i
- raspolaganja.

Sva ova prava upisivala su se u zemljišne knjige, a većina ih je upisanih u zemljišnoj knjizi dočekala i pretvorbu.

Ovdje moramo ukazati na odredbe Zakona o uknjižbi nekretnina u društvenom vlasništvu¹⁹ kojim je bilo propisano da se uknjižba državnog vlasništva - općenarodne imovine, a temeljem Uredbe o uknjiženju prava vlasništva na državnoj nepokretnoj

¹⁹ Službeni list SFRJ, br. 12/65.

imovini²⁰ smatra kao da je upisano društveno vlasništvo, a naznačavanje organa upravljanja kao naznačavanje nositelja prava korištenja.

Ako je kao organ upravljanja naznačen državni organ, kao nositelj prava korištenja naznačivala se društvenopolitička organizacija čiji je taj organ.

Ukoliko je na istoj nekretnini označen i organ upravljanja i nositelj prava korištenja, tada naznačavanje organa upravljanja nije imalo nikakva značenja.

Ako se iz pravne osnove na temelju koje se uknjiživala nekretnina u društvenom vlasništvu nije moglo utvrditi tko je nositelj prava korištenja, uknjižavana je općina na čijem se teritoriju nekretnina nalazi, na njezin prijedlog.

Kao nositelji prava korištenja mogli su se uknjižiti:

- društvenopolitička zajednica,
- radne i druge samoupravne organizacije,
- udruženja građana.

Kada je nekretnine koristila vojna jedinica nositelj prava korištenja bila je država SFRJ - Državni sekretarijat za narodnu obranu.

3.1. Pravo upravljanja

Ovo pravo bilo je imovinskopравни izraz državnog vlasništva - općenarodne imovine.

Pravo upravljanja imalo je nekoliko različitih značenja.²¹

Ovo pravo pojavilo se već u fazi tzv. administrativnog socijalizma vezano uz formiranje državnog vlasništva.

Donošenjem Osnovnog zakona o upravljanju privrednim poduzećima i višim privrednim udruženjima od strane radnih kolektiva²² pravo upravljanja se oblikuje kao subjektivno pravo privrednog poduzeća.

Dakle, privredna poduzeća su pomoću prava upravljanja zaključivala privredne poslove jer je pravo upravljanja stvarima u općenarodnoj imovini, koja se nalazila u imovini privrednih poduzeća, sadržavalo u sebi i ovlasti raspolaganja.²³

Najkraće rečeno, to pravo se u svojim praktičnim konsekvencama ispoljavalo kao neko pravo slično pravu vlasništva. U teoriji tog doba često se podrazumijevalo da je pravo upravljanja samo moderan izraz za stari institut prava vlasništva.

²⁰ Službeni list FNRJ, br. 58/47.

²¹ Za naš rad zanimljivo je ono značenje koje je taj izričaj imao na području imovinskog prava.

²² Službeni list SFRJ, br. 43/50.

²³ **Martin Vedriš – Petar Klarić**, *Osnove imovinskog prava*, peto izdanje, Zagreb, 1984.

3.2. Pravo korištenja

Pravo korištenja je imovinskopравни izraz društvenog vlasništva i to u razdoblju od 1951. do 1971. tzv. fazi posrednog samoupravljanja. Ovo pravo uvedeno je Ustavnim zakonom o osnovama društvenog i političkog uređenja Federativne Narodne Republike Jugoslavije i savezним organima vlasti.²⁴

Na osnovi ustavnih odredbi iz 1963. godine oduzet je društvenom vlasništvu svaki građanskopravni karakter te je ustoličena nevlasnička koncepcija društvenog vlasništva. Određeno je da sredstva u društvenom vlasništvu nisu više ni u čijem vlasništvu te da ona više ne pripadaju nikome u građanskopravnom smislu.

Ovdje dolazi do izdvajanja prava korištenja građevinskog zemljišta²⁵ u općenarodnoj imovini, a dodjeljivalo se radnicima i službenicima radi izgradnje obiteljskih stambenih zgrada.²⁶

Zakon o prometu zemljišta i zgrada²⁷ normirao je pravo korištenja društvenopravnih osoba na nekretninama u društvenom vlasništvu te se odnosi na:

- građevinsko zemljište i zgrade,
- poljoprivredno zemljište privrednih organizacija ili
- političko-teritorijalnih jedinica.

Zakonom o korištenju društvenih sredstava privrednih organizacija²⁸ bilo je uređeno pravo korištenja privrednih organizacija.

Narečeni zakon je usklađen s Ustavom iz 1963. godine.²⁹

Dakle naziv “privredna organizacija” zamijenjen je nazivom “radna organizacija” te je od tada subjekt korištenja radna organizacija, koja je pravna osoba, te je nositeljica određenih prava u pogledu sredstava u društvenom vlasništvu kojima upravlja. Ta joj se prava ne mogu oduzeti, a niti se ona mogu ograničiti osim ako to

²⁴ Službeni list FNRJ, br. 3/53, 4/53.

²⁵ I to Uredbom o izgradnji stambenih zgrada radnika i službenika (Službeni list FNRJ, br. 23/51) koja je prestala važiti stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prometu zemljišta i zgrada (Službeni list SFRJ, br. 15/65-dana 06. travnja 1965.).

²⁶ **Petar Simonetti**, *Pravo korištenja građevinskog zemljišta u društvenom vlasništvu*, Informator, Zagreb, 1985., str. 48. do 50.

²⁷ Službeni list FNRJ, br. 26/54, 19/55, 52/57, 18/58, 30/62, 53/62, Službeni list SFRJ, br. 15/65, 43/65, 57/65, 17/67, 11/74, Narodne novine, br. 52/73 – prestao je važiti 01. siječnja 1997. temeljem odredbe članka 394. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 114/01, 79/06, 141/06).

²⁸ Službeni list FNRJ, br. 54/57.

²⁹ Zakon o sredstvima radnih organizacija (Službeni list SFRJ, br. 10/68).

ne zahtijeva opći interes utvrđen saveznim zakonom i prema postupku propisanim zakonom te uz odgovarajuću naknadu.³⁰

U tom razdoblju pravo korištenja bilo je najšire stvarno imovinsko pravo koje je pripadalo radnoj organizaciji ali i svakoj drugoj društvenopravnoj osobi na stvarima u društvenom vlasništvu, a koje je sadržavalo ovlaštenje titulara da koristi stvar ali da njome raspolaže, dakle, da ih prenosi na druge subjekte, da ih opterećuje ali i da ih drugima ustupa na korištenje uz naknadu (dakle, u zakup).

3.3. Pravo raspolaganja

Prema Zakonu o prometu društvenim sredstvima osnovnih organizacija udruženog rada³¹ subjekti prava raspolaganja sredstvima u društvenom vlasništvu bile su osnovne organizacije udruženog rada.

Od Zakona o udruženom radu³² ovo pravo pripadalo je svim društvenopravnim osobama. Te osobe su:

- imale prava, obveze i odgovornosti u pravnom prometu društvenim sredstvima,
- odgovarale za svoje obveze sredstvima kojima su raspolagale,
- pravnim poslovima prenosile društvena sredstva u imovinu druge društvenopravne osobe,
- otuđivale ta sredstva iz društvenog vlasništva,
- pribavljale stvari u društveno vlasništvo,
- davale društvena sredstva na privremeno korištenje, mijenjale ta sredstva te na drugi način njima raspolagale.

Prema shvaćanju teorije, pravo raspolaganja nije bilo subjektivno pravo društvenopravne osobe. O tome su postojala tri shvaćanja:

- I. prema prvom, pravo raspolaganja je u svojoj osnovi svojevrsna zakonska legitimacija koju daje radni kolektiv društvenopravnoj osobi za uključivanje u pravni promet;³³

³⁰ Član 15. Zakon o sredstvima radnih organizacija (Službeni list SFRJ, br. 10/68).

³¹ Službeni list SFRJ, br. 22/73.

³² Službeni list SFRJ, br. 53/76, 11/98.

³³ **Leon Geršković**, Karakteristike pravnog sistema iniciranog ustavom od 1974., *Privreda i pravo*, Zagreb, 1974., br. 7-8, **Alojzije Finžgar**, Društvena svojina u Nacrtu zakona o udruženom radu, *Samoupravno pravo*, Beograd, 1976., br. 3, **Martin Vedriš**, Pravo i obveze subjekata udruženog rada u pogledu korištenja, upravljanja i raspolaganja društvenim sredstvima, *Naša zakonitost*, Zagreb, 1977., br. 6-7.

- II. prema drugom, pravo raspolaganja je moć društvenopravne osobe koju joj je dao zakon ili samoupravni sporazum da se uključi u pravni promet;³⁴
- III. prema trećem, pravo raspolaganja društvenopravne osobe je pravni izraz njezine poslovne sposobnosti koja je određena na osnovi zakona, samoupravnog sporazuma ili statuta.

3.4. Dosezi prava upravljanja, raspolaganja i korištenja u doba pretvorbe

Ova prava su se generalno pretvarala od 1990. godine³⁵ do 01. siječnja 1997. godine kao dana stupanja na snagu Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (čl. 360. st. 1.),³⁶ i to posebnim zakonima od kojih neke navodimo:

- Zakonom o pretvorbi društvenih poduzeća,³⁷
- Zakonom o šumama,³⁸
- Zakonom o poljoprivrednom zemljištu,³⁹
- Zakonom o športu,⁴⁰
- Zakonom o pretvorbi prava na društvenim sredstvima bivših društvenopolitičkih organizacija,⁴¹
- Zakonom o jedinicama lokalne samouprave i uprave,⁴²
- Zakonom o lokalnoj upravi i samoupravi,⁴³
- Zakonom o Hrvatskom autoklubu,⁴⁴
- Zakonom o zadrugama i sl.⁴⁵

³⁴ **Dragoljub Stojanović**, Stvarno pravo, *Službeni list*, Beograd, 1977., str. 276., **i.d.**, Stvarno pravo, *Službeni list*, Beograd, 1987., str. 397. i dalje.

³⁵ Strogo formalno pretvorba je započela Zakonom o poduzećima (Službeni list SFRJ, br. 77/88, 40/89, 46/90 i 61/90, Narodne novine, br. 53/91).

³⁶ Narodne novine, br. 91/96 (dalje: ZV).

³⁷ Narodne novine, br. 19/91, 45/92, 83/92, 16/93, 94/93, 2/94, 9/95, 21/96.

³⁸ Narodne novine, br. 52/90, 5/91.

³⁹ Narodne novine, br. 34/91.

⁴⁰ Narodne novine, br. 111/97.

⁴¹ Narodne novine, br. 70/97.

⁴² Narodne novine, br. 90/92.

⁴³ Narodne novine, br. 31/01.

⁴⁴ Narodne novine, br. 2/94.

⁴⁵ Narodne novine, br. 36/95.

Generalno se može reći da pravo upravljanja, korištenja i raspolaganja na stvarima u društvenom vlasništvu osoba koje se do 01. siječnja 1997. godine nisu pretvorila pravo vlasništva od toga dana postaju pravo vlasništva njihova dotadašnjeg nositelja pod uvjetom da je stvar koja je objekt tih prava sposobna biti predmetom prava vlasništva,⁴⁶ osim ako posebnim zakonom nije drukčije određeno⁴⁷ i osim stvari iz članka 390. ZV.⁴⁸

ZV-om, ali i posebnim zakonima, su propisane dvije iznimke od pravila pretvorbe prava upravljanja, korištenja i raspolaganja na stvarima u društvenom vlasništvu, i to:

- I. propisana člankom 3. – opća dobra,
- II. propisana Zakonom o šumama i Zakonom o poljoprivrednom zemljištu.

3.4.1. Stvarnopravni učinak

Pomorsko dobro po odredbama ZPVDLP bilo je “*dobro u društvenom vlasništvu u općoj upotrebi*”,⁴⁹ te se na njemu nije moglo stjecati, prema bilo kojoj

⁴⁶ Članak 3. ZV.

- “(1) *Sposobne biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava jesu sve stvari, osim onih kojima njihove naravne osobine ili zakonske odredbe priječe da pripadaju pojedincu.*
- (2) *Nisu sposobni biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava oni dijelovi prirode koji po svojim osobinama ne mogu biti u vlasti niti jedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno, nego su na uporabi svih, kao što su to atmosferski zrak, voda u rijekama, jezerima i moru, te morska obala (opća dobra).*
- (3) *O općim dobrima vodi brigu, njima upravlja i za to odgovara Republika Hrvatska, ako posebnim zakonom nije drukčije određeno.*
- (4) *Pravno nisu dijelovi općega dobra one zgrade i druge građevine koje su na njemu izgrađene na temelju koncesije, pa one tvore zasebnu nekretninu dok koncesija traje.*”

⁴⁷ Članak 360. stavak 2. ZV

- “(2) *Pravo upravljanja, odnosno korištenja i raspolaganja na stvari u društvenom vlasništvu osobe koja se do stupanja na snagu ovoga Zakona nije pretvorila u subjekt prava vlasništva, postaje stupanjem na snagu ovoga Zakona pravo vlasništva dotadašnjega nositelja prava upravljanja, odnosno korištenja i raspolaganja na toj stvari, ako je stvar sposobna biti predmetom prava vlasništva, osim ako posebnim zakonom nije određeno drukčije.*”

⁴⁸ “(1) *Odredbe članka 360. do 365. ovoga Zakona ne odnose se na stvari na kojima su pravo upravljanja, korištenja i raspolaganja imale bivše društvene i društveno-političke organizacije, na stvari koje nisu unesene u društveni kapital pravnih osoba u postupku pretvorbe na temelju Zakona o pretvorbi društvenih poduzeća, te na stvari pravnih osoba u društvenom vlasništvu sa sjedištem na prije okupiranom, a sada oslobođenom području Republike Hrvatske.*

- (2) *Pretvorba prava upravljanja, korištenja i raspolaganja na stvarima iz stavka 1. ovoga članka uredit će se posebnim zakonom.*”

⁴⁹ Član 4. stav 2.

osnovi, pravo vlasništva i druga stvarna prava.⁵⁰

Pomorskim dobrom upravljala je općina⁵¹ koja ga je samo iznimno mogla dati na korištenje u skladu sa zakonom.⁵²

Ovdje valja ukazati na potrebu razlikovanja upravljanja pomorskim dobrom⁵³ od korištenja pomorskog dobra.⁵⁴

Tako Borković⁵⁵ iskazuje:

“Upravljanje javnim dobrom obuhvaća niz djelatnosti kojima se regulira pravni režim javnog dobra radi njegova određenja i upotrebe, nadzora ili zaštite. U djelatnosti upravljanja javnim dobrom spadaju posebno: proglašavanje jednog dobra javnim dobrom, oduzimanje karaktera javnog dobra pojedinim vrstama dobara, razgraničenje tog dobra prema drugim dobrima, utvrđivanje posebnog svojstva javnog dobra, uzdržavanje javnog dobra, kontrola korištenja prema prirodi i namjeni dobra i sl.

Ove djelatnosti prema svojoj prirodi čine prvenstveno upravne funkcije, stoga je nadležnost za njihovo obavljanje najčešće u rukama upravnih organa. No ovdje pojam upravnog organa treba uzeti u tzv. širem smislu tj. tako da obuhvaća ne samo organe državne uprave (tzv. uprava u užem smislu) već i druge subjekte koji po posebnom ovlaštenju mogu vršiti upravne poslove, iako prema svojoj strukturi ne čine organe državne uprave (samoupravne interesne zajednice, organizacije udruženog rada i dr.).

Međutim, u obimu i karakteru ovlaštenja za upravljanje javnim dobrom ipak treba naglasiti razliku između nadležnosti date direktno pravnim propisom, koju u pravilu imaju državni organi, i nadležnosti za upravljanje koje proizlazi iz ovlaštenja na korištenje pomorskim javnim dobrom. U prvom slučaju ona zavisi o zakonodavcu koji je utvrđuje i mijenja pravnom normom, dok u drugom slučaju ovlaštenja proizlaze prvenstveno iz akta o davanju na korištenje dobra i ovisna su o donosiocu takvog akta.

Za prvi slučaj najvažnija je odredba prema kojoj pomorskim dobrom upravlja općina. Zakonska presumpcija i nadležnosti za upravljanje pomorskim dobrom na strani općine konkretizacija je ustavnih odredbi prema kojima se u općini uređuje

⁵⁰ Član 4. stav 4.

⁵¹ Član 4. stav 3.

⁵² Član 4. stav 5.

⁵³ Koje obuhvaća cijeli niz djelatnosti kojima se regulira pravni režim pomorskog dobra poradi njegovog određivanja i uporabe, nadzora i zaštite.

⁵⁴ Koje može biti opće ili posebno.

⁵⁵ **Ivo Borković**, *Pomorsko javno dobro u teoriji i zakonodavstvu*, Pravni fakultet Split, 1979., str. 26. – 27. i 30. – 31.

korištenje dobrima u općoj upotrebi i vodi briga za svrhovito iskorištavanje i očuvanje prirode i prirodnog bogatstva (član 169. Ustava SRH.),⁵⁶ i posebno one prema kojoj općina upravlja zemljištem, šumama, zgradama i drugim nekretninama u društvenom vlasništvu (član 172. Ustava SRH).⁵⁷

Pravo organizacija udruženoga rada iz člana 35. ZPVDLP za korištenje pomorskog dobra predstavljalo je stvarno pravo proisteklo iz društvenog vlasništva.

O tome Snježana Frković⁵⁸ konstatira:

“In fine, iz spornih odredaba⁵⁹ kao i iz prakse, u provedbi tog Zakona može se zaključiti da se ipak zadržavalo, te dopuštalo i omogućavalo stjecanje (para)stvarnog prava korištenja u društvenom vlasništvu na pomorskom dobru, i na objektima i na zemljištu, u korist društvenopravnih osoba. Ovo će biti ishodište nezakonitih upisa danas, nastalih konverzijom prava korištenja (raspolaganja i upravljanja) u pravo vlasništva, nakon pretvorbe.”

3.4.2. Obveznopravni učinak

Slučajevi korištenja pomorskog dobra prema odredbama člana 6. ZPVDLP⁶⁰ imali su obveznopravni karakter. Pomorsko dobro moglo se koristiti samo u skladu s odlukom općinske skupštine u kojoj se moralo odrediti: način, uvjete i vrijeme korištenja pomorskog dobra, područje pomorskog dobra koje se daje na korištenje

⁵⁶ Ta odredba je glasila:

“Prava i dužnosti općine utvrđuju se ustavom i statutom općine.

U općini se naročito:

...

- utvrđuje korištenje zemljišta i dobara u općoj upotrebi”.

⁵⁷ Odredba je glasila:

“Zemljištem, šumama, zgradama i drugim nekretninama u društvenom vlasništvu upravlja općina ako na osnovi ustava i zakona pojedinim nekretninama ne upravljaju druge društveno-političke zajednice, mjesne zajednice, organizacije udruženog rada ili druge društvene pravne osobe.”

⁵⁸ **Snježana Frković**, *Stečena prava na pomorskom dobru, Zbornik radova Nekretnine kao objekti imovinskih prava*, Narodne novine, Zagreb, 2004., str. 139.

⁵⁹ Odnosi se na odredbe ZPVDLP-a.

⁶⁰ Član 6. propisivao je:

“Korisnik pomorskog dobra može koristiti ovo dobro i na njemu obavljati prirodnu, sportsku ili koju drugu djelatnost.

Organizacija udruženog rada, druga društvena pravna osoba i državni organ mogu na pomorskom dobru izgraditi građevinski ili drugi objekt, a građanin samo privez za smještaj čamca.

Iznimno, građanin može na pomorskom dobru izgraditi i drugi građevinski objekt ako mu je taj objekt nužan za obavljanje njegove registrirane privredne djelatnosti i ako za njegovu izgradnju dobije propisano odobrenje.

Objekti iz stavova 2. i 3. ovoga člana postaju dio pomorskog dobra.”

i ovlaštenja korisnika.⁶¹ Na osnovi odluke općina i korisnik pomorskog dobra zaključivali su ugovor o korištenju pomorskog dobra.⁶²

Zakonom je bilo određeno da korisnik pomorskog dobra može koristiti pomorsko dobro za obavljanje svih djelatnosti koje prema posebnom popisu moraju biti registrirane.

U pogledu izgradnje objekata (građevinskih i drugih) organizacije udruženog rada su imale veća prava od građana, što je u cijelosti u skladu s intencijom zakona prema kojoj je pomorsko dobro u društvenom vlasništvu u općoj upotrebi pa se ne stimulira privatna gradnja.

Odredba po kojoj “*objekti iz stavova 2. i 3. ovoga člana postaju dio pomorskog dobra.*”⁶³ predstavlja uskršnuće načela *superficies solo cedit*, usred društvenog vlasništva, prema kojem građevine (objekti) dijele pravnu sudbinu zemljišta na kojima su podignuti.

Prema odredbama ZPVDLP neosporno su postojala dva prava korištenja:

- pravo iz člana 6 ZPVDLP i
- pravo iz člana 35. istoga zakona.

Oba navedena prava korištenja imala su različito pravno značenje stvorivši pri tome zbrku pri tumačenju zakona.

O tom problemu Snježana Frković⁶⁴ piše:

“Korisnik luke – organizacija udruženog rada imala je pravo prvokupnje objekata na području luke koji su joj dani na korištenje (čl. 35. st. 2.), a zakon je izrijeком odredio da su operativna obala, lukobrani, skladišta, lučki uređaji, postrojenja te drugi objekti koji služe obavljanju djelatnosti osnovna sredstva korisnika luke.

Iz odredbe o pravu prvokupa proizlazi da su objekti unutar luke javnog prometa bili u pravnom prometu i mogli se prodavati, a po analogiji se može zaključiti da je ista mogućnost postojala i za objekte u vanlučkom području, ali bez ograničenja prava prvokupa u korist nekog subjekta. To nije vrijedilo za operativne obale i lukobrane koji su bili *res extra commercium* i korisnik luke nije mogao pravo na njima prenijeti na trećeg već ih jedino vratiti općini. Kod pomorskog dobra koje je bilo osnovno sredstvo organizacije udruženog rada ova je zabrana predstavljala ograničenje u odnosu na druge, koja su prema propisima o osnovnim sredstvima bila prenosiva. Ni korisnik posebne luke nije mogao prenijeti pravo korištenja obale i

⁶¹ Član 5. stav 1. ZPVDLP.

⁶² Član 5. stav 2. ZPVDLP.

⁶³ Stav 4. člana 6. ZPVDLP.

⁶⁴ **Snježana Frković**, Prikaz otvorenih pitanja u odnosu na pomorsko dobro, u: *Uloga i ovlasti državnog pravobraniteljstva glede određenih nekretnina u vlasništvu Republike Hrvatske i općih dobara uz osvrt na neke obveznopravne odnose*, Inženjerski biro, Zagreb, str. 7.-8.

lukobrana već ih samo vratiti općini.”

Isto tako, prema članu 88. ZPVDLP od eksproprijacije odnosno brisanja prava vlasništva ili drugog stvarnog prava stečenog do dana 24. svibnja 1974. godine⁶⁵ bilo je izuzeto pravo korištenja.

Zaključno, moramo naznačiti da je izričaj “pravo korištenja” ekvivalent izričaju “pravo vlasništva”, a izričaj “pravo na korištenje”⁶⁶ ekvivalent za koncesiju.

3.5. O pravu korištenja pomorskog dobra

Uz sva naprijed navedena prava korištenja⁶⁷ ZPVDLP je poznavao još jednu vrstu prava korištenja. Prema tom zakonu pomorske luke su se, kao dio pomorskog dobra, tretirale kao javno dobro, jer su bile dobro u društvenom vlasništvu u općoj upotrebi, a na njemu se nije moglo stjecati vlasništvo i druga stvarna prava prema bilo kojoj osnovi. Organizacije udruženog rada kao korisnici luke otvorene za javni promet mogle su kao osnovna sredstva koristiti operativnu obalu, lukobrane i druge lučke objekte samo na temelju odluke i ugovora o korištenju donesenih u suglasnosti s općinom. To njihovo pravo korištenja⁶⁸ pomorskoga dobra predstavljalo je stvarno pravo proisteklo iz društvenog vlasništva. Drugi slučajevi korištenja pomorskog dobra (član 6. ZPVDLP) imali su obveznopravni karakter. Dakle, i dalje su egzistirala dva prava korištenja različitog pravnog značenja, što je kod tumačenja zakona stvaralo zbrku.⁶⁹

⁶⁵ To je dan stupanja na snagu ZPVDLP-a.

⁶⁶ Takav izričaj ne nalazimo eksplicito napisan u tekstu zakona.

⁶⁷ Uvjetno nazvana općim.

⁶⁸ Stupanjem na snagu Ustava SFRJ (Službeni list SFRJ, br. 9/74) i SRH (Narodne novine, br. 8/74) iz 1974. god. te Zakona o udruženom radu iz 1976. god. (Službeni list SFRJ, br. 53/76) uveden je samoupravni koncept društvenog vlasništva prema kojem društvena sredstva nisu više bila u supstratu društvene pravne osobe (primjerice, organizacije udruženog rada luke), što je bio ključni razlog da se društvenopravnoj osobi nisu mogla priznati tzv. osnovna stvarna prava (pravo korištenja i pravo raspolaganja kao sastavnice prava upravljanja). Donošenjem Zakona o poduzećima (Službeni list SFRJ, br. 77/88, 40/89, 46/90 i 61/90, Narodne novine, br. 53/91) napušta se koncepcija udruženog rada i samoupravni koncept društvenog vlasništva. Poduzeće se uvodi kao temeljni oblik poslovnog organiziranja, a imovina ponovno postaje supstrat njegova pravnog subjektiviteta. To je vrijedilo i za društvena poduzeća čija je imovina bila u društvenom vlasništvu. Društveno poduzeće kao društvena pravna osoba imalo je pravo korištenja i raspolaganja na sredstvima koja su ulazila u njegovu imovinu. Time je ponovno osnažen ranije napušteni imovinskopravni koncept društvenog vlasništva, a dosljedno tome i stvarnopravni karakter prava korištenja i prava raspolaganja sredstvima u društvenom vlasništvu – vidi u: **Martin Vedriš - Petar Klarić**, *Gradansko pravo*, Informator, Zagreb, 1988., str. 186.

⁶⁹ **Frković**, *op.cit.*, str. 8.

Nejasnoće je unio i dio odredbe članka 88. ZPVDLP koji je propisivao:

“Ako na dan stupanja na snagu ovoga zakona na pomorskom dobru postoji pravo vlasništva ili drugo stvarno pravo pravne osobe, osim pravo korištenja...”.

Na koje je to pravo korištenja mislio zakonodavac?

Prema našem sudu mislio je na pravo korištenja koje je bilo propisano članom 35. ZPVDLP, a nikako ne na pravo korištenja koje je dodjeljivala svojom odlukom skupština općine u čijem se prostoru nalazilo pomorsko dobro, koja je pandan današnjem institutu koncesije na pomorskomu dobru.

Snježana Frković⁷⁰ na sljedeći način analizira navedenu odredbu zakona:

“Zaključujemo da je zakonodavac ovom odredbom ipak odlučio zadržati zatečene upise (para)stvarnog prava korištenja iz režima društvenog vlasništva na nekretninama na pomorskom dobru, što proizlazi iz drugih odredaba (čl. 7., 35., 88. i dr.) i provedene u praksi; ipak je mislio na (para)stvarno pravo korištenja iz režima društvenog vlasništva koje je u trenutku stupanja na snagu Zakona bilo zatečeno i upisano na nekretninama na pomorskom dobru.”

3.6. Dosezi odredbe članka 6. Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima iz 1974. godine

U ionako posvemašnju zbrku na pomorskom dobru *“u društvenom vlasništvu u općoj upotrebi”*⁷¹ dodatno je unijela odredba člana 6. istoga zakona.⁷²

Nadalje, objekti i prinove koje se izgrade na pomorskom dobru bez propisanog odobrenja postaju pripadnošću pomorskog dobra.⁷³ Nadležni organ općinske uprave mogao je narediti da se neovlašteno izgrađeni objekt ili izvršena prinova na pomorskom

⁷⁰ **Snježana Frković**, Stečena prava na pomorskom dobru, *Zbornik radova Nekretnine kao objekti imovinskih prava*, Narodne novine, Zagreb, 2004., str. 133.

⁷¹ Član 6. ZPVDLP.

⁷² Član 6. propisivao je:

“Korisnik pomorskog dobra može koristiti ovo dobro i na njemu obavljati prirodnu, sportsku ili koju drugu djelatnost.

Organizacija udruženog rada, druga društvena pravna osoba i državni organ mogu na pomorskom dobru izgraditi građevinski ili drugi objekt, a građanin samo privez za smještaj svojeg čamca.

Iznimno, građanin može na pomorskom dobru izgraditi i drugi građevinski objekt ako je taj objekt nužan za obavljanje njegove registrirane privredne djelatnosti i ako za njegovu izgradnju dobije propisano odobrenje.

Objekti iz stavova 2. i 3. ovoga člana postaju dio pomorskog dobra.”.

⁷³ Član 20. stav 1. ZPVDLP.

dobru ukloni i pomorsko dobro, u određenom roku, dovede u prijašnje stanje.⁷⁴

U slučajevima⁷⁵ kada je korisnik pomorskog dobra na temelju ovlaštenja izgradio objekt ili izvršio prinovu, dužan je nakon proteka svog prava korištenja ukloniti objekt ili prinovu ako je to po prirodi stvari moguće učiniti, te ukoliko se time ne šteti pomorskom dobru.⁷⁶ Ukoliko to nije moguće, korisnik nema pravo na naknadu za izgrađeni objekt ili prinovu, osim ako je to izričito predviđeno u odluci o davanju pomorskog dobra na korištenje.⁷⁷

Međutim, ukoliko je došlo do uskraćivanja daljnjeg korištenja pomorskog dobra,⁷⁸ korisnik ima pravo na naknadu.

Da je naš zakonodavac sklon već ionako zamršene stvari još više zamrsiti pokazuju i odredbe Zakona o morskim lukama.⁷⁹

Tako do osnivanja lučke uprave objektima infrastrukture i suprastrukture na lučkom području upravlja društveno poduzeće luka te ih ima pravo koristiti do dobivanja prvenstvene koncesije, a prema dobivenim ovlastima, do stupanja na snagu ZML-a.

Poradi čega je ova odredba izuzetno važna, ukazuje Dragan Bolanča:⁸⁰

“Ova je odredba neobično važna, jer ona dozvoljava da društvena poduzeća

⁷⁴ Član 20. stav 2. ZPVDLP. Ovom odredbom mislilo se na bespravnu (neovlaštenu) gradnju na pomorskom dobru te je takova gradnja graditelja lišavala bilo kakovih prava i to kako na pomorskom dobru tako i na građevinskom objektu ili prinovi. Dakle, na takove objekte i prinove primjenjivao se opći režim pomorskog dobra i oni postaju sastavnim dijelom tog dobra “u društvenom vlasništvu u općoj upotrebi” (član 6. ZPVDLP) U takvom slučaju primjenjivala su se opća pravila o odgovornosti za štetu te se troškovi uspostave prijašnjeg stanja na pomorskom dobru padala na teret bespravnog (neovlaštenog) graditelja.

⁷⁵ Član 15. ih definira:

“Korištenje pomorskog dobra prestaje:

1. prestankom postojanja organizacije udruženog rada ili druge pravne osobe, odnosno smrću građanina,
2. brisanjem iz registra predmeta poslovanja organizacije udruženog rada ili druge pravne osobe koji se odnosi na korištenje pomorskog dobra,
3. odreknućem,
4. istekom roka određenog u odluci o davanju na korištenje pomorskog dobra,
5. uskraćivanjem daljnjeg korištenja pomorskog dobra.”

⁷⁶ Član 16. stav 1. ZPVDLP.

⁷⁷ Član 16. stav 2. ZPVDLP.

⁷⁸ Član 18. ZPVDLP propisivao je:

“Korisnik pomorskog dobra, kome je, zbog općeg interesa, uskraćeno daljnje korištenje tog dobra (član 17. točka 1.), ima pravo na naknadu troškova samo za rad i sredstva uložena, u skladu s ugovorom, u oduzeto pomorsko dobro.”

⁷⁹ Članak 59. stavak 5. (Narodne novine, br. 108/95, 6/96, 137/99, 97/00, dalje: ZML).

⁸⁰ **Dragan Bolanča**, *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet u Splitu, 2003., str. 85.

luka koje još nije završilo proces pretvorbe, ima pravo koristiti objekte infrastrukture i suprastrukture i nakon trenutka kada je upravljanje njima preuzela lučka uprava. Pravo korištenja tih objekata zasniva se na dobivenim ovlastima prije stupanja na snagu ZML-a. Te ovlasti mogu proizlaziti iz starog zakona iz 1974., tj. ZPVDLP-a. Granični moment prava korištenja jest dobijanje prvenstvene koncesije, a to podrazumijeva pretvorbu društvenog poduzeća luka u trgovačko društvo, donošenje odluke o prvenstvenoj koncesiji i sklapanje ugovora o prvenstvenoj koncesiji za obavljanje lučkih djelatnosti i korištenje lučkih objekata.”

Prvenstvena koncesija odnosi se samo na one lučke djelatnosti koje je društveno poduzeće luka obavljalo do trenutka pretvorbe odnosno samo na one postojeće objekte koje je već koristilo do tog trenutka.

4. NEŠTO O STEČENIM PRAVIMA NA POMORSKOM DOBRU

Analizom svih propisa koji su regulirali pomorsko dobro, od ZPVDLP-a do Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama,⁸¹ možemo neosporno zaključiti da je svima bilo zabranjeno stjecanje stvarnih prava na pomorskom dobru. Međutim, činjenica je da na pomorskom dobru postoje valjano stečena stvarna prava.

Ne možemo se složiti s pojedinim autorima⁸² da u svim dosadašnjim propisima nije bilo definirano što se to imade smatrati pravno valjanom načinom stjecanja prava vlasništva.

Tako Branko Kundih⁸³ izriče:

“Niti jedan pravni propis u hrvatskom zakonodavstvu sve do danas nije jasno odgovorio na prethodno pitanje: što predstavlja i tko ima pravno valjan način stjecanja vlasništva na pomorskom dobru, odnosno koje pravne i fizičke osobe su pravo vlasništva ili drugo stvarno pravo stekli na osnovu valjanog naslova i načina stjecanja i to pravo postoji i danas.”

Naime, za vrijeme od 1945. do 1994. godine, a temeljem Zakona o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941. i za vrijeme neprijateljske okupacije i Zakona o načinu primjene pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941. (iz 1946. i 1990.)⁸⁴, u Republici Hrvatskoj su se kao pravna pravila primjenjivala pravila OGZ-a.

⁸¹ Narodne novine, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09 (dalje: ZPDML).

⁸² **Branko Kundih**, *Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi*, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2005., str. 42, **Frković**, *op.cit.*, str. 154.

⁸³ **Kundih**, *op.cit.*, str. 42.

⁸⁴ Službeni list FNRJ, br. 86/46, Narodne novine, br. 73/93.

Slučajevi valjanog stjecanja prava vlasništva na nekretninama bili bi:

– kupnja, prodaja, zamjena, darovanje, sudska odluka i sl.

Prema § 424. OGZ-a valjani pravni naslovi jesu: ugovor, naredba posljednje volje, sudska odluka i zakon. U svakom slučaju, bez valjanog naslova izvršena uknjižba je **nevaljana**.

Međutim, niti jedan od tih načina ne dolazi u obzir na (po)morskom dobru jer je ono u nevlasničkom režimu.

I prema tada važećim propisima za stjecanje prava vlasništva na nekretninama upisom u zemljišne knjige bile su potrebne ove pretpostavke:

- valjani pravni naslov,
- knjižni prednik,
- postojanje dobre vjere u osobi stjecatelja,
- da je sam upis obavljen uz postojanje općih pretpostavki za uknjižbu (tabularna isprava, molba za uknjižbu, dozvola suda, unos u zemljišne knjige u zakonom propisanoj formi, pravomoćnost izvršenog unosa).

Kako smo već naveli, teško bi bilo braniti stav da u slijedeća tri slučaja vlasništvo nije stečeno na valjan način, i to:

- odlukom suda do 1974. godine,
- legalizacijom bespravne gradnje (15. veljače 1968.), i
- temeljem odredbe člana 35. stavak 2. ZPVDLP.

Evo jednog primjera.

Neka osoba je 1961. godine bespravno izgradila obiteljsku zgradu na nekretnini koja bi po definiciji (vidi §. 1. Uredbe/39) predstavljala (po)morsko dobro.

Dolazi godina 1968. kada su sve bespravne gradnje, dakle i one na (po) morskom dobru, legalizirane. Sve bespravne građevine su *ex lege* legalizirane a nismo pronašli propise iz istoga razdoblja koji bi bespravne gradnje na (po)morskom dobru isključivale iz opće legalizacije. Je li tako stečeno vlasništvo stečeno na temelju valjane pravne osnove? Godine 1968. pravna osnova prosuđivala se prema odredbama OGZ-a.

Primjer drugi.

Netko je pravomoćnim pravorijekom (tada nadležnog suda) 1938. godine stekao pravo vlasništva (primjerice tužbom da je građenjem stekao pravo vlasništva ili dosjelošću) nad nekretninom koja je primjerice morska obala, i temeljem tog pravorijeka se upisao u zemljišnu knjigu kao vlasnik, a njega su kasnije nasljeđivali potomci. Dobar primjer mogu biti i problemi pučanstva Murtera koji su uz dozvolu tadašnjih vlasti, uz građevinsku dozvolu, nasipali more⁸⁵ i na tom nasipu izgradili kuće.

⁸⁵ Tada se poticalo nasipanje mora za potrebe gradnje kuća kako bi se što više očuvalo zemljište potrebno za poljoprivrednu proizvodnju.

Već spomenutim pravnim pravilom § 424. OGZ-a, koji se je i u Kraljevini Jugoslaviji primjenjivao kao pravno pravilo (barem u dijelu teritorija koji danas zauzima RH) kao jedan od valjanih načina stjecanja prava vlasništva propisivao je i stjecanje temeljem odluke suda i zakona. Moramo imati na umu da pravomoćni pravorijek može biti i nezakonit, ali to ne znači da ne proizvodi pravne učinke.

Jesu li pravni slijednici prvoupisanoga vlasnika vlasnici koje su stekli bez valjane osnove?

Mnijenja smo da je, u oba slučaja, vlasništvo stečeno na temelju valjane pravne osnove.

Shodno iznijetom, nameće nam se pitanje postoje li danas stečena stvarna prava na pomorskom dobru?

Mogućnosti:

A / netko je stekao pravo vlasništva na valjani način – kada i na koji način je moglo prestati?

aa / izvlaštenjem /ekspropriacijom/

ab / članak 170. ZV u svezi s odredbama članaka zakona koji definiraju pomorsko dobro,

ac / članak 118. ZPDML;

B / vlasništvo stečeno po članu 35. ZPVDLP-u moglo je prestati:

ba / stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika⁸⁶ kada su luke postale pomorsko dobro,

bb / pretvorbom Zakon o pretvorbi ili ZV;

C / i A i B

ca / određivanjem granice pomorskog dobra.

Nakon svega navedenog nameće nam se pitanje bi li pomorsko dobro u Republici Hrvatskoj moglo egzistirati kao javno dobro u općoj uporabi, a ne kao opće dobro?

Ovdje podsjećamo na odredbu ZV-a kako se *“na javna dobra u općoj uporabi na odgovarajući način primjenjuju pravila koja vrijede za opća dobra”*.⁸⁷

Možda bi se iz narečenoga mogao izvesti zaključak da bi pomorsko dobro moglo postojati i opstojati i kao javno dobro u općoj uporabi.

⁸⁶ Narodne novine, br. 74/94.

⁸⁷ Vidi članak 35. stavak 4. ZV.

O tome Goran Vojković⁸⁸ kaže:

“To bi istina predstavljalo bitan raskid s pravnom tradicijom rimskog prava, ali svakako ne i pravno neprihvatljivu kategoriju. Takovo bi rješenje bilo primjerice blisko suvremenoj francuskoj teoriji, gdje, kako je rečeno, država ili drugo javno pravno tijelo ima pravo vlasništva nad javnom domenom, ali je ono posebne prirode.

Svakako da bi zakonsko definiranje pomorskog dobra kao javnog dobra u općoj uporabi, dakle dobra nad kojim postoji vlasništvo Republike Hrvatske, tražilo poseban pojačani stupanj zaštite takovog vlasništva, ali smatram da je – naravno u suvremenom pravnom sustavu vladavine prava i poštivanja vlasničkih odnosa – pitanje da li pomorsko dobro spada u opće ili javno dobro prvenstveno pitanje na koje treba odgovoriti zakonodavac. Teorija ne bi trebala biti isključiva po ovom pitanju, pomorsko dobro može egzistirati i kao opće dobro i kao javno dobro u općoj uporabi.

Pri praktičnom razmatranju ovoga pitanja svakako treba analizirati i pravnu sigurnost te poštivanje pravnih odnosa koji se tiču stvari; u slučaju da pravni sustav ne pruža dovoljno visoku razinu sigurnosti što se tiče stvarnopravnih odnosa (kao što je nažalost već dugi niz godina slučaj u Republici Hrvatskoj) smatram kako je lakše regulirati zaštitu pomorskog dobra ukoliko se ono nalazi u ne vlasničkom režimu općeg dobra.

Kada pravna sigurnost u Hrvatskoj dosegne razinu sličnu onoj u razvijenim zapadnoeuropskim zemljama pitanje da li pomorsko dobro treba biti *opće dobro* ili *javno dobro u općoj uporabi* postat će gotovo u potpunosti pitanje stajališta pojedine pravne doktrine, bez većeg utjecaja na upravljanje, zaštitu i nadzor pomorskog dobra u praksi.”

Je li Republika Hrvatska dosegla tu razinu zapadnoeuropskih zemalja?

Bojimo se da odgovor nije potvrđan. No, niti neriješeni problemi na pomorskom dobru kroz višedesetljetno razdoblje nisu nam preporuka za dobivanje ulaznice u Europsku uniju.

Pribojavamo se da nam Europska unija, prije prijema, svojim “ultimatumom” ne nametne rješenje da bi pomorsko dobro trebalo biti javno dobro u općoj uporabi, dakle u vlasništvu, pa makar i države. A znajući podanički i udvornički mentalitet naših političara mnijenja sam da je bolje da sami riješimo problem(e) pomorskog dobra umjesto da to namjesto nas samih čini Europska unija.

Ne zaboravimo da je upravo bogatstvo i ljepota naše obale jedan od razloga zašto EU treba Republiku Hrvatsku u svom članstvu.

Zato preporučujemo zakonodavcu, *festina lente*, da (za)počne razmišljati i o mogućoj varijanti postojanja pomorskog dobra kao javnog dobra u općoj uporabi u Republici Hrvatskoj.

88 Goran Vojković, *Pomorsko dobro i koncesije*, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2003., str. 35.

5. PRAVORIJEK TRGOVAČKOG SUDA U RIJECI

Trgovački sud u Rijeci⁸⁹ povodom deklaratorne tužbe Republike Hrvatske spram Brodogradilišta Viktor Lenac poradi utvrđenja da su nekretnine, pobliže označene u tužbi, pomorsko dobro donio je pravorijek kojim je u cijelosti prihvatio tužbeni zahtjev.

Ovdje navodimo samo dio obrazloženja u kojem je rečeno:

“Na ovom se mjestu ukazuje i na odluku Vrhovnog suda RH broj Gzz-131/03-2 od 02. 07. 2003. g. kojom je izražen jasan stav da na pomorskom dobru nema vlasništva. U svojoj odluci Vrhovni sud obrazlaže da Pomorski zakonik kao lex specialis ne propisuje da zgrade i građevine izgrađene na pomorskom dobru, bilo po osnovi koncesije, bilo po osnovi prava građenja, pravno nisu dijelovi pomorskog dobra i da tvore zasebnu nekretninu. To znači da su one sastavni dio pomorskog dobra i da se na njima ne može steći vlasništvo. Ova se Odluka bez sumnje ima primijeniti i na aktualni Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama koji je čvrsto utemeljen na načelu jedinstvenosti nekretnine i ne sadrži niti jednu odredbu koja bi izazivala sumnju da bi objekt mogao biti odvojen od zemljišta.

Konačno, država kao nositelj vlasti na pomorskom dobru ima pravo, obvezu i interes pokretati takav postupak i aktivno je legitimirana.

Slijedom iznietog, temeljem provedenog postupka i citiranih zakonskih odredbi sud deklaratornom odlukom utvrđuje da su nekretnine koje ulaze unutar već ranije utvrđene granice pomorskog dobra, pomorsko dobro. Stoga je potrebno izvršiti brisanje upisa prava vlasništva uz istovremenu oznaku pomorskog dobra.”

Smatramo potrebitim ovdje ukazati i na pravorijek Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Gzz-131/03-2 od 02. srpnja 2003: ⁹⁰

“Presudom Općinskog suda u Šibeniku broj P-653/00 od 23. veljače 2001. godine prihvaćen je tužbeni zahtjev za utvrđenje da je tužitelj vlasnik čest. kbr. 1916 k.o. Vodice, te je tužitelj ovlašten da na temelju te presude uknjiži pravo vlasništva te nekretnine na svoje ime za cijelo.

Presudom Županijskog suda u Šibeniku Gž-677/01 od 25. lipnja 2001. godine odbijena je žalba tuženika i potvrđena je citirana prvostupanijska presuda.

Protiv pravomoćne prvostupanijske presude državni odvjetnik Republike Hrvatske podigao je zahtjev za zaštitu zakonitosti broj: G-DO-1086/01 od 03. listopada

⁸⁹ P-643/04, od 27. lipnja 2005. Cjelokupni pravorijek vidi kod **Jakob Nakić**, Evidentiranje pomorskog dobra kroz sudsku praksu, u knjizi *Pomorsko dobro*, Inženjerski biro, Zagreb, 2006., str. 198. do 215.

⁹⁰ Vidi na <http://www.vsrh.hr/> .

2001. godine (dalje: *Zahtjev*) zbog pogrešne primjene materijalnog prava, navodeći da predmetna nekretnina predstavlja pomorsko dobro i da se na njoj, u skladu s odredbom čl. 51. Pomorskog zakonika, ne može stjecati pravo vlasništva. Predlaže da se presude preinače i tužbeni zahtjev odbije.

Stranke nisu odgovorile na zahtjev.

Zahtjev je osnovan.

Osporene presude preispitane su u granicama iz čl. 408. st. 1. ZPP i utvrđeno je da su iste donesene uz pogrešnu primjenu materijalnog prava.

Pogrešna primjena materijalnog prava postoji kad sud nije primijenio odredbu materijalnog prava koju je trebao primijeniti ili kad takvu odredbu nije pravilno primijenio (čl. 356. ZPP).

U konkretnom je slučaju materijalno pravo pogrešno primijenjeno, jer sudovi, kako se to navodi u zahtjevu, nisu primijenili odredbe čl. 51. Pomorskog zakonika.

*U ovom sporu radi utvrđenja prava vlasništva nekretnine čest. zgrade 1916 k.o. Vodice, istaknut je prigovor da navedena nekretnina predstavlja pomorsko dobro, te da se na istoj, u skladu s odredbom čl. 51. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 17/94 i 43/96; dalje: *PZ*), ne može stjecati pravo vlasništva.*

Odredbom čl. 48. PZ, a u skladu s odredbom iz čl. 52. Ustava Republike Hrvatske, propisano je da je pomorsko dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, da ima njezinu osobitu zaštitu, a da se upotrebljava, odnosno koristi pod uvjetima i na način propisan zakonom.

Odredbom st. 1. čl. 51. PZ propisano je da se na pomorskom dobru, kao res extra commercium, ne može stjecati ni pravo vlasništva ni drugo stvarno pravo po bilo kojoj osnovi, već da se ono može upotrebljavati, odnosno koristiti samo na temelju koncesije (čl. 51. st. 3. i čl. 59. st. 1. PZ).

PZ, kao lex specialis, ne propisuje da zgrade i građevine koje su na pomorskom dobru izgrađene, bilo po osnovi koncesije bilo po osnovi prava građenja, pravno nisu dijelovi pomorskog dobra i da tvore zasebnu nekretninu. Suprotno tome, iz odredbe čl. 71. st. 2. i prijelaznih odredaba iz čl. 1038., 1039. i 1040. PZ proizlazi da su zgrade i građevine izgrađene na pomorskom dobru pripadnost pomorskog dobra.

Pomorskim dobrom prema odredbi čl. 48. st. 2. PZ smatra se, između ostalog, i morska obala.

Morska obala definirana je odredbom čl. 50. PZ.

Proizlazi, prema tome, da su sudovi o sporu trebali odlučiti primjenom odredbe čl. 51. st. 1. PZ, a za pravilnu primjenu te odredbe potrebno je utvrditi je li nekretnina čes. zgr. 1916 k.o. Vodice pomorsko dobro.

Kako sudovi o sporu nisu odlučili primjenom odredbe čl. 51. st. 1. PZ, to su propustili utvrditi navedenu odlučnu činjenicu, tako da je, na temelju odredbe iz

čl. 395. st. 2. u vezi čl. 408. st. 1. ZPP, prvostupanjsku i drugostupanjsku presudu valjalo ukinuti i predmet vratiti prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje.

U ponovnom postupku prvostupanjski sud će utvrditi navedenu odlučnu činjenicu, odnosno, ukoliko čest. zgr. 1916 k.o. Vodice predstavlja samu zgradu, utvrdit će je li ista izgrađena na morskoj obali. Činjenicu radi li se o morskoj obali sud će utvrditi uvidom u evidenciju o pomorskom dobru (čl. 55. PZ), a ukoliko ta evidencija ne postoji, područje morske obale - pomorskog dobra utvrdit će putem ovlaštenog tijela državne uprave po kriterijima propisanim čl. 50. PZ.”

6. ODLUKA VISOKOG TRGOVAČKOG SUDA REPUBLIKE HRVATSKE⁹¹

Iz iscrpnog pravorijeka (18 stranica) citiramo dio relevantan za ovaj rad:

“O RAZLUČNIM PRAVIMA

Osnovani su i žalbeni razlozi onih žalitelja koji osporavaju razlučna prava onim vjerovnicima koji takva prava imaju upisana na nekretninama koje su pomorsko dobro. Neprihvatljivo je obrazloženje prvostupanjskog suda o otklanjanju tih prigovora, koji su iznijeti već u postupku rasprave o stečajnom planu, te je u tom dijelu obrazloženja ostvaren žalbeni razlog pogrešne primjene materijalnog prava.

Prvostupanjski sud obrazlaže da, iako su nekretnine na kojima pojedini razlučni vjerovnici imaju pravo odvojenog namirenja, utvrđene pomorskim dobrom pravomoćnom sudskom presudom, razlučno pravo tih vjerovnika postoji jer su hipoteke i dalje upisane u teretovnici za sporne nekretnine, a da tužba koju je žalitelj KI d.d. podnio protiv razlučnih vjerovnika na utvrđenje da nemaju razlučno pravo ne može utjecati na stečajnog dužnika koji u tom postupku nije stranka. Nadalje sud obrazlaže da je prema odredbama Pomorskog zakonika (“Narodne novine” br.17/94, 74/94 i 43/96, dalje PZ) koji je važio u vrijeme zasnivanja hipoteka postojala mogućnost zasnivanja založnog prava na nekretninama na kojima je stečajni dužnik pravo vlasništva stekao pretvorbom, a da su u vrijednost kapitala stečajnog dužnika prilikom pretvorbe ušla i njegova ulaganja u imovinu koja je na temelju citirane pravomoćne presude⁹² utvrđena pomorskim dobrom, pa je i to argument za osnovanost utvrđenja razlučnih prava navedenih vjerovnika.

⁹¹Pravorijek Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, Pž-2594/07, od 19. lipnja 2007.

⁹²Pravomoćni pravorijek Trgovački sud u Rijeci, P-643/04.

Prije svega valja reći da stečajni dužnik u pretvorbi nije mogao steći pravo vlasništva na pomorskom dobru, jer je prema odredbi čl. 3. st. 2. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima ("Narodne novine" br. 91/96, 68/98, 137/99, 73/00 i 114/01 dalje ZV) određeno da nisu sposobni biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava oni dijelovi prirode koji po svojim osobinama ne mogu biti u vlasti niti jedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno nego su na uporabi svih kao što je morska obala, tj. da se radi o općem dobru. Prema odredbi čl. 360. st. 1. ZV-a, pravo upravljanja, korištenja i raspolaganja na stvari u društvenom vlasništvu postalo je pretvorbom nositelja tog prava, pravo vlasništva te osobe pod uvjetom da je stvar sposobna biti predmetom prava vlasništva. Dakle, niti pretvorbom stečajni dužnik nije mogao steći pravo vlasništva na pomorskom dobru kao općem dobru koje ne predstavlja stvar koja je sposobna biti predmetom vlasništva. To načelo je djelomično prihvaćeno i sadržano u obrazloženju prvostupanjskog rješenja kada se obrazlaže da je predmetom hipoteke zapravo bila procijenjena vrijednost ulaganja stečajnog dužnika koja je ušla u vrijednost kapitala stečajnog dužnika prilikom pretvorbe, jer se navedenim obrazloženjem posredno prihvaćaju prigovori da se hipoteka ne može zasnivati na pomorskom dobru, kao što je to u jednom dijelu navedeno, pozivom na odredbe Pomorskog zakonika koji je važio u vrijeme zasnivanja hipoteke. U tom dijelu su navodi obrazloženja rješenja međusobno kontradiktorni, pa se rješenje ne može ispitati.

Međutim i Pomorski zakonik na koji se prvostupanjski sud poziva, a za važenja kojeg je došlo do zasnivanja nekih hipoteka (primjerice za razlučnog vjerovnika U d.d.), valja u pogledu ocjene valjanosti pravnih poslova kojima je stečeno razlučno pravo, tumačiti, odnosno primjenjivati zajedno s odredbama Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, jer je Pomorski zakonik u članku 65. načelno propisao mogućnost osnivanja hipoteke, ali samo na objektima koje je koncesionar kojem je dana koncesija na pomorskom dobru, izgradio za vrijeme trajanja koncesije i to uz odobrenje davatelja koncesije. Člankom 3. st. 4. ZV-a propisano je da pravno nisu dijelovi općeg dobra one zgrade i druge koje su na njemu izgrađene na temelju koncesije, pa one tvore zasebnu nekretninu dok koncesija traje. Dakle, i u režimu Pomorskog zakonika iz 1994. godine hipoteka je bila moguća tek na objektima koje je u okviru koncesije izgradio koncesionar, a iz podataka u spisu proizlazi da su neke hipoteke na pomorskom dobru upisane i prije davanja koncesije stečajnom dužniku, pa se odnose na objekte koji su već postojali na pomorskom dobru, neraskidivo s njim povezani, pa po načelu jedinstva zemljišta i zgrade predstavljaju pomorsko dobro. Tako je iz dokumentacije koju je prvostupanjski sud naknadno dostavio razvidno da je razlučni vjerovnik U d.d. P. stekao založno pravo na nekretninama koje su utvrđene pomorskim dobrom Sporazumom o osiguranju od 15. siječnja 1998. godine (stečeno od RBA d.d.) dok u spisu prileži Ugovor o koncesiji pomorskog dobra u svrhu gospodarskog korištenja za stečajnog dužnika kao ovlaštenika koncesije iz 1999. godine, dakle, nakon zasnivanja razlučnog prava, iz čega proizlazi jasan zaključak

da se ne radi o dozvoljenom zasnivanju založnog prava na objektima koje je izgradio koncesionar u vrijeme pravnog režima uređenog Pomorskim zakonikom.

Pravni režim na pomorskom dobru, glede mogućnosti zasnivanja stvarnih prava, sada je uređen Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (*“Narodne novine”* br. 158/03, 100/04 i 141/06, dalje ZPDML) koji je člankom 5. st. 1. propisao načelo jedinstvenosti zemljišta i zgrade na pomorskom dobru slijedom čega se niti na objektima izgrađenim na pomorskom dobru, koji predstavljaju pripadnost pomorskog dobra, ne može zasnivati založno pravo, niti stjecati druga stvarna prava. Odredbom čl. 118. st. 1. toga Zakona propisano je da su upisi prava vlasništva ili drugog stvarnog prava na zemljištu i građevinama na pomorskom dobru za koje se ne može dokazati pravno valjan način stjecanja, pravno nevaljani. U tom smislu su osnovani žalbeni navodi onih žalitelja koji ukazuju da je i stečajni sudac po službenoj dužnosti trebao paziti na ništavost upisa razlučnih prava na pomorskom dobru, pa nisu osnovani navodi iz obrazloženja da hipoteke upisane na pomorskom dobru predstavljaju valjanu pravnu osnovu za utvrđivanje statusa razlučnih vjerovnika, jer do dana donošenja rješenja o potvrdi stečajnog plana, te hipoteke nisu stavljene van snage, a niti mogu biti u sudskom postupku u kojem ne sudjeluje stečajni dužnik kao stranka. Time je prvostupanjski sud ostvario pogrešnu primjenu materijalnog prava.

Pogrešna primjena materijalnog prava postoji i glede pravnog shvaćanja prvostupanjskog suda da se hipoteka može zasnivati i na procijenjenoj vrijednosti ulaganja koje je stečajni dužnik izvršio na pomorskom dobru, a koja je vrijednost ušla u procijenjenu vrijednost temeljnog kapitala u pretvorbi stečajnog dužnika. Na toj tezi temelji se i provedbena osnova stečajnog plana, te razvrstavanje razlučnih vjerovnika u prvu skupinu, jer se pri tome uzima, prema podacima iz stečajnog plana, vrijednost tih ulaganja. Procijenjena vrijednost ulaganja je ekonomska kategorija, te ne predstavlja stvar na kojoj se mogu zasnivati stvarna prava. Ta kategorija može biti podloga za eventualno obvezno pravni zahtjev stečajnog dužnika, i to tek kada u tom smislu budu donijeta odgovarajuća pravna regulativa, koja za sada ne postoji.

Glede razlučnih vjerovnika koji su zasnovali hipoteku na nekretninama utvrđenim pomorskim dobrom u vrijeme važenja Zakona o morskim lukama (*“Narodne novine”* br. 108/95 i 97/00) kao što je HBOR, koja je založno pravo stekla Sporazumom o osiguranju iz 2001. godine, valja reći da je i za tog vjerovnika vrijedio pravni režim uspostavljen Pomorskim zakonikom iz 1994. godine i Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, jer je tek Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama stavljen izvan snage Pomorski zakonik u odredbama koje reguliraju koncesiju, dakle i u 2001. godini nije bilo moguće stjecanje hipoteke na objektima koji su ranije postojali na pomorskom dobru, te niti odluka Vlade RH, koja je navedenom razlučnom vjerovniku dala suglasnost za zasnivanje hipoteke na objektima izgrađenim na pomorskom dobru, koji predstavljaju pomorsko dobro, ne može dati pravnu valjanost takvim nezakonitim upisima”.

7. NAŠ STAV

Ponajprije ćemo ukazati na odredbu članka 37. a ZPDML-a.⁹³

Posebno je zanimljiv dio te odredbe koji propisuje da Republika Hrvatska može poduzimati sve radnje radi zaštite pomorskog dobra, te među inim, “*i podnositi tužbe radi utvrđenja pomorskog dobra*”.

Postavlja se pitanje čemu onda služe odredbe ZPDML-a i Uredbi ako se granica pomorskog dobra može utvrditi i u parničnom postupku?

Pokušajmo si prisposodobiti u kojim bi to slučajevima bila opravdana, pa i dopuštena, deklaratorna tužba radi utvrđenja da pojedina nekretnina, ili njezin dio, predstavlja pomorsko dobro.

Prema odredbi članka 9. ZV-a, pojedinačnu nekretninu čini zemljišna čestica, uključujući i sve što je s njom razmjerno trajno povezano na njezinoj površini ili ispod nje, ali kada je više zemljišnih čestica upisano u zemljišnoj knjizi u isti zemljišnoknjižni uložak, one su pravno sjedinjene u jedno zemljišnoknjižno tijelo, koje je kao takvo jedna nekretnina. Prema tome ZV jasno određuje da pojedinačnu nekretninu čini zemljišna čestica, a prema čl. 2 st. 1. Zakona o zemljišnim knjigama⁹⁴ (dalje: ZZK) zemljište je dio zemljine površine koje je u katastru zemljišta označeno posebnim brojem i nazivom katastarske općine u kojoj leži, te je zemljište po definiciji izjednačeno s katastarskom česticom, koja je pak, prema odredbi čl. 19. st. 2. Zakona o državnoj izmjeri i katastru nekretnina,⁹⁵ dio područja katastarske općine, odnosno katastarskog područja na moru, omeđena granicama (međama i drugim granicama), koje određuju pravni odnosi na zemljištu, te granicama načina uporabe zemljišta.

Nadalje, prema čl. 9. ZZK-a zemljišne se knjige temelje na podacima katastarske izmjere, a u konkretnom slučaju sud utvrđuje vlasništvom tužitelja nekretninu koja po gore navedenim definicijama ne može predstavljati pojedinačnu nekretninu u smislu ZV-a i ZZK-a, a samo na pojedinačnoj nekretnini moguće je da postoji vlasništvo u smislu čl. 2 ZV-a.

⁹³ Vidi članak 6. Zakona o izmjenama i dopunama ZPDML (Narodne novine, br. 141/06), koji glasi: “*Republika Hrvatska može poduzimati sve radnje radi zaštite pomorskog dobra, kao i podnositi tužbe radi utvrđenja pomorskog dobra, naknade štete ili stjecanja bez osnove protiv osoba koje gospodarski koriste ili su koristile pomorsko dobro bez koncesije ili koncesijskog odobrenja i time ostvarile određenu korist ili svojim radnjama uzrokovale štetu.*”

⁹⁴ Narodne novine, br. 91/96, 68/98, 137/99, 114/01, 100/04, 107/07, 152/08, (dalje: ZZK).

⁹⁵ Narodne novine, br. 16/07, 152/08.

8. DE LEGE FERENDA

Da bi se sustavno mogao razriješiti problem pravnog statusa objekata na pomorskom dobru ponajprije valja riješiti sustav određivanja granice pomorskog dobra. Rješavanje te granice, kao i rješavanje imovinskopравnih odnosa, predstavlja *condicio sine qua non* što sustavnijeg upravljanje, održavanje i zaštitu pomorskog dobra.⁹⁶

Možda je sazrijelo vrijeme da zakonodavac o pomorskom dobru započne razmišljati na drugi način, naime ne kao o općem dobru već kao o javnom dobru u općoj uporabi, jer nije u skladu s načelom vladavine prava da se za dva opća dobra (pomorsko dobro i javne ceste) primjenjuju različita pravna pravila. Pomorsko dobro nastaje na temelju zakona, a javna cesta na temelju odluke. Za pomorsko dobro se ne provodi izvlaštenje, a za javne ceste se provodi i sl.

Prihvatiti prijedlog struke⁹⁷ te uvesti u zakon pojam rekonstrukcije pomorskog dobra.

Predlažemo da se izričito i ZPDML-om propiše mogućnost stjecanja prava vlasništva nad objektima izgrađenim na pomorskom dobru na temelju koncesije, dok traje koncesija, koja bi mogla glasiti:

“Davatelj koncesije u ugovoru o koncesiji može priznati koncesionaru pravo izgradnje objekata potrebnih za obavljanje djelatnosti poradi koje je tražio koncesiju na pomorskom dobru.

Koncesionar na izgrađenom objektu stječe pravo vlasništva, odnosno drugo stvarno pravo u skladu s ugovorom o koncesiji.

Koncesionar može objekte u svom vlasništvu ili na kojima ima druga stvarna prava uspostaviti hipoteku ili drugo založno pravo bez odobrenja davatelja koncesije ukoliko nisu izričito isključene ugovorom o koncesiji.

Objekti izgrađeni na pomorskom dobru na temelju ugovora o koncesiji upisuju se u zemljišnoj knjizi shodnom primjenom odredaba Zakona o zemljišnim knjigama o upisu prava građenja.”

Kako se iz opravdanih, ali i neopravdanih razloga građevinska inspekcija ukazuje kao neučinkovita (općenito) ali i u preveniranju i sprječavanju bespravne gradnje na (i u) pomorskom dobru, mnijenja smo da je potrebno u novi ZPDML nadlež-

⁹⁶ Naš prijedlog vidi u **Jakob Nakić**, *Pravni status objekata na pomorskom dobru, magistrarska radnja*, Pravni fakultet u Splitu, 2009., str. 217. do 220.

⁹⁷ **Vojković**, *op.cit.*, str. 100, “Rekonstrukcija pomorskog dobra bi predstavljala skup operacija na pomorskom dobru (prvenstveno nasipavanje, učvršćivanje obalnog stijenja i sl.) kojima se ispravljaju one prirodne promjene pomorskog dobra koje narušavaju stabilnost nekog objekta ili u bitnome njegovu funkciju.”

nost nad nadzorom (iz)gradnje na pomorskom dobru dati hidrografskom inspektoru koji bi se pak nalazio u sastavu inspekcije pomorskog dobra.

Novim ZPDML-om propisati kraću, efikasniju i bržu proceduru procesuiranja i kažnjavanja bespravnih graditelja na pomorskom dobru, obzirom da je sadašnji upravni postupak predugačak, prepun pravnih lijekova i neučinkovit.

Predlažemo da se nedvosmisleno samim ZPDML-om propiše nadležnost, prava i obveze na pomorskom dobru za Republiku Hrvatsku, lokalnu upravu i lokalnu samoupravu.

9. NAMJESTO ZAKLJUČKA

Na morskoj obali nesmiljeno se grade prometnice, šire se naselja, smanjuju se šumske površine, a statistički pokazatelji govore kako se sve više povećava površina izgrađenog i uređenog prostora u odnosu prema prirodnom prostoru.

Teško je dati kratak, jednostavan i jednoznačan opis pojmova kao što su prostorno planiranje i prostorno uređenje. Svaka zemlja ima svoje izričaje za to područje, npr. regionalno planiranje, prostorno planiranje, uređenje prostora. Europska razina, s obzirom na to da se radi o velikoj zemljopisnoj cjelini, uvela je pojmove prostorni razvoj i prostorna povezanost. Najkraće rečeno, prostorno planiranje je optimalan raspored ljudi, dobara i djelatnosti na nekom teritoriju radi njegove optimalne upotrebe.

Nove jedinice lokalne samouprave i uprave nisu bile potpuno spremne preuzeti, između ostalih poslova, i poslove upravljanja svojim prostorom, ubrojivo s obalnim pojasom. U najvećem broju slučajeva jedinice lokalne samouprave preuzele su prostorne planove iz starog sustava koji nisu bili prilagođeni novom vlasničkom sustavu, a time ni interesima pojedinaca i zajednice. Pravo nad nekretninom počelo se izjednačavati s apsolutnim pravom nad nekretninom, bez poštivanja, osiguranja i zaštite javnog interesa. Poradi pogrešnog shvaćanja prava vlasništva nad nekretninama, naročito na morskoj obali, povećan je broj bespravnih gradnji i drugih zahvata u prostoru, a zanemareni su zahtjevi od zajedničkog interesa, poput tehničke i društvene infrastrukture.

Ustrojeno je preko 500 jedinica lokalne samouprave od kojih mnoge zbog niskih prihoda nisu mogle financirati vlastite tekuće potrebe a kamoli braniti nasrtaj na svoje resurse, prvenstveno obalne. Zbog toga je financiranje razvojnih planova, prostornih planova ili projekata razvoja pojedinih sektora mnogim općinama bila teško ostvariva obveza.

Jedan od većih problema je što prostorni planovi uređenja općina i gradova u većini slučajeva ostaju na stupnju određivanja građevinskih područja. Pri tome se zanemaruju katkad značajne posljedice podjele prostora na građevinsko (tj. prostor koji je izgrađen i koji je planiran za građenje) i izvangrađevinsko područje prostornog plana. To je najbolje vidljivo u priobalnim jedinicama lokalne samouprave.

Prostorni planovi općina i gradova često nemaju jasno određene namjene prostora (turističku, industrijsku, eksploatacijska polja, rekreacione zone i sl.), ili nisu dovoljno analizirani međusobni utjecaji različitih namjena prostora (primjerice smanjenje tržišne vrijednosti zbog buke ili blizine izvora onečišćenja, ili smještaj prirodne plaže u neposrednoj blizini naselja).

Problem na lokalnoj razini jest i to da su mnogi prostorni planovi zastarjeli. Mnogi su zasnovani na načelima društvene izgradnje, koja, naravno, nije primjerena aktualnim društveno ekonomskim trendovima poput razvoja privatnog poduzetništva i tržišta nekretnina. Moramo primijetiti da se taj nesklad naročito očituje na jadranskoj obali, koja je postala izuzetno atraktivan prostor za gradnju, kako pravnu tako i bespravnu, a time i za ulaganje u nekretnine. Tako je primjerice, radi poticanja razvoja turizma, ministarstvo turizma putem bankarskih kredita stimuliralo izgradnju turističkih objekata. Ta inicijativa, međutim, nije praćena primjerenim prostornim planovima.

Najveće prepreke u takvim situacijama jesu nedostatak ili neobjedinjenost sektorskih baza podataka, nesređena vlasnička pitanja, neažurirane geodetske podloge, nepoznavanje sektorskih planova kao i slabo poznavanje međusobne ovisnosti sektorskih planova. Zbog sporog rješavanja tih bitnih problema još se više kasni u rješavanju složenih odnosa prostornog planiranja, a sve to pogoduje (bes)pravnoj izgradnji na morskoj obali.

Pretvorba prava na nekretninama potpunoma je strana europskim pravnim porrecima, dok je ona kod nas posljedica prelaska pravnog poretka s jednog tipa (socijalističkog) u drugi (kapitalistički). Poradi tranzicije prestaju postojati neka prava kao dijelovi pravnog poretka koji je do tada postojao. Naravno, postavlja se pitanje što je sa stečenim pravima, dakle što će se s promjenama pravnog poretka desiti sa subjektivnim pravima koja prestaju postojati, a koja su u trenutku promjene pravnog sustava pripadala pojedinim pravnim subjektima. U načelu, nude se dva rješenja: a) da ta subjektivna prava budu dokinuta i apsolutno prestanu, i b) da se ona pretvore u prava koja su u suglasju s novim pravnim sustavom te da tako pretvorena nastave pripadati dotadašnjim nositeljima tj. njihovim pravnim slijednicima. Kod pomorskog dobra i zatečenim pravima na njemu tako se nije postupilo te stoga i danas imamo ogroman broj neriješenih imovinsko - pravnih situacija na pomorskom dobru.

Time što je prihvaćeno načelo *superficies solo cedit* nije u potpunosti isključena mogućnost da se ima svoj objekt na tuđem zemljištu. Ona postoje posredstvom

prava koja terete to zemljište te ovlašćuju svojega nositelja da ima svoj objekt na određenom zemljištu bez obzira čije je ono, a na to ovlašćuje pravo građenja, pravo stvarne služnosti odgovarajućeg sadržaja te prekoračenje međe građenjem. Naravno, i na općem dobru mogu postojati objekti koji pravno nisu dijelovi općeg dobra (pomorskog dobra, javne ceste) ukoliko su na njemu izgrađene temeljem koncesije. Postoje i objekti koji nisu izgrađeni na temelju koncesije, kao primjerice u lukama, kada nadležna lučka uprava, temeljem svojih ovlasti iz ZPDML-u (članak 48.), izgradi objekt (primjerice putnički terminal u luci Rijeka). Međutim, tada takav objekt nije u vlasništvu lučke uprave već je dio - priraštaj pomorskog dobra.

Ovdje moramo zapaziti tendenciju da se broj stvarnih prava proširi i na koncesiju. Mnijenja smo da to nije ispravno te da koncesiji ne pripada mjesto unutar stvarnopravnog uređenja jer one nisu stvarno pravo, osim u slučaju općih dobara. Koncesije na općim dobrima su podvrgnute javnopravnom-stvarnopravnom režimu. Dakle, možemo reći da je dodirna točka javnopravnog režima općih dobara s privatnopravnim-stvarnopravnim režimom u mogućnosti da se na općem dobru temeljem koncesije izgrade objekti na kojima će koncesionar, dok koncesija traje, imati subjektivna - stvarna prava.⁹⁸

Osim toga, izmjenama ZV-a⁹⁹ dodavanjem odredbe članka 390. a o pravnom sljedništvu društvenog poduzeća koji je unijet u zakon (pre)kasno kao posljedica rasprave oko toga kome, nakon pretvorbe, pripadaju nekretnine s upisanim pravom korištenja i raspolaganja problem se pokušao riješiti člankom 390. a. No, nejasno je što je time zakonodavac htio postići kada je neosporno da ta odredba ne može vrijediti retroaktivno već samo unaprijed od dana stupanja na snagu. Mnijenja smo da je ta odredba promašila i vrijeme i mjesto te da ne može dati pozitivnih rezultata u budućnosti.

Problem (ne)reguliranja zatečenih stvarnih prava na pomorskom dobru kao i njegovo koncesioniranje ostao je nedorečen i u protimbi u dva zakona, i to ZV-u i ZPDML-u, na način da se usklade sadašnje kontradiktornosti između narečenih zakona, kao i da jednom zauvijek razriješi problem zatečenih stvarnih prava na pomorskom dobru.

⁹⁸ U našem pravnom sustavu zamjećujemo i devijacije primjerice kod Zakona o poljoprivrednom zemljištu, članci 43. do 49. (Narodne novine, br. 66/01, 87/02, 48/05, 90/05), Zakonu o vodama, članci 61. do 64. (Narodne novine, br. 107/95, 150/05). Poljoprivredno zemljište (pogotovo ono u državnom vlasništvu) nije opće dobro ali je javno dobro te nije podvrgnuto stvarnopravnom već privatnopravnom režimu. Stoga, kada je zakon propisao mogućnost koncesioniranja državnog poljoprivrednog zemljišta odstupio je od općih načela. U novom Zakonu o poljoprivrednom zemljištu (Narodne novine, br. 152/08) ta anomalija je ispravljena. Slično je i kod javnog vodnog dobra u vlasništvu države.

⁹⁹ Narodne novine, br. 79/06.

Mnijenja smo da bi izmjene trebale ići u pravcu da objekti sagrađeni na pomorskom dobru, temeljem koncesije, pravno nisu dijelovi pomorskog dobra te da one čine zasebnu nekretninu za razdoblje dok traje koncesija.

Ovakvo rješenje neće biti po volji onima koji tvrde i bez jakih argumenata bezrezervno zastupaju princip načela *superficies solo cedit*¹⁰⁰ na općem dobru. No, mi smo mnijenja da bi pravo vlasništva nad objektima izgrađenim na pomorskom dobru, isključivo temeljem koncesije, bilo ograničeno stvarno pravo koncesionara (ograničeno rokom trajanja koncesije ali i drugim odredbama iz ugovora o koncesiji). Onaj koji bi od koncesionara stjecao pravo vlasništva nad objektima izgrađenim na temelju koncesije na pomorskom dobru stjecao bi ga na određeno vrijeme.

Stoga bez što bržeg usklađenja ZV-a i ZPDML-a doći će do smanjenja interesa za ulaganjem u pomorsko dobro. Ne smijemo zaboraviti da su u svijetu već normalni pothvati izgradnje podmorskih hotela (primjerice u Dubaiu), gradova, tunela i sl. Ne možemo dozvoliti da dočekamo ponudu potencijalnog ulagača za izgradnjom takovih objekata, a da za to nemamo adekvatna i prihvatljiva zakonska rješenja.

Odbojnost prema vlasničkoj koncepciji može se opravdati i shvatiti samo kada se radi o pomorskom dobru kao nekretnini (zemljištu), ali se nikako ne može opravdati antivlasnička koncepcija kada se radi o objektima sagrađenima na pomorskom dobru temeljem koncesije.

Sada važeća rješenja već dovode u pitanje mogućnost tvrtki koje imaju nekretnine na pomorskom dobru (hotelske kuće i sl.) da te nekretnine zalažu poradi dobivanja kredita. Sada takovo rješenje nedvojbeno onemogućava bilo kakva respektabilnija ulaganja na pomorskom dobru.

Mnijenja smo da bi u ZPDML valjalo dodati novu glavu¹⁰¹ koja bi se mogla nazvati “Pomorske građevine”, a koja, bi kao *lex specialis* regulirala posebnosti takovih građevina u odnosu na *lex specialis* – Zakon o prostorom uređenju i gradnji (ZPUG).¹⁰²

Smatramo da bi sukladno do sada iznijetom valjalo pristupiti i noveliranju ZZK-a. ZZK sada nigdje ne propisuje kako i gdje bi se u zemljišnoj knjizi upisivali objekti sagrađeni na pomorskom dobru (to se odnosi i na objekte sagrađene na morskom dnu). Mi predlažemo shodnu primjenu pravila o pravu građenja time da ZZK ipak u sebi treba sadržavati odredbe koje bi takav upis precizno i nedvojbeno propisivale.

¹⁰⁰ O postojanju više iznimaka od ovog pravila pobliže vidi u **Jakob Nakić**, *Pravni status objekata na pomorskom dobru*, magistrarska radnja, Pravni fakultet Split, 2009., str. 203. i dalje.

¹⁰¹ Po uzoru na Zakon o vodama – Narodne novine, br. 107/95, 150/05, vidi poglavlje o Vodnim građevinama (čl. 8. do 13.).

¹⁰² Narodne novine, br. 76/07, 38/09.

Onoga trenutka kada uspijemo prevladati probleme sporog, neekonomičnog i netransparentnog načina određivanja i evidentiranja granice pomorskog dobra i njegovog koncesioniranja, kada konačno (raz)riješimo problem zatečenih i stečenih stvarnih prava na pomorskom dobru, pravnog statusa objekata sagrađenih na pomorskom dobru, steći će se uvjeti za bolje, ekonomičnije, gospodarski opravdano korištenje i valoriziranje pomorskog dobra, kao i objekata sagrađenih na pomorskom dobru temeljem koncesije. Sve to je, prema našem mnijenju, *condicio sine qua non* za ozbiljnije privlačenje ulaganja i ulagača na prostoru pomorskog dobra.

Nadalje, mnijenja smo da se što žurnije mora pristupiti rješavanju navedenih problema, uz uvažavanje predloženih rješenja, te da se odriješi gordijski čvor između do sada nepomirljivih interesa – onoga zaštite pomorskog dobra kao općeg dobra, te – onoga stjecatelja stvarnih prava na objektima sagrađenim na pomorskom dobru, za vrijeme dok traje koncesija.

Ne mala odgovornost i zadaća je i na stručnoj javnosti (razini) da svojim argumentiranim i stručnim prijedlozima, lišene utjecaja politike, izvrši pritisak na političko-zakonodavnu javnost (razinu) da je nužnost uskladiti ZV, ZZK i ZPDML jer život je uvijek brži od bilo koje zakonske norme i on ne može čekati da ga pravna norma prati, pogotovo kada je ona kruta i neživotna.

Summary:

PROTECTION OF MARITIME DEMESNE IN CROATIA

Maritime demesne has always been an area which, being the most interesting part of the territory of any country, therefore also of the Republic of Croatia, was exposed to various forms of devastation (such as the construction of marinas, holiday villages, dumping earth into the sea, etc.). Maritime demesne limits have become very important when various large-scale facilities (such as holiday homes, ports, beaches, tourist facilities, etc.) began to be built on the coast.

In the Republic of Croatia, maritime demesne is a common good. It falls under the authority of the government which thus has to care for it, maintain it and is responsible for it.

According to the opinion of the authors, the procedure determining maritime demesne limits and its good track in the cadastre and land registration cannot be considered satisfactory by far.

If one bears in mind that the territory which the Republic of Croatia now occupies had often changed nationality through history, the anarchy involving maritime demesne lasting until today is of no surprise. Therefore, the problem of acquired rights in the maritime demesne remains un(re)solved up to now. The authors give an overview of actual rights which can, in their opinion, be considered acquired in a legally valid manner.

Furthermore, they give the overview of the decision of the Commercial Court in Rijeka, which has resolved (non)ownership relations in the special purpose port - shipyard as well as the decision of the High Commercial Court of the Republic of Croatia which has considered the secured rights over the above-mentioned special purpose port.

At the end of the paper, authors give their position on the issues in question and possible solutions de lege ferenda.

Key words: *maritime demesne, common good, maritime demesne limits, protection of maritime demesne, property rights to maritime demesne.*

STJECANJE I ZAŠTITA POSJEDA NA POMORSKOM (OPĆEM) DOBRU

DE LEGE LATA – DE LEGE FERENDA

(poseban osvrt na prijedlog novog
Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama)

Doc.dr. sc. ANTE PERKUŠIĆ*
Prof.dr.sc. RANKA PETRINOVIĆ**
ZVONIMIR PERKUŠIĆ***

UDK 341.221.2 : 347.21/.23
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 31.5.2010.
Prihvaćeno za tisak: 16.6.2010.

Pomorsko dobro, kao opće dobro, prema općoj normativi Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, te posebnoj normativi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, predstavlja stvar izvan prometa, koja tako ne može biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava. Kako je posjed pravno relevantna faktična vlast na stvari, a ne subjektivno stvarno pravo, te kako navedenom normativom pomorsko dobro nije izrijekom isključeno kao objekt posjedovanja, to je u sudskoj praksi otvorena dvojba dopustivosti sudske zaštite posjeda stvari, odnosno posjeda prava stvarne služnosti na pomorskom dobru, kao općem dobru. U okvirima šire raščlambe de lege lata normative kojom je reguliran posjed, opće dobro, te posebno pomorsko dobro, autori analiziraju mogućnosti stjecanja, a time i zaštite, posjeda stvari, odnosno posjeda prava stvarne služnosti, na pomorskom dobru, kao općem dobru, s raščlambom rješenja iznesenih u prijedlogu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama - de lege ferenda.

Ključne riječi: posjed, stjecanje posjeda, zaštita posjeda, opće dobro, pomorsko dobro.

* Dr. sc. Ante Perkušić, docent Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split; docent Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split.

** Dr.sc.Ranka Petrinović, izvanredni profesor Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu;
e-mail: ranka@pfst.hr.

*** Zvonimir Perkušić, student Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu.

I. POJAM, PRAVNI UČINCI I FUNKCIJA POSJEDA

I.1. O posjedu stvari i prava. Prema odredbi čl. 10. st. 1. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima¹, osoba koja ima faktičnu vlast glede neke stvari, njezin je posjednik. Utoliko se posjed (*possessio*) definira kao pravno relevantna faktična vlast na stvari.² Najčešće posjed stvari ima osoba koja je nositelj subjektivnog stvarnog prava koje je ovlašćuje posjedovati tu stvar (npr. kod posjeda stvari - vlasnik stvari, ili kod posjeda prava stvarne služnosti – ovlaštenik te stvarne služnosti). U tom slučaju te osobe imaju pravo na posjed (*ius possidendi*). Iako bi faktičnu vlast na stvari (posjed stvari), odnosno posjed prava stvarne služnosti, trebale imati samo osobe koje imaju pravo na taj posjed, često se događa da posjed stvari, odnosno posjed prava stvarne služnosti, imaju osobe koje nisu nositelji subjektivnog stvarnog prava koje ih ovlašćuje na posjed te stvari, odnosno posjed prava, dakle koje nemaju pravo na posjed. U ovim okolnostima faktična vlast nije usklađena s subjektivnim stvarnim pravom na tu faktičnu vlast, pa pravni poredak normira mogućnost zaštite subjektivnih stvarnih prava, temeljem koje zaštite se faktična vlast usklađuje sa subjektivnim pravima na tu faktičnu vlast. No, isto tako, radi izbjegavanja samovlašća, u navedenim okolnostima pravni poredak za tu faktičnu vlast (posjed), iako je riječ o činjenici faktične vlasti, a ne o subjektivnom pravu, veže određene pravne učinke, između ostalog pružajući mogućnosti i zaštite te faktične vlasti (posjedovne zaštite).³

¹ Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (N.N. br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09 i 153/09, dalje: ZV).

² Tako: N. Gavella, T. Josipović, I. Gliha, V. Belaj, Z. Stipković: *Stvarno pravo*, Informator, Zagreb 1998. god. str. 103: Posjed je pravno relevantna faktična vlast koju neka osoba ima u društvu glede određene stvari. Isto tako: P. Klarić, M. Vedriš: *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb 2008. god., str. 198: Posjed je faktično stanje zaštićeno pravom. Slično: Č. Rajačić: *Stvarno pravo*, Pravni fakultet u Zagrebu 1956. god., str. 8: Posjed je faktično stanje zaštićeno s pravom. O posjedu vidjeti šire: J. Brežanski: Smetanje posjeda – problemi zaštite posjeda, *Naša zakonitost*, br. 9/1986, str. 1241-1249.; N. Gavella: O posjedu s obzirom na uređenje koje je uspostavio Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, *Naša zakonitost*, br. 4/1981, str. 51-64.; N. Gavella: O posjednikovoj volji, obzirom na uređenje posjedovanja zasnovano na objektivnoj koncepciji posjeda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, br. 4/1983., str. 131-143.; N. Gavella: Sadržaj vlasnikovog reivindikacijskog i publicijanskog zahtjeva, te posjednikovih protuzahatjeva, *Privreda i pravo* br.12/1981, str. 19-38.; N. Gavella: O dosjeloosti kao ustanovi našeg pravnog uređenja, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* br. 3/1976, str. 241-270.; M. Žuvela: O posjedu i njegovoj zaštiti, *Informator* br. 3320-3321/1986.; M. Žuvela: Neke napomene o smetanju posjeda posrednog posjednika, *Odvjetnik* br. 5-6/1985, str. 1-10.

³ Pravna teorija pruža različite razloge u kojima pravni poredak pruža posjedovnu zaštitu: Apsolutne teorije temelj posjedovne zaštite traže u zaštiti interesa osobe koja ima posjed stvari, odnosno posjed prava (*Randa*). Relativne teorije temelj posjedovne zaštite vide u zaštiti od nasilja (*Savigny*). Na ovu dominantnu teoriju nastavlja se teorija mira koja razloge posjedovne zaštite vidi u spriječavanju samovlasti, te **teorija kontinuiteta** koja razloge posjedovne zaštite traži u kontinuitetu odnosa

I.2. Pravno relevantan posjed. Pravna doktrina različito određuje i kriterije pravno relevantne faktične vlasti (kriteriji razlikovanja posjeda od neposjeda). Tako razlikujemo subjektivističko i objektivističko shvaćanje posjeda. Subjektivističko shvaćanje posjeda polazi od subjektivnog stava osobe koja izvršava faktičnu vlast. Tako posjed ne postoji ukoliko nisu ispunjene pretpostavke faktičnog držanja stvari (*corpus possessionis*) i volja te osobe da stvar drži kao svoju (*animus possidendi*). Riječ je o romanskom poimanju posjeda koje posjed stvari određuje kao faktičnu vlast na stvari s voljom da se drži za sebe kao svoja, a koju teoriju je prihvatio austrijski ABGB (OGZ) par. 309. – 352.⁴ Ovakvo poimanje posjeda ne prihvaća naš ZV, a u našem pravu napušteno je još stupanjem na snagu Zakona o osnovnim vlasničkopravnim odnosima 1980. godine.⁵ Objektivističko shvaćanje posjeda odbacuje subjektivni element (volju osobe koja faktično drži stvar da tu stvar drži kao svoju – *animus possidendi*) kao bitnu pretpostavku (konstitutivni element) za postojanje posjeda (pravno relevantne faktične vlasti) i tako posjed određuje kao faktičnu vlast neke osobe glede određene stvari. Riječ je o modernom germanskom poimanju posjeda, kojeg je prihvatilo i naše pravo odredbom čl. 10. st. 1. ZV-a.

Od komparativnih uzora njemačko (BGB) i švicarsko (ZGB) pravo prihvatili su objektivističko poimanje posjeda. Austrijsko pravo (ABGB), kako je već istaknuto, svojom normativom prihvaća subjektivističko poimanje posjeda, ali je u primjeni instituta sve bliže objektivističkom poimanju posjeda.⁶

I.3. Funkcije posjeda. U suvremenim pravnim porecima, pa tako i u našem, posjed ima prije svega akvizitivnu, publicitetnu i kontinuitetnu funkciju. Tako posjed u našem pravu (jednako kao u zemljama komparativnih uzora/ABGB-a, BGB-a i

među ljudima. O teorijama posjedovne zaštite vidjeti šire N. Gavella: *Posjed stvari i prava*, Narodne novine, Zagreb 1990. godine, str. 114. - 142.

⁴ Prema ovom subjektivističkom poimanju posjeda, osoba koja faktičnu vlast na stvari drži bez volje da time postupa kao vlasnik stvari (npr. najmoprimalac) ne bi bila posjednik te stvari već samo njezin držalac – detentor stvari.

⁵ Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima (N.N. br. 53/91, dalje: ZOVO). U definiciji I. Maurović: *Nacrt predavanja o općem privatnom pravu, Druga knjiga: Stvarna prava*, Zagreb 1935. god., str. 2. do izražaja dolazi u to vrijeme prihvaćena subjektivna koncepcija posjeda: ... pod posjedom stvari razumijevamo mogućnost faktičnoga raspolaganja sa stvarju, zajedno sa posjedovnom voljom...

⁶ Vidjeti šire: E. Annerns: *Hand wahre Hand. Studien zur Geschichte der germanischen Farnisvervolgung*, Stockholm, 1952.; P. Apathy: *Die publizianische Klage*, Wien, 1981.; A. Ehrenzweig: *System des österreichischen allgemeinen Privatrechts, Bd. I, Sachenrecht*, Wien, 1957.; H. Eichler: *Institutionen des Sachenrechts, III/I*, Berlin, 1957.; J.W. Hedemann: *Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches*, Berlin, 1950.; J. Ring u J. Staudinger: *Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band III, Sachenrecht*, Berlin 1956.

ZGB-a) izvršava funkciju načina (*modus*) stjecanja stvarnih prava na pokretninama (akvizitivna funkcija).⁷ Posjed trećim osobama ukazuje na postojanje onih prava na/glede stvari koja se izvršavaju kroz taj posjed (publicitetna funkcija).⁸ Konačno, pravne norme posjedu pružaju zaštitu od svakog samovlasnog smetanja, a posjed određene kvalitete i po proteku određenog vremena može se pretvoriti u subjektivno stvarno pravo (dosjelošću), čime do izražaja dolazi kontinuitetna funkcija posjeda.⁹

II. SUBJEKTI I OBJEKT POSJEDA

II.1. Subjekti posjeda. Posjednik (subjekt posjeda) je svaka osoba (fizička ili pravna) koja ima faktičnu vlast glede stvari. Posjednik tako mora imati pravnu sposobnost. Kako se za posjed u našem pravu ne zahtijeva *animus possidendi*, to posjed (u načelu, izvan pojedinih načina stjecanja posjeda) mogu stjecati i osobe koje nemaju poslovnu sposobnost.

II.2. Objekt posjeda. Predmet (objekt) posjeda mogu biti sve stvari koje po svojim prirodnim osobinama mogu biti u nečijoj faktičnoj vlasti. Tako se prema odredbi čl. 10. st. 4. ZV-a, posjednikom smatra i osoba koja svoju faktičnu vlast ima u pogledu dijela neke stvari, premda taj dio ne bi mogao biti samostalnim objektom stvarnih prava, poput sobe ili druge prostorije u stanu i slično. Posjed stvari podrazumijeva neposrednu ili posrednu faktičnu vlast na stvari.

U našem pravu je s posjedom stvari izjednačeno faktično izvršavanje sadržaja prava stvarnih služnosti glede neke nekretnine (posjed prava), pa se na posjed prava primjenjuju na odgovarajući način pravila o posjedu stvari, ukoliko to nije suprotno naravi prava, odnosno odredbama zakona (čl. 10. st. 5. ZV-a). Dakle, u našem pravu kao objekt posjedovanja od subjektivnih prava mogu biti samo prava stvarnih služnosti. Posjednik prava stvarne služnosti je osoba koja faktično izvršava prava

⁷ Pravo vlasništva pokretne stvari temeljem pravnog posla (kao pravnog osnova stjecanja – *titulusa*, npr. kupoprodajnog ugovora) na stjecatelja prelazi tek kad otuđivatelj stjecatelju preda u posjed stvar koja je bila predmet tog pravnog posla (predaja stvari u posjed predstavlja način *modus* stjecanja).

⁸ Publicitetna funkcija posjeda temelji se na pretpostavci da svaki posjed ima svoj temelj u nekom subjektivnom pravu koje posjednika ovlašćuje na taj posjed (pravo na posjed – npr. da je posjednik ravnala vlasnik tog ravnala). ZV je po ovom osnovu uspostavio dvije predmnjeve. Tako se prema odredbi čl. 11. st. 2. ZV-a za svakog posjednika stvari i prava smatra da je samostalni posjednik te stvari, odnosno prava, dok se prema odredbi čl. 11. st. 3. ZV-a za samostalnog posjednika pokretnine predmnijeva da je vlasnik te pokretnine.

⁹ Pojam pravni učinci i funkcija posjeda : A. Perkušić: *Osnove građanskog prava*, Pomorski fakultet u Splitu 2009., cit. str. 146.-148.

stvarne služnosti glede neke nekretnine (npr. prolazi preko susjedne nekretnine kao poslužne do svoje kuće). Faktično izvršavanje sadržaja ostalih prava ne smatra se posjedom.¹⁰ Kao i kod posjeda stvari, pri tom nije od značaja je li ta osoba ima i subjektivno pravo stvarne služnosti koju izvršava.¹¹

II.2.1. Status općeg dobra prema ZV-u. ZV opća dobra određuje kao one dijelove prirode koji po svojim osobinama ne mogu biti u vlasti niti jedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno, nego su na uporabi svih, kao što su to atmosferski tlak, voda u rijekama, jezerima i moru, te morska obala (čl. 3. st. 2. ZV-a). Već Ustavom RH proglašena su dobrima od osobitog interesa za Republiku Hrvatsku i tako stavljena pod poseban pravni (javnopravni) režim iskorištavanja i uporabe. Opća dobra kao stvari nisu sposobna biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava pa o njima brigu vodi, njima upravlja i za to odgovora Republika Hrvatska, ako posebnim zakonom nije drukčije određeno (čl. 3. st. 3. ZV-a). Ovdje treba reći da u okolnostima kada je naknadno zakonom nekoj vrsti stvari oduzeta sposobnost da bude objekt prava vlasništva, to za dotadašnje vlasnike tih stvari proizvodi jednake pravne učinke kao da je glede tih stvari provedeno potpuno izvlaštenje (čl. 33. st. 2. ZV-a). Dotadašnjim vlasnicima pripada pravo na naknadu sukladno Zakonu o izvlaštenju.¹² Na izdvojenim dijelovima općeg dobra, kao posebnoj pokretnoj stvari, moguće je kroz opću uporabu tog dobra uspostaviti privatnu pravnu vlast (npr. voda koju iz rijeke zahvatimo posudom),¹³ ali nekretninu kao izdvojeni dio općeg dobra

¹⁰ Izvršavanjem sadržaja drugih prava ne smatra se posjedom. Tek ukoliko je izvršavanjem sadržaja kojeg drugog prava došlo do faktične vlasti na stvari koja se smatra posjedom stvari, taj posjed se štiti kao posjed stvari.

¹¹ Subjekti i objekt posjeda: A. Perkušić: *Osnove građanskog prava*, o.c. str. 149.-150.

¹² Zakon o izvlaštenju (NN br. 9/94, 35/94, 112/00 i 114/01). Naknada koja vlasniku pripada za izvlaštenje nekretninu uređena je glavom V. Zakona o izvlaštenju (čl. 32. - 42.). Naknada se u pravilu određuje davanjem druge odgovarajuće nekretnine koja odgovara visini tržišne vrijednosti nekretnine koja se izvlašćuje u istoj općini ili gradu kojom se vlasniku nekretnine koja se izvlašćuje omogućuju isti uvjeti korištenja kakve je imao koristeći tu nekretninu (čl. 32.). Ako vlasnik nekretnine koja se izvlašćuje, ne prihvati na ime naknade drugu odgovarajuću nekretninu ili ako korisnik izvlaštenja ne može osigurati takvu nekretninu, naknada se određuje u novcu u visini tržišne vrijednosti nekretnine koja se izvlašćuje u vrijeme donošenja prvostupanjskog rješenja o izvlaštenju, odnosno u vrijeme sklapanja nagodbe. Tržišna vrijednost je vrijednost izražena u cijeni koja se za određenu nekretninu može postići na tržištu i koja ovisi o odnosu ponude i potražnje u vrijeme njezinog određivanja (čl. 33.).

¹³ Na izdvojenim dijelovima općeg dobra, kao posebnoj pokretnoj stvari, privatna pravna vlast uspostavlja se tada sukladno odredbama posebne pravne regulative. Tako čl. 3. Zakona o vodama (N.N. br. 107/95 i 150/05, dalje: Zakon o vodama), vode određuje kao opće dobro koje zbog svojih prirodnih svojstava ne mogu biti ni u čijem vlasništvu. Vode kao opće dobro imaju osobitu zaštitu Republike Hrvatske. Za korištenje i stjecanje prava na vodama, pored odredaba ovog Zakona, moraju biti ispunjeni i uvjeti određeni posebnim zakonima (zaštita prirode, plovidba, ribarstvo, zdravstvo i dr.).

nije moguće steći prisvajanjem. Ako posebnim zakonom nije drukčije određeno, o općim dobrima vodi brigu, njima upravlja i za to, shodno odredbi čl. 3. st. 3. ZV-a, odgovara Republika Hrvatska. U svakom slučaju, tko god odlučuje o općim dobrima ili njima upravlja (subjekt određen posebnim zakonom ili Republika Hrvatska), dužan je postupati kao dobar domaćin i za to odgovara (čl. 35. st. 7. ZV-a).

Prema načelu pravnog jedinstva nekretnine (*superficies solo cedit*) sve ono što je sa zemljištem razmjerno trajno povezano na njegovoj površini ili ispod nje, u pravnom smislu sastavni je dio zemljišta i prati, ukoliko zakonom nije drukčije određeno, njegovu pravnu sudbinu (čl. 2. st. 3. i čl. 9. st. 1. ZV-a, čl. 2. st. 2. ZZK-a¹⁴). Dakle, zgrade i druge građevine koje kao trajno spojene¹⁵ postoje na općem dobru, dijele njegovu pravnu sudbinu i o njima kao sastavnom dijelu općeg dobra skrbi Republika Hrvatska, odnosno neki drugi pravni subjekt određen posebnim zakonom. Od ovog općeg pravila ZV pravi izuzetak određujući čl. 9. st. 4. da nisu dijelovi zemljišta one zgrade i druge građevine koje su trajno povezane s tim zemljištem ako ih od njega pravno odvaja stvarno pravo koje svog nositelja ovlašćuje da na tom zemljištu ima takvu zgradu ili drugu građevinu u svome vlasništvu. Isto na odgovarajući način vrijedi i za zgrade i druge građevine koje od zemljišta ili od općeg dobra pravno odvaja na zakonu osnovana koncesija, koja svojeg nositelja ovlašćuje da na tome ima takvu zgradu ili drugu građevinu u svome vlasništvu. Sukladno navedenom, odredbom čl. 3. st. 4. ZV-a određeno je da nisu dijelovi općeg dobra one zgrade i druge građevine koje su na njemu izgrađene na temelju koncesije, pa one tvore zasebnu nekretninu dok koncesija traje. Stvarna prava koja prema ZV-u svojim sadržajem dovode do izuzimanja načela pravnog jedinstva nekretnine, i pravno razdvajaju zemljište od zgrada i drugih građevina koje su inače s njim čvrsto i trajno povezane, su pravo građenja i pravo stvarne služnosti. No, dok su služnost i pravo građenja, koja kao ograničena stvarna prava predstavljaju najšire ograničenje vlasnikove pravne vlasti (u širem smislu ograničenja), u svom sadržaju, osnivanju i prestanku precizno regulirana odredbama ZV-a (čl. 174.-245. ZV-a, čl. 280.-296. ZV-a),¹⁶ a odredbama ZZK-a uređen upis ovih stvarnih prava u zemljišne knjige,¹⁷ koncesija je u svojim elementima javnopravne i obveznopravne regulative normirana posebnim zakonom, a u zemljišne

¹⁴ Zakon o zemljišnim knjigama, N.N. br. 91/96, 114/01, 100/04, 107/07, 152/08.

¹⁵ Čl. 9. st. 3. ZV-a: Što je na površini zemlje, iznad ili ispod nje izgrađeno, a namijenjeno je da tamo trajno ostane, ili je u nekretninu ugrađeno, njoj dograđeno, na njoj nadograđeno ili bilo kako drukčije s njom trajno spojeno, dio je te nekretnine sve dok se od nje ne odvoji. No, nisu dijelovi zemljišta one zgrade i drugo što je s njim spojeno samo radi neke prolazne namjene.

¹⁶ Pravo stvarne služnosti koje ovlašćuje na držanje dijela zgrade i drugih građevina na tuđem zemljištu (čl. 155.-196. ZV-a), jednako kao pravo građenja (čl. 280.-281. ZV-a) pravno razdvajaju zemljište od zgrade neutralizirajući tako atrakcijsku snagu poslužnog zemljišta.

¹⁷ Čl. 22. st. 2., čl. 25. st. 1., čl. 31. st. 1., čl. 33., čl. 34. i drugi ZZK-a.

knjige se upisuje prema odredbama za upis zakupa (čl. 25. st. 2. ZZZK-a).¹⁸

Koncesija u sadržajnom smislu tvori posebni pravni institut putem kojega javna vlast (država, jedinice lokalne samouprave) dozvoljava određenom subjektu da iskorištava određeno dobro, izvodi određene radove ili obavlja kakvu djelatnost.¹⁹ Po svojoj prirodi odluka o koncesiji (dodjeli, odobrenju) ima javnopravni značaj jednostranog akta javne vlasti, dok na ovoj odluci zasnovani ugovor o koncesiji s koncesionarom ima privatno pravni (građanskopravni) značaj.²⁰ Prema Zakonu o koncesijama, koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra jest ugovorom uređen pravni odnos čiji je predmet korištenje općeg ili drugog dobra za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku.²¹

II.2.1.1. Posebna pravna regulativa pomorskog dobra. Poseban pravni režim pomorskog dobra kao općeg dobra od 15. listopada 2003. god. cjelovito je uređen Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama.²² Normativom ZPDML-a pomorsko dobro se određuje kao opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, koje ima njezinu osobitu zaštitu te koje se upotrebljava ili koristi pod uvjetima i na način kako je to ovim posebnim zakonom određeno (čl. 3. st. 1. ZPDML-a). Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. U tom smislu dijelom kopna smatra se morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća, rijeke koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva (čl. 3. st. 2. i 3. ZPDML-a). Morska obala se proteže od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena, kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje

¹⁸ Status općeg dobra prema ZV-u vidjeti: A Perkušić: Opće dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, *Pravni vjesnik*, Tromjesečni glasnik za pravne i društveno-humanističke znanosti Pravnog fakulteta Sveučilišta J.J. Strossmayera u Osijeku br. 19-2003-3-4, str. 79-91; A. Perkušić: Pomorsko (opće) dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, *Naše more – znanstveni časopis za more i pomorstvo*, br. 1-2/2005, str. 12-21.

¹⁹ M. Žuvela: Koncesije, *Hrvatska pravna revija*, br. 1/2001, cit. str. 102.

²⁰ A. Bravar: Neki aspekti stvarnih prava na pomorskom dobru, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, br. 6/1997, str. 707; M. Žuvela: o. c. str. 102.

²¹ Čl. 1. st. 2. Zakona o koncesijama N.N. br. 125/08.

²² Kada je stupio na snagu Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. br. 158/03, 100/04, 141/06 i 38/09 – dalje ZPDML).

šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda, koju crtu utvrđuje Hrvatski hidrografski institut (čl. 4. st. 1. i 3. ZPDML-a). Morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem u dijelu koji služi iskorištavanju mora (čl. 4. st. 2. ZPDML-a). Zakonom je iznimno dopušteno da Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva na prijedlog županijskog poglavarstva odredi da se morskom obalom smatra i uži dio kopna, ako to zahtijeva postojeće stanje na obali (potporni zidovi, zidovi kulturnih, vjerskih, povijesnih i sličnih građevina – čl. 4. st. 4. ZPDML-a). Odredbom čl. 5. st. 2. ZPDML-a izrijekom je određeno da se na pomorskom dobru ne mogu stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Sukladno općoj regulativi ZV-a, i u normativu ZPDML-a ugrađeno je pravno načelo jedinstva nekretnine (*superficies solo cedit*) kada čl. 5. st. 1. određuje da se građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju pripadnošću pomorskog dobra. U ovom dijelu valja reći da ZPDML nije iskoristio mogućnosti (svakako prednosti) koje mu je svojim općim odredbama dopustio ZV (čl. 3. st. 4., te čl. 9. st. 4.) glede pravnog razdvajanja zgrada i drugih građevina izgrađenih na općem dobru na temelju koncesije, kojim izuzetkom ove građevine mogu predstavljati posebnu nekretninu dok koncesija traje. U okolnostima uočenih prednosti koje morska obala pruža u gospodarskom razvoju Republike Hrvatske, u kojima je obzirom na zakonsku regulativu konačno očekivati skoriju urednu evidenciju pomorskog dobra u zemljišnim knjigama suda, te kada nakon prestanka koncesije ponovo do izražaja dolazi načelo pravnog jedinstva nekretnine, i tada zgrade i druge građevine izgrađene i trajno povezane s općim dobrom ponovo postaju sastavnim dijelom pomorskog dobra, ovaj propust svakako predstavlja korak unatrag. Normativom ZPDML-a određen je postupak i način utvrđivanja granica pomorskog dobra. Granice utvrđuje u upravnom postupku Povjerenstvo za granice Ministarstva nadležnog za poslove pomorstva na prijedlog županijskog povjerenstva za granice (čl. 14. st. 1. u svezi čl. 1. st. 1. točka 10. ZPDML-a). Postupak, kriterije za utvrđivanje granice pomorskog dobra i sastava županijskog povjerenstva za granice propisuje Vlada RH.

Pomorskim dobrom upravlja, vodi brigu o zaštiti i odgovara Republika Hrvatska neposredno ili putem jedinica lokalne samouprave u skladu s odredbama zakona (čl. 10. ZPDML-a). Pod upravljanjem pomorskim dobrom podrazumijeva se održavanje, unapređenje, briga o zaštiti pomorskog dobra u općoj upotrebi, te posebna upotreba ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra na temelju koncesije ili koncesijskog odobrenja. O dijelu pomorskog dobra u općoj upotrebi koje se nalazi na njenom području, vodi brigu i održava ga jedinica lokalne samouprave. Definirajući redovno upravljanje (o kojem brigu vodi jedinica lokalne samouprave – gradovi/općine) i izvanredno upravljanje (o kojem brigu vodi jedinica područne-regionalne samouprave - županije), ZPDML razgraničava prava i obveze upravljanja pomorskim dobrom. Redovnim upravljanjem pomorskim dobrom prema odredbi čl. 11. st. 3. ZPDML-a smatra se briga o zaštiti i održavanju pomorskog dobra u općoj upotrebi, dok izvanredno uprav-

ljanje obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan luka nastalu uslijed izvanrednih događaja i izradu prijedloga granice pomorskog dobra i njezinu provedbu (čl. 11. st. 4. ZPDML-a). U ostalom dijelu u kojem posebno nije određena nadležnost jedinica lokalne i područne samouprave primjenjuje se opća normativa upravljanja i zaštite Republike Hrvatske.

Upotrebu pomorskog dobra ZPDML određuje kroz opću i posebnu upotrebu, te gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Opća upotreba podrazumijeva da se svakom ima pravo služiti pomorskim dobrom sukladno njegovoj prirodi i namjeni (čl. 6. st. 3. ZPDML-a), dok je posebna upotreba svaka ona koja nije opća upotreba ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra (čl. 6. st. 4. ZPDML-a). Gospodarsko korištenje pomorskog dobra je korištenje za obavljanje gospodarskih djelatnosti, sa ili bez korištenja postojećih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru, te sa ili bez gradnje novih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru (čl. 6. st. 5. ZPDML-a).

Regulirajući upotrebu pomorskog dobra, ZPDML razlikuje koncesiju i koncesijsko odobrenje (čl. 7. ZPDML-a). Tako ZPDML, sada kao *lex specialis* u odnosu na Zakon o koncesijama, koncesiju određuje kao pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pravnim osobama i fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta. Prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji (čl. 6. st. 1. i 2. ZPDML-a).

ZPDML precizno uređuje uvjete i postupak za dobivanje koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra te posebne upotrebe pomorskog dobra, rok na koji se daje, tko donosi odluku o koncesiji, što sadrži odluka o koncesiji, ugovor o koncesiji, naknada za koncesiju, postupak koncesije, gradnju na pomorskom dobru na osnovi koncesije, podkoncesiju, te posebno određuje mogućnost založnog prava na koncesiji (čl. 16.-17. ZPDML-a). Koncesija se upisuje u upisnik koncesija, kao javne knjige koje se vode u pisanom obliku, a mogu se voditi u elektroničkom obliku (čl. 36. ZPDML-a). S obzirom na neusklađenost zemljišnoknjižnog stanja, kao i radi pravne sigurnosti, od posebnog je značaja odredba čl. 7. st. 4. ZPDML-a prema kojoj se koncesija na pomorskom dobru može dati tek nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i nakon što je pomorsko dobro u tim granicama provedeno u zemljišnim knjigama.

Koncesijsko odobrenje daje se pravnim i fizičkim osobama za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru koje ne isključuje niti ograničava opću upotrebu pomorskog dobra (čl. 7. st. 2., čl. 38. st. 1. ZPDML-a). Odobrava se na rok do najviše 5 godina za obavljanje djelatnosti na morskoj obali, unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (čl. 38. st. 2. ZPDML-a).²³

²³ O posebnoj pravnoj regulativi pomorskom dobru vidjeti šire: A. Perkušić: Pomorsko (opće) dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, *o. c.* str. 13. – 21.

II.2.1.1.1. Pomorsko (opće) dobro kao objekt posjeda. Kako je već navedeno, odredbom čl. 3. st. 2. ZV-a, te čl. 5. st. 2. ZPDML-a izrijekom je određeno da se na pomorskom dobru, kao općem dobru, ne mogu stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Utoliko pomorsko dobro, kao opće dobro, kako prema općepravnoj normativi ZV-a, tako i prema posebnoj regulativi ZPDML-a predstavlja stvar izvan prometa (*res extra commercium*). Riječ je o stvarima koje su izuzete iz pravnog prometa. Zbog svojih naravnih osobina ili namjene pravni poredak ih je isključio iz pravnog prometa. Kako ove stvari ne mogu biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava, to su izuzete iz građanskopravnog uređenja, a način uporabe i korištenja tih stvari pobliže je uređen javnopravnom (upravnopravnom) normativom. Naime, opća dobra nisu sposobna biti objektom stvarnih prava.

Međutim, kako je već navedeno, posjed (*possessio*) je pravno relevantna faktična vlast na stvari, a ne stvarno pravo. Štoviše, u našem pravu, pravno relevantan posjed koji uživa zaštitu ima i osoba koja nema pravo na posjed (*ius possidendi*) stvari ili prava stvarne služnosti koju drži u posjedu. Posjed podrazumijeva neposrednu ili posrednu pravno relevantnu faktičnu vlast na stvari, pa predmet (objekt) posjeda mogu biti sve stvari koje po svojim prirodnim osobinama mogu biti u nečijoj faktičnoj vlasti ukoliko to pravni poredak pravnom normom nije isključio.²⁴

Tako sudska praksa:

Navedena utvrđenja prvostupanjskog suda ne mogu se za sada sa sigurnošću prihvatiti. Naime, kako je to već istaknuto ukidnim rješenjem ovog suda broj Gž-4001/01 od 10. listopada 2001. godine, sama činjenica posjeda tuženika nad garažom koja se nalazi ispod predmetne terase, nije od utjecaja na posjed tužitelja nad predmetnom terasom, jer se u skladu odredbe članka 10. stavak 4. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima ("Narodne novine" broj 91/96, 68/98, 137/99, 22/00 i 73/00 – dalje: ZV) posjednikom smatra i osoba koja svoju faktičnu vlast ima u pogledu dijela neke stvari premda taj dio ne bi mogao biti samostalnim objektom stvarnih prava.

Isto tako, kako je to istaknuto navedenim ukidnim rješenjem, u smislu odredbe članka 15. stavak 2. ZV-a izvođenjem iz prednikova neposrednog posjeda može se steći posredni posjed stvari, ako se za stjecatelja osnuje pravo na posjed te stvari. Međutim, to će se pravo osnovati za stjecatelja tek ako on i dotadašnji posjednik stvari svojim dvostranim očitovanjem volje uspostave takav međusobni odnos u kojem će stjecatelj (sada posredni samostalni posjednik stvari) imati pravo od dotadašnjeg posjednika (sada neposrednog i nesamostalnog posjednika stvari) zahtijevati predaju te stvari. U utvrđenju ove činjenice valja voditi računa da se prema odredbi članka 11. stavak 2. ZV-a za svaki posjed predmnjeva da je samostalan, dok shodno odredbi članka 19. stavak 2. ZV-a

²⁴ Tako, N. Gavella, T. Josipović, I. Gliha, V. Belaj, Z. Stipković: *Stvarno pravo, svezak I*, Narodne novine, Zagreb 2007., str.162.

postoji zakonska predmnjeba trajnosti, a koje okolnosti je prvostupanjski sud propustio raspraviti (Županijski sud u Splitu br. Gž. 2676/03 od 4. svibnja 2004. godine, izvorno).

Pomorsko dobro, kao opće dobro, po svojim prirodnim osobinama je u određenom dijel prikladno za nečiju faktičnu privatnu vlast koja se u našem pravu smatra posjedom. Često u praksi to i jeste slučaj (npr. gospodarski objekt koji neka osoba drži u svom posjedu izgrađen je na pomorskom dobru). S druge strane, pravni poredak normativom ZV-a, kao ni posebnom normativom ZPDML-a, nije isključio pomorsko dobro kao objekt posjedovanja. Utoliko je zaključiti da u našem pravu pomorsko dobro, kao opće dobro, u dijelu koji po svojim prirodnim osobinama može biti u nečijoj faktičnoj vlasti (dakle, u dijelu koji inače ne može biti objektom subjektivnih stvarnih prava) može biti objekt posjeda.

Ovdje posebno valja upozoriti na pravne posljedice prijelazne odredbe čl. 118. st. 7. i 8. ZPDML-a, prema kojoj su se postojeće građevine na pomorskom dobru izgrađene ili stečene s valjanim pravnim osnovom koje su se koristile za stanovanje, dale na posebnu uporabu za sve vrijeme dok se koriste za stanovanje, bez naknade, dok je korisnik građevine bio dužan zatražiti koncesiju za posebnu uporabu u roku od godine dana, od dana stupanja na snagu navedenog Zakona. Isto tako, ukoliko su se građevine u navedenom pravnom režimu koristile za obavljanje gospodarskih djelatnosti, za njihovo daljnje korištenje, nakon stupanja na snagu ZPDML-a, bilo je potrebno zatražiti koncesiju za obavljanje gospodarskih djelatnosti.

III. PRAVNO RELEVANTNO RAZLIKOVANJE VRSTA POSJEDA

S obzirom na način stjecanja, zaštitu i prestanak posjeda, pored naprijed izloženog posjeda stvari i posjeda prava, u našem pravu relevantna je distinkcija individualnog posjeda i suposjeda,²⁵ neposrednog i posrednog posjeda²⁶ te samostalnog

²⁵ Ukoliko na istom stupnju posjeda samo jedna osoba ima posjed stvari ili prava riječ je o individualnom posjedu. Kada na istom stupnju posjed stvari ili prava ima više osoba riječ je o suposjedu, a osobe koje su u posjedu te stvari ili prava nazivaju se suposjednici (čl. 10. st. 6. ZV-a).

²⁶ Osoba koja svoju faktičnu vlast izvršava osobno (osobno ima faktičnu vlast) ili posredovanjem pomoćnika u posjedovanju neposredni je posjednik (čl. 10. st. 2. ZV-a). Za pomoćnika u posjedovanju se smatra da ne izvršava nikakvu svoju vlast glede neke stvari pa se radnje ove osobe glede određene stvari smatraju radnjama posjednika. U okolnostima kada neka osoba, izvršavajući faktičnu vlast na stvari (npr. plodouživatelj, založni vjerovnik, zakupoprimalac, najmoprimalac, čuvar, posudovnik ili u kojem drugom sličnom odnosu u kojem je prema drugome ovlašten i obavezan kroz neko vrijeme posjedovati je), ujedno izvršava tu faktičnu vlast za drugoga (npr. založnog dužnika, zakupodavca, najmodavca), taj drugi je posredan posjednik (čl. 10. st. 3. ZV-a). Stoji li posredni posjednik prema nekomu trećemu u takvom odnosu, i taj treći je posredni posjednik, pa je riječ o višestruko stupnjevanom posjedu.

i nesamostalnog posjeda.²⁷ S druge strane, po kakvoći posjeda razlikujemo zakonit i nezakonit posjed,²⁸ istinit i neistinit posjed²⁹ te pošten i nepošten posjed.³⁰ Posjed koji je zakonit, istinit i pošten u pravnoj teoriji i sudskoj praksi naziva se kvalificiranim ili publicijanskim posjedom iz razloga što je ovaj posjed pogodan (kvalificiran) za publicijansku tužbu i za stjecanje vlasništva dosjelošću.

Zakon posebno regulira i idealni (nasljednički) posjed. Naime, prema odredbi čl. 17. ZV-a, ostaviteljevi posjedi stvari i prava prelaze na njegova nasljednika zbog ostaviteljeve smrti i u njezinu času, i to onakvi kakvi su u tom času bili u ostavitelja. Tako Zakon nasljednika proglašava posjednikom svih stvari i prava koje je posjedovao ostavitelj u trenutku svoje smrti, iako nasljednik još nema faktičnu vlast na stvari, odnosno iako još ne izvršava posjed prava stvarne služnosti koje je izvršavao ostavitelj. Ovaj posjed naziva se i idealnim posjedom.

IV. STJECANJE POSJEDA

Prema odredbi čl. 13. ZV-a, posjed je stečen kad stjecatelj uspostavi svoju faktičnu vlast glede stvari, bilo da ju je osnovao jednostranim činom, kada je riječ o izvornom (originarnom) stjecanju posjeda, ili mu je prenesena, kada je riječ o izvedenom (derivativnom) stjecanju posjeda.

Tako izvorno (originarno) izvedeni posjed ne proizlazi iz ranije postojećeg posjeda na/glede stvari, već stjecatelj svoju faktičnu vlast na/glede stvari uspostavlja svojim jednostranim činom i bez obzira na činjenicu (uzećem ili oduzećem) je li prije toga na/glede stvari bio uspostavljen posjed druge osobe. S druge strane, izvedeni

²⁷ Tko stvar ili pravo posjeduje priznajući višu vlast posrednoga posjednika, nesamostalni je posjednik. S druge strane, tko stvar posjeduje kao da je njezin vlasnik ili posjeduje pravo kao da je nositelj toga prava, samostalni je posjednik. Pritom u našem pravu postoji oboriva predmnjeva (*praesumptio iuris*) samostalnog posjeda (dok se drukčije ne dokaže – čl. 11. ZV-a).

²⁸ Posjed je zakonit ako posjednik ima valjan pravni temelj svoga posjedovanja. Dakle, ako po bilo kojem osnovu ima pravo na posjed (*ius possidendi*). S druge strane, posjed je nezakonit u okolnostima kada posjednik nema valjan pravni temelj svoga posjedovanja (čl. 18. st. 1. ZV-a).

²⁹ Posjed je istinit ako nije pribavljen ni silom (*vis*), ni potajno (*clam*), ni zlouporabom povjerenja (*praecario modo*). Dakle, istinit je samo onaj posjed koji nije stečen na protupravan način (čl. 18. st. 2. ZV-a). S druge strane, neistinit je svaki posjed koji je stečen na protupravan način (*vis, clam, praecario modo*).

³⁰ Posjed je pošten (savjestan posjed – *possessio bonae fidei*) ako posjednik, kad ga je stekao, nije znao, niti je s obzirom na okolnosti imao dovoljno razloga posumnjati, da mu ne pripada pravo na posjed. Međutim, poštenje prestaje čim posjednik sazna da mu pravo na taj posjed ne pripada, od kojeg trenutka se pošten posjed pretvara u nepošten posjed – *malae fidei possessio* (čl. 18. st. 3. ZV-a).

(derivativni) posjed proizlazi iz ranije postojećeg posjeda, pa se posjed uspostavlja dvostranim činom ranijeg (dotadašnjeg) posjednika i stjecatelja. U ovim okolnostima dotadašnji posjednik stjecatelju (svom sljedniku) predaje (tradira) faktičnu vlast na/glede stvari, a stjecatelj prima faktičnu vlast na/glede stvari. Pritom može doći do prijenosa (translacije) postojećeg posjeda ili do osnivanja (konstituiranja) stjecateljevog posjeda iz prednikova postojećeg posjeda.

IV.1. Stjecanje posjeda stvari. Ako je činom stjecanja stjecatelj stekao faktičnu vlast na stvari, stečen je posjed stvari. Čin stjecanja može biti jednostran – izvorno stjecanje posjeda i dvostran – izvedeno stjecanje posjeda.

U okolnostima izvornog (originarnog) stjecanja posjeda na stvari stjecatelj svoju faktičnu vlast na stvari uspostavlja svojim jednostranim činom i bez obzira na činjenicu je li prije toga na stvari bio uspostavljen posjed druge osobe (ne dolazi do pravnog slijeda u odnosu na dotadašnjeg posjednika). Posjed se izvorno (originarno) može steći kako na stvari koja do tog trenutka nije bila u posjedu druge osobe – uzimanjem stvari iz prirode,³¹ tako i na stvari koja je do tada bila u posjedu neke druge osobe – oduzimanjem stvari od dotadašnjeg posjednika.³²

U okolnostima dvostranog čina stjecanja – izvedenog stjecanja posjeda, posjed se prenosi predajom same stvari ili sredstva kojim stjecatelj ima vlast na stvari, a predaja se smatra izvršenom kada se stjecatelj voljom prenositelja nađe u položaju izvršavati vlast glede stvari, tako da u ovom slučaju dolazi do sukcesije primopredajom – tradicijom stvari (čl. 14. st. 1. ZV-a). Posjed prednika prenosi se na stjecatelja ili se na temelju posjeda kojeg ima prednik stvara (konstituirati) posjed za stjecatelja.

U navedenom se stvar može predati u posjed stjecatelju kako očitovanjem volje,³³ tako i tjelesnom predajom.³⁴

IV.2. Stjecanje posjeda prava. Prema odredbi čl. 10. st. 5. ZV-a, posjed prava stvarne služnosti ima osoba koja faktično izvršava sadržaj prava stvarne služnosti

³¹ U ovom slučaju, kada stvar nije u nečijem posjedu, stjecatelj svojim jednostranim činom uspostavlja svoju faktičnu vlast na stvari i tako postaje posjednikom te stvari.

³² U ovom slučaju, kada je stvar već u nečijem posjedu, stjecatelj svojim jednostranim, samovlasnim činom oduzima stvar iz posjeda te osobe.

³³ Tjelesna predaja stvari nije potrebna u okolnostima kada se stjecatelj već nalazi u položaju neposrednog izvršavanja faktične vlasti na stvari, odnosno kada se stjecanje posjeda sastoji u promjeni konstrukcije posjeda. U ovim okolnostima posjed se prenosi već suglasnim očitovanjem volje dotadašnjeg posjednika i stjecatelja koje je usmjereno na stjecanje posjeda stvari. Stjecanje posjeda stvari činom izvršenim očitovanjem volje nije vidljivo trećim osobama, pa prema trećim osobama djeluje samo ako su o tome obaviještene, ili ako im je to inače poznato (čl. 15. st. 3. ZV-a).

³⁴ U ovom slučaju radi se o dvostranom voljnom činu dotadašnjeg posjednika i stjecatelja kojim dotadašnji mirni posjednik predaje stvar u ruke stjecatelja. Tjelesnom predajom smatra se i dovođenje stvari u krug stjecateljeve faktične vlasti, predaja putem sredstva posjedovanja, uzimanja stvari uz dozvolu dotadašnjeg posjednika, te predaje stvari putem zastupnika.

glede neke nekretnine.

Posjed prava može se steći osnivanjem posjeda prava koji do tada nije postojao, ali i prelaženjem već osnovanog posjeda prava stvarne služnosti na novu osobu. Osnivanje posjeda prava stvarne služnosti može se, kao i kod stjecanja posjeda stvari, dogoditi jednostranim ili dvostranim činom stjecanja. Upravo ovisno o tom činu, tj. o tome je li njime stjecateljeva faktična vlast jednostrano nametnuta ili je osnovana dvostranim činom, posjed prava će biti osnovan izvorno ili izvedeno.

Posjed nekog prava stvarne služnosti osniva se onim činom kojim je po prvi puta faktično izvršen sadržaj tog prava, ali da bi neki čin imao značenje faktičnog izvršavanja prava stvarnih služnosti, u smislu odredbe čl. 10 st. 5. ZV-a, potrebno je da poslužna nekretnina bude podvrgnuta izvršavanju služnosti za potrebe povlasne nekretnine, kako faktičnim izvršavanjem ovlaštenika povlasne nekretnine, tako i pokoravanjem toj radnji ovlaštenika poslužne nekretnine.³⁵

ZV posebnim odredbama precizira stjecanje posjeda prava afirmativne stvarne služnosti jednostranim i dvostranim činom,³⁶ stjecanje posjeda prava negativne stvarne služnosti jednostranim i dvostranim činom,³⁷ stjecanje posjeda prava prela-

³⁵ O stjecanju posjeda vidjeti slično i šire; A. Perkušić: *Osnove građanskog prava*, Pomorski fakultet u Splitu 2009., cit. str. 151.-155.

³⁶ Kad posjednik jedne nekretnine jednostrano učini glede nekretnine koju drugi posjeduju nešto što taj ne bi trebao trpjeti, a taj to ipak otpri, posjednik prve nekretnine je time u korist te nekretnine, kao povlasne, izvorno stekao posjed prava stvarne služnosti na drugoj nekretnini kao poslužnoj (čl. 16. st. 1 ZV-a). Kad posjednik jedne nekretnine po sporazumu s posjednikom druge nekretnine učini glede te druge nekretnine nešto što njezin posjednik inače ne bi trebao trpjeti, pa to taj otpri, posjed prava stvarne služnosti činiti to glede druge nekretnine, kao poslužne, nastao je u korist prve nekretnine, kao povlasne, izvođenjem iz posjeda te druge nekretnine (čl. 16. st. 3. ZV-a). Za osnovan posjed prava afirmativne stvarne služnosti na ovaj način uzima se da je on predan stjecatelju (čl. 16. st. 5. ZV-a).

³⁷ Kad posjednik jedne nekretnine jednostrano zabrani posjedniku druge nekretnine činiti na toj nekretnini nešto što bi taj inače mogao činiti, pa to taj zbog toga propusti učiniti, posjednik prve nekretnine je time u korist te nekretnine, kao povlasne, izvorno stekao posjed prava stvarne služnosti da se to propušta činiti na drugoj nekretnini kao poslužnoj (čl. 16. st. 2. ZV-a). Kad posjednik nekretnine počne na temelju sporazuma s posjednikom druge nekretnine propuštati da na nekretnini koju posjeduje čini nešto što bi inače mogao činiti, posjed prava stvarne služnosti da se to propušta činiti na drugoj nekretnini kao poslužnoj nastao je u korist prve nekretnine kao povlasne izvođenjem iz posjeda te druge nekretnine (čl. 16. st. 4. ZV-a). I u ovom slučaju se uzima da je posjed prava stvarne služnosti predan stjecatelju (čl. 16. st. 5. ZV-a).

ženjem posjeda povlasne stvari,³⁸ te stjecanje posjeda prava stvarne služnosti nasljeđivanjem.³⁹

V. ZAŠTITA POSJEDA

V.1. Posjed koji se štiti. Ukoliko posebnom zakonskom normativom nije što specijalno regulirano, u našem pravu štiti se svaki posljednji mirni posjed stvari, odnosno posjed prava stvarne služnosti.⁴⁰ Normativom ZV-a pruža se zaštita posljednjem mirnom posjedniku od svakog samovlasnog smetanja i bez obzira na činjenicu kakve je taj posjed kakvoće, te ima li posjednik pravo na taj posjed.

U okolnostima kada neka osoba smatra da ima pravo na posjed - *ius possidendi* (npr. vlasnik stvari), nije ovlaštena mirnom posjedniku samovlasno oduzeti taj posjed ili ga u njemu uznemiravati, već svoje pravo na posjed može ostvariti u redovitom parničnom postupku. Pri tom se pravo na posjed može utvrđivati i ostvarivati pred sudom, ili drugim nadležnim tijelom, neovisno o trajanju i ishodu postupka za zaštitu posjeda (čl. 26. ZV-a).

ZV-a pruža posjedovnu zaštitu posrednom i neposrednom posjedniku (čl. 23. ZV-a),⁴¹ posjedniku i suposjedniku (čl. 24. st. 1. ZV-a),⁴² te faktičnom i nasljedničkom

³⁸ Posjed prava stvarnih služnosti uspostavljen u korist određene nekretnine kao povlasne prelazi zajedno s posjedom te povlasne nekretnine na stjecatelja kad ona bude predana drugome u posjed. No, onaj tko izvorno stekne posjed nekretnine, ne stječe samim time i posjed prava stvarne služnosti koja postoji u njezinu korist (čl. 16. st. 6. ZV-a).

³⁹ Ostaviteljevi posjedi stvari i prava prelaze na njegove nasljednike zbog ostaviteljeve smrti u njezinu času, onakvi kakvi su u tom času bili u ostavitelja (čl. 17. st. 1. ZV-a).

⁴⁰ Tako je iznimka ustanovljena posebnom normativom Zakona o vodama gdje prema izričitoj odredbi čl. 64. st. 4. tog Zakona, osoba koja neovlašteno koristi javno vodno dobro ne može ostvariti posjedovnu zaštitu.

⁴¹ Prema odredbi čl. 23. st. 1. ZV-a, posredni posjednik u posjedovnoj zaštiti ima pravo zahtijevati za sebe i predaju stvari od treće osobe u slučaju kada neposredni posjednik ne može ili neće ponovno preuzeti posjed koji mu je bio oduzet. No, prema odredbi čl. 23. st. 2. ZV-a posredni posjednik neće biti ovlašten staviti zahtjev za posjedovnom zaštitom protiv neposrednog posjednika, ako bi za odlučivanje o tom zahtjevu bilo nužno raspravljati o njihovom pravnom odnosu.

⁴² Svaki je suposjednik ovlašten štititi suposjed putem suda od samovlasnog smetanja treće osobe, a od drugih suposjednika jedino ako su ga potpuno isključili od dotadašnjeg suposjeda ili su mu bitno ograničili dotadašnji način izvršavanja faktične vlasti. No, ni suposjednik neće biti ovlašten staviti zahtjev za posjedovnom zaštitom od smetanja koje je počinio njegov suposjednik ako bi za odlučivanje o tom zahtjevu bilo nužno raspravljati o njihovom pravnom odnosu.

(idealnom) posjedniku (čl. 25. ZV-a).⁴³

Kako je u našem pravu s posjedom stvari izjednačeno faktično izvršavanje sadržaja prava stvarnih služnosti glede neke nekretnine (posjed prava), to se na posjed prava stvarne služnosti na odgovarajući način primjenjuju odredbe o posjedu stvari (čl. 10. st. 5. ZV-a).

V.2. Zabrana samovlasti i čin smetanja posjeda. Prema odredbi čl. 20. st. 1. i 2. ZV-a, tko posjedniku bez njegove volje oduzme posjed ili ga u posjedovanju uznemirava, samovlasno je smetao njegov posjed. Samovlast je zabranjena, pa bez obzira na to kakav je posjed, nitko ga nema pravo samovlasno smetati, što uključuje i osobe koje smatraju da imaju jače pravo na posjed. Pri tom se samovlasnim smatra i čin oduzimanja ili smetanja posjeda koji je učinjen u nekom javnom, društvenom ili sličnom interesu, ako nije dopušten zakonom ili na temelju zakona. Ne smatra se samovlasnim smetanjem posjeda tek onaj čin oduzimanja ili smetanja posjeda koji je dopušten zakonom ili odlukom suda, odnosno drugoga tijela (čl. 20. st. 4. ZV-a). Kad je riječ o činu koji je dopušten zakonom treba naglasiti kako u takvim okolnostima zakon izrijeком treba dozvoljavati poduzimanje čina kojim se posjedniku oduzima ili na određeni način mijenja, odnosno ograničava, njegova dotadašnja faktična vlast, a nije dovoljno da zakon daje samo pravo na posjed (primjere oduzimanja ili smetanja posjeda koji je dopušten zakonom možemo naći u okolnostima nužne obrane, krajnje nužde, prava zadržanja i sl.).⁴⁴

Što se smatra smetanjem posjeda regulira odredba čl. 20. st. 2., te čl. 21. st. 1. ZV-a. Tako je posjed smetan ako neka osoba posjedniku samovlasno oduzme posjed ili ga u posjedovanju uznemirava. Posjed se smatra oduzetim ako je potpuno prestala faktična vlast dotadašnjeg posjednika, dok se posjed smatra uznemirenim ako dotadašnja faktična vlast nije prestala, ali je u određenom dijelu ograničena tuđom faktičnom vlašću na/glede iste stvari. Čin smetanja posjeda može biti učinjen činjenjem i nečinjenjem.

⁴³ Posjed koji je s ostavitelja prešao na nasljednike - nasljednički posjed ovlašten je štititi svaki nasljednik, odnosno sunasljednik od samovlasnog smetanja treće osobe. Ako objektom posjeda na temelju svojih ovlaštenja upravlja izvršitelj oporuke ili skrbnik ostavine, tada su te osobe ovlaštene tražiti zaštitu posjeda koji je s ostavitelja prešao na nasljednike. Međutim, time se ne dira u pravo svakog pojedinog nasljednika ili sunasljednika na zaštitu, ali u tom slučaju oni mogu zahtijevati povrat oduzetog jedino prema izvršitelju oporuke, odnosno skrbniku ostavine (čl. 25. ZV-a).

⁴⁴ Smetanje posjeda nije samovlasno; - ako je učinjeno prema volji (suglasnosti) posjednika (čl. 20. st. 2. ZV-a), - ako je do njega došlo u uvjetima dopuštene samopomoći (čl. 20. st. 3. ZV-a), - ako je čin oduzimanja ili smetanja posjeda dopušten zakonom, odlukom suda, odnosno drugog tijela donesenog na temelju zakona koji to dopušta (čl. 20. st. 4. ZV-a).

V.3. Ostvarivanje prava na zaštitu posjeda. Prema odredbi čl. 21. st. 1. ZV-a, koga drugi samovlasno smeta u posjedu, bilo da ga uznemirava u posjedu ili mu ga je oduzeo, ima pravo na zaštitu posjeda (čl. 21. st. 1. ZV-a).

Posjedovna zaštita ograničena je prekluzivnim subjektivnim rokom od 30 dana, računajući od dana kad je smetani posjednik saznao za čin smetanja i počinitelja, te objektivnim rokom od godinu dana, računajući od dana nastalog smetanja (čl. 21. st. 3. ZV-a, čl. 27. st. 1. ZV-a). Posjed se štiti dopuštenom samopomoću (čl. 27. ZV-a), te putem suda (čl. 22. ZV-a).

V.3.1. Zaštita posjeda putem samopomoći. Zaštita posjeda putem samopomoći u našem pravu dopuštena je u rokovima u kojim je dopuštena i sudska zaštita. Radi se o ovlaštenju posjednika da svojom vlašću (dakle, bez posredovanja državne vlasti) zaštititi svoj zadnji mirni posjed. Pri tom on svoj posjed može štititi defenzivno (obranom postojećeg posjeda), ali i ofenzivno (ponovnim uspostavljanjem već oduzetog posjeda). U smislu odredbe čl. 27. st. 1. ZV-a, samopomoć je dopuštena u kumulativno ispunjenim pretpostavkama: - posjedu treba prijetiti neposredna opasnost, - da je u toj situaciji samopomoć nužna jer bi sudska zaštita stigla prekasno, - te da u zaštiti posjeda ne bude primijenjena sila veće jakosti nego li je primjereno okolnostima.

V.3.2. Sudska zaštita posjeda. Ova zaštita ostvaruje se u posebnom postupku za zaštitu posjeda pred nadležnim sudom. Riječ je o sumarnom hitnom postupku koji je posebno reguliran odredbama čl. 438. – 445. Zakona o parničnom postupku.⁴⁵ Posjedovna zaštita se pruža prema posljednjem stanju posjeda i nastalom smetanju, bez obzira na pravo na posjed, pravni temelj posjeda, poštenje posjednika, kao i bez obzira na to koliko bi smetanje posjeda bilo u kakvu društvenom, javnom ili sličnom interesu. Pravo na poduzimanje posjedovnih čina (pravo na posjed) u ovom se postupku smije isticati, te se o njemu smije raspravljati, jedino u svezi s prigovorom da oduzimanje, odnosno smetanje posjeda, nije bilo samovlasno. Postavljenim tužbenim zahtjevom tužitelj u ovom postupku zahtjeva: - da se utvrdi

⁴⁵ Glava dvadeset osma ZPP-a (čl. 438. – 445.) posebno regulira postupanje suda u parnicama zbog smetanja posjeda. Tako odredba čl. 440. ZPP-a regulira da pri određivanju rokova i ročišta po tužbama zbog smetanja posjeda, sud je dužan uvijek obraćati osobitu pozornost na potrebu hitnog rješavanja prema prirodi svakog pojedinog slučaja. Raspravljanje o tužbi zbog smetanja posjeda ograničeno je samo na raspravljanje i dokazivanje činjenica posljednjeg stanja posjeda i nastalog smetanja. Isključeno je raspravljanje o pravu na posjed, o pravnoj osnovi, savjesnosti ili nesavjesnosti posjeda ili o zahtjevima za naknadu štete (čl. 441. ZPP-a). Tijekom postupka sud može po službenoj dužnosti i bez saslušanja protivne stranke odrediti privremene mjere koje se primjenjuju u ovršnom postupku radi otklanjanja hitne opasnosti protupravnog oštećenja ili sprečavanja nasilja ili otklanjanja nenadoknadive štete (čl. 442. ZPP-a).

čin smetanja njegova posjeda, - naredi uspostava posjedovnog stanja kakvo je bilo u času smetanja, te – da se zabrani takvo ili slično smetanje posjeda ubuduće (čl. 22. ZV-a).⁴⁶

V.3.3. Zaštita posjeda na pomorskom (općem) dobru kao objektu posjeda.

Naša sudska praksa do stupanja na snagu ZV-a smatrala je da dobra u općoj uporabi ne mogu biti objekt posjeda. Svoje stajalište sudska praksa temeljila je na činjenici da su opća dobra kao stvari izvan prometa (*res extra commercium*), pa time da ne mogu biti niti objekt posjeda. Pri tom se, bez osnove u tadašnjim propisima, nije zadržala samo na dobrima u općoj uporabi (*res publicae publico usui destinatae*), već je šire tumačena i na sva ostala dobra koja su u to vrijeme uz dobra u općoj uporabi smatrana javnim dobrima (*res publicae*). Utoliko sudska praksa u to vrijeme nije dopuštala posjedovnu zaštitu na tim dobrima:

– *Zemljište koje se nalazi na koritu rijeke (prirodni vodotoci) ne može biti u posjedu građanskih osoba, jer se radi o dobru u općoj uporabi s obzirom na čl. 4. Osnovnog zakona o vodama (Sl. list br. 13/65). Kako takvo zemljište ne može biti u pravnom prometu, a time ni u posjedu ne može se na njemu ni steći posjed. (Okružni sud u Varaždinu, Gž-1303/73 od 11. 4. 1973. god., PSP br.5/74).*

– *Na vodnom dobru koje može biti samo u društvenom vlasništvu i u općoj uporabi ne mogu se steći stvarna prava, pa ni posjed i posjedovna zaštita (Vs, Gzz-22/83 od 16. ožujka 1983. god., PSP br.23/84).*

– *Ako sudsko dvorište nema svojstvo dobra u općoj uporabi i u posjedu je suda kao tijela općine, općina ima pravo tražiti posjedovnu zaštitu zbog smetanja posjeda na takvom dvorištu (okružni sud u Zadru, Gž- 1527/86 od 15. 4. 1986. god., PSP br.34/86).*

Nakon stupanja na snagu ZV-a sudska praksa smatra da u smislu odredbi čl. 3. st. 4., čl. 9. st. 4. ZV-a, te odredbi čl. 9. st. 1. ZPDML-a zasnivanje posjeda i pravo na posjedovnu zaštitu ima koncesionar pomorskog dobra u dijelu za koji iz sadržaja koncesije proizlazi da ima pravo isključiti to dobro iz opće uporabe:

– *Međutim, u smislu odredbi čl. 3. st. 4., čl. 9. st. 4. ZV-a, te odredbi čl. 9. st. 1. ZPDML-a, prema stajalištu ovog suda, zasnivanje posjeda i pravo na posjedovnu zaštitu ima koncesionar pomorskog dobra, u dijelu za koji iz sadržaja koncesije proizlazi da ima pravo isključiti to dobro iz opće uporabe. U ovim okvirima posjedovna zaštita se pruža u skladu s općom normativom ZV-a o zaštiti posjeda (čl. 19. – 27. ZV-a). Tako suglasno odredbi čl. 22. st. 1. i 2. ZV-a posjednik kojemu je posjed samovlasno smetan ovlašten je svoj posjed štititi putem suda, zahtijevajući da se utvrdi čin smetanja njegova posjeda, naredi uspostava posjedovnog stanja kakvo je bilo u trenutku smetanja, te*

⁴⁶ O posjedovnoj zaštiti vidjeti slično i šire A. Perkušić: *Osnove građanskog prava*, Pomorski fakultet u Splitu 2009., cit. str. 156.-158.

zabrani takvo ili slično smetanje ubuduće. Posjedovna zaštita se pruža prema posljednjem stanju posjeda i nastalom smetanju, bez obzira na pravo na posjed, pravni temelj posjeda, poštenje posjednika, kao i bez obzira na to koliko bi to smetanje posjeda bilo u kakvu društvenom, javnom ili sličnom interesu (Županijski sud u Splitu, Gž-5420/06 od 8. lipnja 2007. god., izvorno).

Međutim, kako je naprijed navedeno,⁴⁷ pomorsko dobro, kao opće dobro, u određenom dijelu (npr. dijelovi morske obale) po svojim prirodnim osobinama prikladno je za privatnu faktičnu vlast koja se u našem pravu smatra posjedom. Isto tako, pravni poredak normativom ZV-a, kao ni posebnom normativom ZPDML-a, nije isključio pomorsko dobro kao objekt posjedovanja. Tako u našem pravu pomorsko dobro, kao opće dobro, u dijelu koji je po svojim prirodnim osobinama prikladno za privatnu faktičnu vlast koja se u našem pravu smatra posjedom može biti objekt posjeda.

S druge strane, normativom ZV-a pruža se zaštita posljednjem mirnom posjedniku stvari, odnosno posjedniku prava stvarne služnosti, od svakog samovlasnog smetanja njegovog posjeda i bez obzira na činjenicu kakve je taj posjed kakvoće, te ima li posjednik pravo na taj posjed. Tako se u našem pravu štiti svaki posljednji mirni posjed stvari, odnosno posjed prava stvarne služnosti, ukoliko posebnom zakonskom normativom nije što specijalno regulirano. Opće stvarnopravnom normativom ZV-a, kao ni posebnom normativom ZPDML-a, nije isključena posjedovna zaštita pomorskog dobra kao objekta posjedovanja. Tako u našem pravu i u okolnostima kada je objekt posjeda pomorsko dobro, kao opće dobro (odnosno dijelovi općeg dobra koji inače ne mogu biti objektom subjektivnih stvarnih prava), svaki mirni posjednik stvari, odnosno posjednik prava stvarne služnosti, uživa posjedovnu zaštitu od svakog samovlasnog smetanja njegovog posjeda i bez obzira na činjenicu kakve je taj posjed kakvoće, te ima li posjednik pravo na taj posjed. Posjed se štiti dopuštenom samopomoću, te putem suda.

⁴⁷ Vidjeti *supra* II.2.1.1.1.

VI. PRIJEDLOG NOVOG ZAKONA O POMORSKOM DOBRU I MORSKIM LUKAMA

S trenutkom pisanja ovog rada stručnoj javnosti je dostupan prijedlog novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama⁴⁸ od 2. rujna 2009. godine. Ovim Zakonom, čijim bi stupanjem na snagu prestao važiti ZPDML, uređuje se pravni status pomorskog dobra, utvrđivanje njegovih granica, upravljanje i zaštita pomorskog dobra, upotreba i gospodarsko korištenje, razvrstaj morskih luka, lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadogradnje i podgradnje, te pitanja o redu u morskim lukama.

Jednako, kako to određuje čl. 3. st. 1. i 2. ZPDML-a, člankom 3. st. 1. i 2. Prijedloga novog ZPDML-a pomorsko dobro određeno je kao opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, koje ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan ovom posebnom normativom. Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. Slično, kako je to regulirano odredbom čl. 3. st. 3. ZPDML-a, člankom 3. st. 3. Prijedloga novog ZPDML-a, u tom smislu dijelom kopna smatra se morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, kupališta, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva.

Nadalje, jednako kako to određuje čl. 5. ZPDML-a, člankom 5. Prijedloga novog ZPDML-a određeno je da se građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju pripadnošću pomorskog dobra, te je isključeno stjecanje prava vlasništva i ograničenih stvarnih prava na pomorskom dobru.

Međutim, dok ZPDML nije iskoristio mogućnosti (svakako prednosti) koje mu je svojim općim odredbama dopustio ZV (čl.3. st. 4., te čl. 9. st. 4.) glede pravnog razdvajanja zgrada i drugih građevina izgrađenih na općem dobru na temelju koncesije, kojim izuzetkom ove građevine mogu predstavljati posebnu nekretninu dok koncesija traje, Prijedlog novog ZPDML-a uvažava potrebe prakse, te iznesene sugestije pravne doktrine,⁴⁹ tako da odredbom čl. 5. st. 3. određuje da se iznimno, na osnovi ugovora o koncesiji koji uključuje gradnju objekta suprastrukture na pomorskom dobru, može steći vlasništvo nad tim objektima suprastrukture za vrijeme trajanja koncesije. Kako je već

⁴⁸ Prijedlog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama od 2. rujna 2009. godine (u daljnjem tekstu: Prijedlog novog ZPDML-a).

⁴⁹ Vidjeti A Perkušić: Opće dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, o. c. str. 79-91, A. Perkušić: Pomorsko (opće) dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, o. c. str. 12-21.

izneseno, u okolnostima uočenih prednosti koje morska obala pruža u gospodarskom razvoju Republike Hrvatske, u kojima je obzirom na zakonsku regulativu konačno očekivati skorbu urednu evidenciju pomorskog dobra u zemljišnim knjigama suda, te kada nakon prestanka koncesije ponovo do izražaja dolazi načelo pravnog jedinstva nekretnine, i tada zgrade i druge građevine izgrađene i trajno povezane s općim dobrom ponovo postaju sastavnim dijelom pomorskog dobra, ovakva novela predstavlja dobro rješenje.

Za razliku od ZPDML-a, koji, kako je već navedeno, svojim odredbama nije regulirao pomorsko dobro kao objekt posjedovanja, Prijedlog novog ZPDML-a odredbom čl. 6. uređuje da nitko nema pravo na posjed pomorskog dobra osim privremeno na temelju ugovora o koncesiji prema odredbama istog Zakona, dok koncesija traje. Ovakvo rješenje otklanja dvojbe kod mogućnosti stjecanja i zaštite posjeda na općem dobru, u skladu je sa zauzetim stajalištima sudske prakse,⁵⁰ te predstavlja korak unaprijed u odnosu na važeću regulativu ZPDML-a.

U navedenoj regulativi stjecanje i zaštita posjeda na dijelu općeg dobra bila bi moguća na temelju i u granicama ovlaštenja ugovora o koncesiji, te dok taj ugovor traje.

VII. ZAKLJUČAK

Pomorsko dobro, kao opće dobro predstavlja stvar izvan prometa (*res extra commercium*). Na njemu se ne mogu stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava. Riječ je o stvarima koje ne mogu biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava pa je način uporabe i korištenja tih stvari pobliže uređen posebnom javnopravnom (upravnopravnom) normativom.

S druge strane posjed (*possessio*) je pravno relevantna faktična vlast na stvari, a ne subjektivno stvarno pravo. Posjed podrazumijeva neposrednu ili posrednu pravno relevantnu faktičnu vlast na stvari, pa predmet (objekt) posjeda mogu biti sve stvari koje po svojim prirodnim osobinama mogu biti u nečijoj faktičnoj vlasti, ukoliko to pravni poredak nije isključio. Pomorsko dobro, kao opće dobro, u određenom dijelu morske obale je po svojim prirodnim osobinama prikladno biti objektom posjeda. Pravni poredak, kako općepравnom normativom ZV-a, tako i posebnom regulativom ZPDML-a, nije isključio pomorsko dobro kao objekt posjedovanja. Utoliko je zaključiti da u našem pravu pomorsko dobro, kao opće dobro (odnosno dijelovi pomorskog dobra koji inače ne mogu biti objektom subjektivnih stvarnih prava), u određenom dijelu morske obale koja je po svojim prirodnim osobinama pogodna biti u nečijoj faktičnoj vlasti može biti objekt posjeda.

⁵⁰ Odluka Županijskog suda u Splitu br. GŽ-5420/06 od 8. lipnja 2007. god. Vidjeti *supra* V.3.3.

Isto tako, normativom ZV-a pruža se zaštita posljednjem mirnom posjedniku stvari, odnosno posjedniku prava stvarne služnosti, od svakog samovlasnog smetanja njegovog posjeda i bez obzira na činjenicu kakve je taj posjed kakvoće, te ima li posjednik pravo na taj posjed. Tako se u našem pravu štiti svaki posljednji mirni posjed stvari, odnosno posjed prava stvarne služnosti, ukoliko posebnom zakonskom normativom nije što specijalno regulirano. Opće stvarnopravnom normativom ZV-a, kao ni posebnom normativom ZPDML-a, nije isključena posjedovna zaštita pomorskog dobra kao objekta posjedovanja. Tako u našem pravu (*de lege lata*) mirni posjednik dijela pomorskog dobra - morske obale (koja je po svojim prirodnim osobinama pogodna biti u nečijoj faktičnoj vlasti) uživa posjedovnu zaštitu (dopuštenom samopomoći ili putem suda) od svakog samovlasnog smetanja njegovog posjeda.

ZPDML nije iskoristio mogućnosti (svakako prednosti) koje mu je svojim općim odredbama otvorio ZV (čl.3. st. 4., te čl. 9. st. 4.) glede pravnog razdvajanja zgrada i drugih građevina izgrađenih na općem dobru na temelju koncesije, kojim izuzetkom ove građevine mogu predstavljati posebnu nekretninu dok koncesija traje. Utoliko takve građevine, izvan okolnosti da su po svojim prirodnim osobinama pogodne biti u nečijoj faktičnoj vlasti, prema važećoj normativi nemaju poseban status niti kao objekt posjeda. Prijedlog novog ZPDML-a uvažava potrebe prakse, te iznesene sugestije pravne doktrine, tako da odredbom čl. 5. st. 3. određuje da se iznimno, na osnovi ugovora o koncesiji koji uključuje gradnju objekta suprastrukture na pomorskom dobru može steći vlasništvo nad tim objektima, za vrijeme trajanja koncesije. U okolnostima uočenih prednosti koje morska obala pruža u gospodarskom razvoju Republike Hrvatske, u kojima je obzirom na zakonsku regulativu konačno očekivati skorourednu evidenciju pomorskog dobra u zemljišnim knjigama suda, te kada nakon prestanka koncesije ponovo do izražaja dolazi načelo pravnog jedinstva nekretnine, i tada zgrade i druge građevine izgrađene i trajno povezane s zemljištem ponovo postaju sastavnim dijelom pomorskog dobra, ovakva novela predstavlja dobro rješenje. Isto tako, Prijedlog novog ZPDML-a odredbom čl. 6. uređuje da nitko nema pravo na posjed pomorskog dobra osim privremeno na temelju ugovora o koncesiji prema odredbama istog Zakona, dok koncesija traje. Ovakvo rješenje otklanja dvojbe kod mogućnosti stjecanja i zaštite posjeda na općem dobru, te predstavlja korak naprijed u odnosu na važeću regulativu ZPDML-a.

LITERATURA

1. Annerns E., *Hand wahre Hand. Studien zur Geschichte der germanischen Farnisvervolgung*, Stockholm, 1952.
2. Apathy P., *Die publizianische Klage*, Wien, 1981.
3. Bravar A., Neki aspekti stvarnih prava na pomorskom dobru, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, broj 6/1997., str. 705-714.
4. Brežanski, J., Smetanje posjeda – problemi zaštite posjeda, *Naša zakonitost*, br. 9/1986., str. 1241-1249.
5. Ehrenzweig A., *System des österreichischen allgemainen Privatrechts, Bd. I, Sachenrecht*, Wien, 1957.
6. Eichler H., *Institutionen des Sachenrechts, II/I*, Berlin, 1957.
7. Gavella, N., O dosjelosti kao ustanovi našeg pravnog uređenja, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, br. 3/1976, str. 241-270.
8. Gavella, N., O posjedu s obzirom na uređenje koje je uspostavio Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, *Naša zakonitost*, br. 4/1981, str. 51-64.
9. Gavella, N., O posjednikovoj volji, obzirom na uređenje posjedovanja zasnovano na objektivnoj koncepciji posjeda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, br. 4/1983., str. 131-143.
10. Gavella, N., *Posjed stvari i prava*, Narodne novine, Zagreb 1990.
11. Gavella, N., Sadržaj vlasnikovog reivindikacijskog i publicijanskog zahtjeva, te posjednikovih protuzahatjeva, *Privreda i pravo*, br.12/1981, str. 19-38.
12. N. Gavella, N., Josipović, T., Gliha, I., Belaj, V., Stipković Z., *Stvarno pravo*, Informator, Zagreb 1998.
13. Gavella, N., Josipović, T., Gliha, I., Stipković Z., *Stvarno pravo, svezak I*, Narodne novine, Zagreb 2007.
14. Hedemann J.W., *Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches*, Berlin, 1950.
15. Klarić, P., Vedriš M., *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb 2008.
16. Perkušić A., Opće dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, *Pravni vjesnik*, Tromjesečni glasnik za pravne i društveno-humanističke znanosti Pravnog fakulteta Sveučilišta J.J. Strossmayera u Osijeku br. 19-2003-3-4, str. 79-91.
17. Perkušić A., *Osnove građanskog prava*, Pomorski fakultet u Splitu, 2009., str. 146-148.
18. Perkušić A Pomorsko (opće) dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, *Naše more*, br. 1-2/2005, str. 13– 21.
19. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama Narodne novine br. 158/03, 100/04, 141/06 i 38/09.

20. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08 i 38/09.
21. Žuvela Ž., O posjedu i njegovoj zaštiti, *Informator* br. 3320-3321/1986.
22. Žuvela M., Neke napomene o smetanju posjeda posrednog posjednika, *Odvjetnik*, br. 5-6/1985, str. 1-10.
23. Žuvela Ž., Koncesije, *Hrvatska pravna revija*, br. 1/2001, str. 102-112.

Summary:

ACQUISITION AND PROTECTION OF POSSESSION WITHIN MARITIME (PUBLIC) DOMAIN – DE LEGE LATA – DE LEGE FERENDA (With Special Regard to the Draft Bill on Maritime Domain and Sea Ports)

Maritime domain, as the public domain, according to the general enactment of Ownership Law and other real rights, and special enactment of the Law on Maritime Domain and Sea Ports, represents a non-tradable subject, which as such, cannot be the object of Ownership Law and other real rights. As the possession is legally relevant factual governance (power) of property, and not subjective real right, and as afore mentioned enactment does not expressly exclude the maritime domain as the object of ownership, there is a doubt whether the legal protection of possession of things is allowable, i.e., the possession (praedial servitude) of maritime domain as the public domain. In further analyses of de lege lata enactment which regulates the domain, the public domain, and the special maritime domain, the authors analyse the possibility of acquisition, as well as protection, of possession, i.e., of possession (praedial servitude) of maritime domain, as the public domain, with the analyses of solutions brought forward in the draft bill of the new Law on Maritime Domain and Sea Ports - de lege ferenda.

Key words: *possession, acquisition of possession, protection of possession, public domain, maritime domain.*

RAZVOJ INSTITUTA ZAJEDNIČKE HAVARIJE I YORK – ANTWERPENSKIH PRAVILA S POSEBNIM OSVRTOM NA REVIZIJU PRAVILA IZ 2004. GODINE

VELJKO KOVAČEVIĆ, dipl. pravnik*

UDK 347.799.2 : 341.24

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 16.6.2009.

Prihvaćeno za tisak: 17.2.2010.

Predmet obrade u ovom članku jest revizija York-antwerpenskih pravila izvršena u Vancouveru 2004. godine kao i njene moguće implikacije na dosadašnju opšteprihvaćenost York-antwerpenskih pravila od strane svih učesnika u pomorskom transportu.

Pisac analizira ključne izmene koje su izvršene u Vancouveru 2004. god., koristeći istorijski metod u nastojanju da utvrdi razloge koji su do tih izmena doveli, ukazujući na neke bitne rasprave koje su obeležile kako period pre inicijative Udruženja za međunarodno pravo (ILA) tako i period rada konferencija, počev od 1864. god. Na samom kraju pokušava da predvidi da li će tako revidirana York-antwerpenska pravila imati i dalje isti uticaj koji su imali do izmena iz 2004. god. s obzirom da je inicijativa potekla samo iz krugova osiguravača, a uz oštro protivljenje predstavnika brogarskih kompanija.

Ključne reči: zajednička havarija, York-antwerpenska pravila, nagrada za spasavanje, privremene popravke.

1. RAZVOJ INSTITUTA ZAJEDNIČKE HAVARIJE

Za potrebe ovog članka poželjno je pre prelaska na meritum stvari razmotriti neka pitanja koja su se tokom rada konferencija javljala kao sporna, a koja su revizijom

* Veljko Kovačević, dipl. pravnik, specijalista za pomorsko pravo, Ministarstvo za infrastrukturu, Nemanjina 22-26, Beograd, Republika Srbija; e-mail: veljkozemun@gmail.com.

iz Vancouvera prvi put dobila svoj današnji izgled. Korišćenje istorijske metode u tretiranju ove problematike čini se korisnim, iz razloga boljeg razumevanja promena koje su izvršene u okviru York-antverpenskigh pravila u Vancouveru 2004. godine.

Iako postoje mišljenja da su pravila o zajedničkim havarijama stvorili Feničani, prve pisane tragove o njima srećemo zahvaljujući Justinijanovim *Digestama* u kojima je sačuvan tekst *De lege Rhodia de jactu*, a koji, u prevodu, glasi:

“Rodijski zakon određuje da ako se teret baci u more u svrhu olakšanja broda, svi će doprinosom naknaditi ono što je dato za opšti interes.”

Ono što se može zaključiti iz ovog citata, jeste ujedno i najveći značaj *De lege Rhodia de Jactu*. Naime, u ovom pravnom izrazu sadržana je bit pravnog instituta zajedničke havarije, a to je utvrđivanje obaveze da svi koji se učinjenom žrtvom koriste, doprinose u snošenju gubitka onima koji su snošenjem žrtve pretrpeli gubitak.¹ S druge strane, kao nedostatak ovog pravnog izvora navodi se da je njime reglementiran samo jedan slučaj koji je dovodio do stvaranja obaveze na kontribuciju u zajedničku havariju, s tim da po opštem uverenju primena ovog instituta ni tada nije bila ograničena samo na bacanje tereta u more već se primenjivao i na druge slične situacije. Pored toga, Jakaša ukazuje i na to da Rimljani nisu shvatili pravi značaj ovog instituta te su koristili pravnu konstrukciju kojom su vlasniku žrtvovanog tereta davali pravo na *actio locati* protiv *magistra navis*, koji je prema vlasnicima ostalog tereta imao *actio conducti*.²

Pored ovog, srećemo i nešto stariji izvor, koji potiče iz VIII veka, a to je zbirka pomorsko-pravnih pravila *Nomos Rodion Nautikos*, a koji predviđa nešto drugačije rešenje u pogledu obaveze na plaćanje doprinosa. Naime, po *Digestama*, osnova ove obaveze leži u ugovoru, dok prema *Nomos Rodion Nautikos* ona leži u postojanju zajednice učesnika u pomorskom poduhvatu. Prema tome, ona nije ograničena samo na slučajeve namernog prouzrokovanja štete u trenutku zajedničke opasnosti, već i na čitav niz drugih šteta koje su nastale zbog pomorske opasnosti, sudara i sl. Prema tome, to zajedništvo radi ostvarivanja koristi učesnika u zajedničkom pomorskom poduhvatu rezultira zajedničkim snošenjem određenih rizika i utvrđuje obavezu međusobnog doprinošenja u smislu načela da zajedništvo samo po sebi, pa i onda kada je dobrovoljno, nosi i dobro, ali i zlo.³

Institut zajedničke havarije, u njegovom današnjem obliku, prvi je put definisan Odlukom Luja XIV iz 1681. god. (*Ordonnance de la marine marchande*), a izvršio

¹ Kačić Hrvoje, *Zajednička havarija - Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*; Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica “Dunav” – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983., str. 2.

² Jakaša Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije; Knjiga IV; Plovidbene nezgode; Svezak 1. Zajedničke avarije*; Zagreb, 1987., str. 7.

³ Kačić Hrvoje; ibidem, str. 2.

je uticaj na ostatak evropskih država da definišu ovo pitanje u svojim pomorskim zakonodavstvima. Počev od 1750. god. zakonici su redom doneti u Hamburgu, Prusiji, Danskoj, Švedskoj i Španiji zajedno s odlukama u Amsterdamu, Rotterdamu i Midleburgu. Definicija koja je utvrđena u francuskom zakoniku našla se u svim drugim zakonikima⁴:

“Svaki izvanredni trošak, koji je učinjen i za brod i za robu ili odvojeno, kao i svaka šteta koja im se dogodi od ukrcaja i polaska pa sve do dolaska i iskrcaja, smatraće se havarijom. Izvanredni troškovi koji su učinjeni samo u interesu broda ili samo u interesu tereta, kao i štete koje se dogode njima pojedinačno, predstavljaju običnu i partikularnu havariju; svaki izvanredni trošak kome su izloženi, ili šteta koju su pretrpeli, u cilju zajedničkog spasa tereta i broda, predstavlja složenu i zajedničku havariju.”

Pravo i praksa SAD-a razvijali su se po sličnom principu. Vrhovni sud SAD-a definisao je zajedničku havariju u *The Star of Hope* na sledeći način⁵:

“Doprinosi zajedničke havarije su definisani tako da budu doprinosi svih strana učesnika pomorskog poduhvata, kako bi se nadoknadio gubitak koji je podnet od jednog broja učesnika zbog namernog žrtvovanja jednog dela broda ili tereta, kako bi se spasio ostatak robe i životi ljudi na brodu od neposredne opasnosti, kao i izvanredni trošak koji je podnet od strane jednog ili više učesnika za zajedničku korist svih interesa uključenih u poduhvat. Gubici, zbog kojih se zahteva zajednička havarija su obično podeljeni u dve vrste: 1. Oni do kojih dolazi usled namernog žrtvovanja dela broda ili dela tereta a u cilju da se zaštiti ceo poduhvat od propasti (odlaganja, zamrzavanja); 2. Oni do koji dolazi usled izvanrednih troškova koji su učinjeni u zajedničku korist broda i tereta.”

U oblasti istočnog Mediterana, institut zajedničke havarije je bio regulisan u statutima primorskih gradova kao što su Split, Krk, Dubrovnik, Zadar, Hvar i Rab. Izvesna razlika, kada je u pitanju kontribuirajuća vrednost broda, postojala je i između ovih statuta. Tako na primer, u statutu Krka brod doprinosi u zajedničku havariju s jednom polovinom, a u statutu Dubrovnika s jednom trećinom svoje vrednosti, ali ono što je zajedničko za rešenja iz ovih statuta jeste isticanje privilegovanosti brodovlasničkih interesa u odnosu na interese tereta, što je bilo opšteprihvaćeno do donošenja York-antverpenskigh pravila.

S druge strane, zemlje severne Evrope, u odnosu na institut zajedničke havarije su u većoj meri receptirale načela rimskog prava u odnosu na mediteranske zemlje, čiji su statuti zasnovani na *Nomos Rhodion Nautikos*.⁶

⁴ Richard Cornah, *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules* – <http://www.jssusa.com/RCJIML.pdf>, 2004., str. 2.

⁵ Ibidem, str. 3.

⁶ Jakaša Branko; ibidem, str. 9.

U Engleskoj se institut zajedničke havarije razvio putem običaja koji su se na samom početku odnosili samo na pomorsko osiguranje da bi se kasnije proširili i na druga područja. Ovi običaji su poznati pod nazivom *Običaji Lloyd'sa*⁷, o čijem će uticaju na nastanak i razvoj York-antverpenskih pravila nešto kasnije biti više reči.

U materiji zajedničkih havarija na našim prostorima nije bilo nikakvih noviteta sve do dolaska Francuza, koji u najvećem prostoru našeg priobalnog područja formiraju tzv. Ilirske provincije, gde se kao pozitivno pravo prvo promulgira, već pominjana, *Ordonnance de la marine marchande* iz 1681. god., a nakon toga druga knjiga *Code de Commerce* iz 1807. god., koji je u predmetnoj materiji ostao na snazi i za vreme austrijske vladavine.⁸

I u Napoleonovom zakoniku dolazi do izražaja privilegovanost brodovlasničkih interesa jer se kaže da će brod doprinositi samo s polovinom svoje vrednosti, dok se za teret propisuje da doprinosi celokupnom svojom vrednošću koju ima na odredištu, s tim da ono što je bitna karakteristika ovog zakonika jeste što se predviđa njegova primena samo ukoliko ugovorom nije predviđeno nešto drugo.

2. DEFINICIJA I ELEMENTI ZAJEDNIČKE HAVARIJE

Na osnovu ovog kratkog istorijskog pregleda može se zaključiti da se radi o najstarijem, najoriginalnijem i jednom od najkomplikovanijih instituta u pomorskom pravu. Prof. Ivošević ističe da suština zajedničke havarije leži u ideji pravičnosti koja namerne i razumne štete učinjene za zajednički spas u momentu zajedničke opasnosti raspoređuje na sve učesnike pomorskog poduhvata.⁹

Zbog različitog regulisanja pojedinih elemenata zajedničke havarije u Velikoj Britaniji i na kontinentu problem zajedničke havarije postao je naročito naglašen i poprilično nepodnošljiv za trgovačke interese pa se počelo s radom na donošenju prihvatljivog međunarodnog rešenja, što je okončano najpre u Yorku 1864., a konačno u Antwerpenu 1877. god., kada su doneta pravila o zajedničkoj havariji koja su dobila naziv York-antverpenska pravila. Problemi i različita stanovišta koja su pratila njihovo donošenje, a koja nisu do kraja usaglašena ni do današnjih dana, biće detaljno razmotrene u drugom delu ovog rada, ali ono što je konačno definisano kao osnovni elementi zajedničke havarije jesu:

⁷ Ibidem, str. 10.

⁸ Richard Cornah; ibidem, str. 4.

⁹ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 245.

1. Postojanje zajedničkog pomorskog poduhvata.
2. Ugrožavanje tog poduhvata stvarnom i neposrednom opasnošću (zajednička opasnost).
3. Namernost i razumnost čina žrtvovanja.
4. Da učinjeno žrtvovanje ili podneti troškovi dovedu do zajedničkog spasa, odnosno da su dali koristan rezultat, s tim da je ovo jedini element gde ne postoji potpuna usaglašenost.

2.1. Zajednički pomorski poduhvat

Pomorska plovidba u komercijalnom smislu predstavlja zajednicu broda, tereta i vozarine.¹⁰ Potrebno je da su u konkretnom pomorskom poduhvatu bila ugrožena dva od ova tri interesa da bi se smatralo da postoji zajednički pomorski poduhvat i da bi učinjena žrtva ili trošak mogli dovesti do zajedničke havarije. Zajednička havarija najčešće postoji ako su ugroženi brod i teret, ali zajednička havarija može da postoji ponekad i kao zajednica broda i vozarine, a to je slučaj kada brod plovi u balastu, ali je pod ugovorom, pa uspešnim dolaskom u određenu luku stiče pravo na ugovorenu vozarinu. Prema tome, čin zajedničke havarije doprinosi mogućnosti naplate ugovorene vozarine, a tako spašena vozarina dužna je da doprinosi u zajedničku havariju.¹¹

Kada imamo situaciju da su brod, teret i vozarina u vlasništvu istog subjekta, na pitanje da li se tada može raditi o činu zajedničke havarije odgovor možemo naći u britanskom *Marine Insurance Actu* iz 1906. god. kojim se propisuje:

“Kada se brod, vozarina i teret ili bilo koja dva od spomenutih interesa nalaze u vlasništvu istog osiguranika, odgovornost osiguravača u pogledu gubitaka odnosno doprinosa zajedničke havarije će biti utvrđena kao da je odnosna imovina u vlasništvu različitih osoba.”

Zajednički pomorski poduhvat postoji od početka pa do završetka preduzetog putovanja, odnosno od ukrcaja pa do iskrcaja tereta. Problem ne postoji ako imamo samo jednu ukrcajnu i jednu iskrcajnu luku, ali se problem javlja kada imamo više ukrcajnih i iskrcajnih luka (što je redovno kod linijske plovidbe). U tom slučaju zajednica postoji samo između broda i onog tereta koji je bio na brodu u trenutku nastanka zajedničke havarije.¹² Postojanje zajedničkog pomorskog poduhvata nije uslovljeno fizičkim prisustvom tereta na brodu. Npr. kada u toku putovanja dolazi do

¹⁰ Ibidem, str. 250.

¹¹ Ibidem, str. 250.

¹² Ibidem, str. 250.

privremenog odvajanja tereta od broda, kada se teret iskrca na obalu ili maone radi privremenog uskladištenja, a da bi se brod olakšao usled nasukanja ili da bi se brod mogao popraviti u doku, smatra se da ne dolazi do prekida zajedničkog pomorskog poduhvata, pa samim tim i troškovi manipulacije robom ulaze u poverilačku masu kao i gubici, odnosno oštećenja na teretu do kojih dođe kao posledica rukovanja teretom u datoj vanrednoj situaciji. Situacija se znatno komplikuje kada se teret iskrca s nasukanog broda radi odsukavanja, ali iskrcani teret ne nastavlja putovanje istim brodom do odredišta, iako brod nakon odsukavanja i eventualnih popravki nastavi putovanje. Ovde se pravi razlika između situacije da li do raskidanja zajednice dolazi na zahtev osobe ovlašćene za raspolaganje teretom ili na temelju odluke zapovednika broda u okviru njegovih ovlašćenja kao faktičkog zastupnika. Naime, zapovednik može doneti odluku u opravdanim slučajevima, npr. kad će popravke broda dugo trajati ili kad su troškovi uskladištenja visoki ili se radi o lako kvarljivoj robi, da organizuje na račun troškova zajedničke havarije otpremu tereta na odredište drugim raspoloživim sredstvima. Ovi troškovi se nazivaju supstituirajući i priznaju se u poverilačku masu zajedničke havarije. Situacija je drugačija kada lice ovlašćeno da raspolaže teretom zahteva preuzimanje istog pre odredišta, zato što ne želi ili zbog ekonomskog interesa ne može da čeka da se putovanje nastavi brodom koji je zbog zajedničke havarije zadržan. Postavlja se pitanje šta je s obavezom na doprinos ovog tereta koji definitivno prekida zajednički pomorski poduhvat pre odredišta. Imajući u vidu da postojeći međunarodni pomorski običaji ne nude rešenje, a da bi se postigla neophodna pravna sigurnost, u praksi se ova situacija rešava zaključivanjem dodatnog sporazuma koji je poznat pod nazivom “non separation agreement”. Tim se sporazumom na izričit i nedvojben način utvrđuje da će teret, koji bude prevezen na odredište drugim sredstvom, a ne brodom na koji je ukrcan u trenutku čina zajedničke havarije, ostati u obavezi doprinošenja isto kao i da je ostao na brodu i kao da je tim istim brodom dopremljen na odredište.¹³

Zajednica pomorske imovine na moru zasniva se ugovorom između brodovlasnika i vlasnika tereta, pa samim tim imovinske vrednosti koje se nalaze na brodu, a nisu obuhvaćene ugovorom (npr. gorivo, mazivo, brodske zalihe) ne doprinose, odnosno ne potražuju u zajedničku havariju. Kako bi se u potpunosti ostvarilo načelo pravičnosti, uvedeni su neki izuzeci, kao na primer kada se radi o neprijavljenom ili pogrešno prijavljenom teretu. Takav teret po pravilu ne ulazi u zajednicu broda i tereta, međutim iz razloga pravičnosti, ako je takav teret žrtvovan, nema pravo da potražuje u zajedničku havariju, a ako je spašen, onda je dužan da doprinosi u zajedničku havariju.

¹³ Kačić Hrvoje, *Zajednička havarija – Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*; Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica “Dunav” – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983., str. 15.

2.2. Zajednička opasnost

Da bi došlo do priznavanja određenih šteta i troškova kao zajedničke havarije, potrebno je da je zajednički pomorski poduhvat izložen zajedničkoj opasnosti.

Zajednička opasnost predstavlja neočekivani i vanredni događaj u toku pomorskog poduhvata ¹⁴ Redovne događaje koji su povezani s redovnim dejstvom mora, pa čak i jačeg inteziteta, brod sposoban za plovidbu i kvalifikovana posada dužni su da savladaju, odnosno podnose. Prema tome, do čina zajedničke havarije dovodi vanredni događaj kod koga postoji mogućnost potpunog otklanjanja, kao i koji predstavlja opasnost za najmanje dva interesa, jer bi se u suprotnom radilo o partikularnoj havariji. Treba pomenuti da zajednička havarija može nastupiti i kada zajednička opasnost nije postojala, ali se opravdano moglo poverovati, u trenutku prouzrokovanja štete, da postoji, kao i kada zajednička opasnost po svojoj prirodi nije bila ona za koju se smatralo da postoji u trenutku preduzimanja žrtve ili troška.¹⁵ Pitanje kada postoji opasnost koja preči brodu i teretu mora se razmotriti posebno u svakom slučaju.

Na primer, nasukanjem broda može biti stvorena opasnost za brod i teret i tada troškovi odsukanja mogu biti zajednička havarija, ali nasukanje ne mora uvek stvoriti opasnost za brod i teret: možda je stvorena opasnost samo za brod. U tom su slučaju troškovi odsukanja kao i štete prouzrokovane pri odsukanju partikularna havarija. Naravno, intenzitet opasnosti ne mora biti isti i za brod i za teret, ali u svakom slučaju opasnost mora biti ozbiljna.¹⁶

Pomorska opasnost može biti rezultat krivice ili slučaja. Ako je u pitanju pomorska opasnost koja je posledica slučaja, postojanje zajedničke havarije se ne dovodi u pitanje. Međutim, ako je pomorska opasnost posledica nečije krivice, imamo tri moguće situacije tretiranja postojanja zajedničke havarije:

Kada je zajednička havarija prouzrokovana za spas poduhvata od opasnosti koja je nastupila krivicom lica koje je zajedničkom havarijom neposredno oštećeno ili krivicom lica za čije radnje on odgovara.

1. Kada opasnost, zbog čijeg je otklanjanja prouzrokovana zajednička havarija, nije nastupila krivicom lica koje je neposredno oštećeno prouzrokovanjem zajedničke havarije, niti krivicom lica za čije radnje on odgovara.
2. Ugovorno ili zakonsko isključenje odgovornosti.¹⁷

¹⁴ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 251.

¹⁵ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 47.

¹⁶ Ibidem, str. 47.

¹⁷ Ibidem, str. 48.

1. Ako je zajednička opasnost prouzrokovana krivicom lica koje je pretrpelo štetu žrtvom ili troškom učinjenim u cilju da se ta opasnost otkloni, određivanje doprinosa ne bi bilo opravdano. Naime, lica koja su obavezna na plaćanje doprinosa imala bi pravo da od lica koje je takođe ovlašćeno na doprinos, a koje je skrivilo tu opasnost, zahtevaju naknadu štete koja im je pričinjena time što su postala obavezna na plaćanje doprinosa. To znači da bi krajnji rezultat bio isti kao da doprinos nije ni određivan. Osim toga, zahtev tog lica, koje je prouzrokovalo opasnost, za naknadu štete bio bi protivan moralu. Prema tome, čin zajedničke havarije može postojati samo ako je opasnost neskrivljena, tj. ako za njeno nastupanje nije krivo lice koje je pretrpelo štetu. Nemački zakonik propisuje da lice koje je odgovorno za nastupanje opasnosti ne može zahtevati doprinos za zajedničku havariju. Na taj način, brodar ne može zahtevati doprinos za štete zbog gubitka ili oštećenja broda ako je opasnost koja je bila povod za prouzrokovanje štete nastupila kao rezultat nesposobnosti broda za plovidbu, a ta je nesposobnost postojala još pre početka putovanja.

Slučaj kada je zajednička havarija morala biti prouzrokovana zbog sopstvenih mana jedne stvari nije regulisan u nacionalnim zakonodavstvima. Izuzetak je Venecuela, prema čijem Trgovačkom zakoniku havarije broda prouzrokovane zbog sopstvenih mana broda ne mogu predstavljati zajedničku havariju. Slično rešenje predviđeno je u Pomorskom trgovačkom zakoniku Libana. Naravno, ovakva rešenja su isuviše stroga. Ako uz sopstvenu manu jedne stvari prouzrokovanju štete nije doprinela i krivica vlasnika te stvari, nema razloga tu situaciju ne tretirati kao zajedničku havariju.¹⁸

2. Ako je neko drugo lice skrivilo opasnost, a ne oštećeni, zajednička havarija može postojati. Naravno, odvojeno je pitanje obaveze tog lica, koje je prouzrokovalo opasnost, na naknadu štete licima koja su zbog štete, prouzrokovane tom opasnošću, obavezna na plaćanje doprinosa.

3. I konačno, ako je ugovorom ili zakonom isključena odgovornost brodarka za radnje i propuste zapovednika broda ili članova posade u navigaciji ili upravljanju brodom (nautička greška), a kojima je prouzrokovana opasnost zbog koje je čin zajedničke havarije postao neophodan, brodar neće odgovarati za štetu koja je ostalim učesnicima pomorskog poduhvata pričinjena prouzrokovanjem zajedničke havarije. Na primer, brodar neće odgovarati za štetu koju su krcatelji pretrpeli usled obaveze na plaćanje doprinosa za zajedničku havariju, zbog toga što je zbog greške zapovednika broda ili članova posade u navigaciji ili upravljanju brodom postalo nužno da se žrtvuje deo tereta.

Međutim, postavlja se pitanje da li se propisi i klauzule o isključenju odgovornosti mogu protumačiti u smislu ne samo da oslobađaju brodarka obaveze na naknadu štete, nego i da ga ovlašćuju da zahteva doprinos u zajedničku havariju od drugih učesnika u pomorskom poduhvatu u slučaju kada je on neposredno podneo zajed-

¹⁸ Ibidem, str. 49.

ničku havariju zbog otklanjanja opasnosti čije se nastupanje može pripisati uzrocima za koje bi on, bez postojanja ovakvih propisa i klauzula, bio odgovoran. U sudskoj praksi SAD-a prihvaćeno je stanovište da isključenje odgovornosti brodar za radnje i propuste zapovednika i članova posade u navigaciji i upravljanju brodom (nautička greška), a kojima je stvorena opasnost zbog koje su žrtve ili trošak postali neophodni, ne daje, samo po sebi, pravo brodaru da zahteva doprinos za takvu štetu od drugih učesnika u pomorskom poduhvatu. Pravo na doprinos za zajedničku havariju ima brodar tek u slučaju kada je u terećnicu uneta posebna klauzula o tom pravu (tzv. *Jason* ili *New Jason clause*).¹⁹

U engleskom pravu prihvaćeno je drugačije rešenje. I bez posebnih klauzula, brodar može zahtevati od ostalih učesnika pomorskog poduhvata da plate za zajedničku havariju, ako je ugovorom ili zakonom isključena njegova odgovornost za radnje i propuste zapovednika broda i članova posade u navigaciji ili upravljanju brodom, zbog kojih je morala biti prouzrokovana zajednička havarija, ili ako je čin zajedničke havarije bio izazvan nesposobnošću broda za plovidbu.²⁰

York-antverpenska pravila usvajaju stanovište engleskog prava, jer kao osnovno pravilo određuju da doprinos za zajedničku havariju nije zavisao od krivice. Tek se kao dopunsko pravilo određuje da krivica povlači obavezu naknade štete. To bi značilo da kao osnovno pravilo stoji obaveza vlasnika tereta na plaćanje doprinosa za zajedničku havariju koju je pretrpeo vlasnik broda čak i u slučaju kada je zapovednik broda ili član posade svojom skrivljenom radnjom učinio zajedničku havariju neophodnom ili je ona postala neophodna zbog nesposobnosti broda za plovidbu, s tim da bi, na osnovu dopunskog pravila, stekao pravo na naknadu; međutim, ako je brodar isključio svoju odgovornost, do primene dopunskog pravila o naknadi štete ne bi došlo, tako da preostaje samo obaveza vlasnika tereta na plaćanje doprinosa.

2.3. Vanrednost čina

Čin zajedničke havarije predstavlja određeno žrtvovanje broda, tereta ili voza-rine ili određeni trošak koji se preduzima u vanrednim okolnostima i sam po sebi je vanrednog karaktera.

¹⁹ Tzv. “New Jason Clause” glasi: “U slučaju udesa, opasnosti, štete ili propasti, pre ili posle otpočinjanja putovanja, koji nastupe kao rezultat bilo kojih uzroka, bilo zbog nepažnje ili ne, za koje ili za posledice kojih brodovlasnik nije odgovoran po zakonu, ugovoru ili na drugi način, kreatorji, primaoci ili vlasnici tereta doprinosiće s brodovlasnikom za zajedničke havarije kod plaćanja bilo kakvih žrtava, gubitaka ili troškova koji imaju prirodu zajedničke havarije a koji mogu biti učinjeni ili podneti, i platiće troškove spasavanja i posebne troškove koji su učinjeni u vezi s teretom.”

²⁰ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 50.

Redovne i normalne opasnosti koje se mogu otkloniti redovnim postupkom, u okviru onoga što predviđa pomorska struka i postoje sredstva i načini kako da se savladaju, ne predstavlja vanredne događaje.²¹ Prema tome, jedan od osnovnih uslova koji mora biti ispunjen da bi se moglo raditi o zajedničkoj havariji jeste postojanje “vanredne žrtve ili troška”. Vanrednost žrtve i vanrednost troška je *questio facti*, i vrednuje se prema konkretnim okolnostima pojedinačnog slučaja, s tim je teret dokaza na onome koji je podneo vanredni trošak ili žrtvu i zahteva odgovarajuću nadoknadu kroz doprinos zajedničke havarije. Na primer, opasnost od podmornica u vreme rata nije vanredna opasnost, pa zato troškovi koji su učinjeni da bi se ta opasnost otklonila ili smanjila u engleskoj sudskoj praksi nisu priznavani za zajedničku havariju.²² Međutim, štete zbog naprezanja brodskih strojeva da bi brod koji se nasukao bio oslobođen, kao i gorivo koje je tom prilikom potrošeno, predstavlja vanrednu žrtvu i trošak jer nasukanje ne ulazi u okvir redovne plovidbe. Takođe, po engleskom pravu, ne mogu se smatrati zajedničkom havarijom štete zbog upotrebe raznih signalnih sredstava koja služe za davanje znakova opasnosti, zatim zbog upotrebe ulja za smirivanje mora, kao ni upotreba pumpi, pošto je njihova namena takva da budu upotrebljeni u slučajevima vanredne opasnosti.²³ Takođe se ne može smatrati da su vanredno žrtvovani oni predmeti koji bi, i da nisu žrtvovani, sigurno propali. Tako na primer, ne može se smatrati činom zajedničke havarije bacanje u more zapaljene robe, namerno nasukanje broda u situaciji u kojoj bi on i bez namernog čina bio nasukan ili uništenje polomljenih delova broda koji bi, i da nisu žrtvovani, propali.²⁴

2.4. Namernost i razumnost čina

Čin zajedničke havarije mora da bude namerna i razumna radnja zapovednika broda učinjena s ciljem da se spasi preostala imovina, odnosno uspešno privede kraju započeti pomorski poduhvat. Nekada je za žrtvovanje tereta zapovedniku broda bila neophodna saglasnost vlasnika, što danas nije slučaj. S tim u vezi, zanimljivo je istaći primer francuskog zakonika po kome za postojanje zajedničke havarije nije dovoljan namerni čin zapovednika broda, već je neophodno upravo da sasluša mišljenje vlasnika tereta koji se nalazi na brodu, kao i glavnih članova posade. Zatim se taj zaključak sastavlja pismeno, čim je to moguće, i u njemu se navode uzroci

²¹ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 252.

²² Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 39.

²³ Ibidem, str. 39.

²⁴ Ibidem, str. 39.

zbog kojih su žrtva ili trošak neophodni, a potom se sve to unosi u brodski dnevnik. U slučaju različitih mišljenja postupiće se po mišljenju zapovednika broda i glavnih članova posade. Međutim, zakonik nije vodio računa o izmenjenim prilikama po kojima vlasnici tereta više ne prate teret i o činjenici da su okolnosti u kojima bi trebalo preduzeti žrtvu ili trošak takve da ne dozvoljavaju oklevanje do kojeg bi moralo doći ako bi se zahtevao dogovor. Francuska sudska praksa je zato zauzela stanovište po kome više nije neophodno da dođe do dogovora pre preduzimanja čina zajedničke havarije, što je podržala i francuska doktrina. Danas se zapovednik broda ni ne pominje kao lice koje je nadležno za donošenje takve odluke, iako je opšteprihvaćeno da takvu odluku donosi upravo zapovednik broda. Naime, ne spominjanjem zapovednika broda želi se zapravo istaći da je težište na donošenju pravilne i objektivne ocene postojanja svih elemenata za zajedničku havariju od vezivanja te odluke za zapovednika broda. Na ovom mestu treba istaći da naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ovu odluku vezuje za zapovednika broda, odnosno lica koja ga zamenjuju. Ovakva formulacija svakako nije najsretnije rešenje. Naime, iako u najvećem broju slučajeva ovu odluku donosi zapovednik broda (*magister navis*), širokim tumačenjem pravo na donošenje ove odluke može se proširiti na svakog člana posade, pod uslovom da je razumno postupao kao i da je njegov postupak naknadno ratifikovan od strane zapovednika. Međutim, nikakvo široko tumačenje neće biti od pomoći za priznanje pravnih posledica čina zajedničke havarije kada je on preduzet od strane lica koja nisu članovi posade. Na primer, brod se nalazi u luci privezan uz obalu, a iznenadni požar bude primećen s obale. Zatim je usledila brza reakcija vatrogasaca, pre nego što je zapovednik ili bilo koji drugi član posade pozvao vatrogasce. Intervencijom vatrogasaca postigne se uspešni rezultat, ali prilikom gašenja se prouzrokuje šteta na teretu, ili delu tereta ili brodu. Nema nikakvog racionalnog obrazloženja da se na ovu situaciju ne primene načela zajedničke havarije. U britanskom zakonodavstvu ovo pitanje je rešeno i prihvata se da žrtvu, koja se po svojoj prirodi nadoknađuje u zajedničkoj havariji, može narediti da se podnese i osoba koja je *a stranger to the adventure*.²⁵

Svakako je interesantno mišljenje po kome se zajedničkom havarijom mogu smatrati i štete koje zapovednik broda nije nameravao prouzrokovati, ali je na njih ipak pristao pod pritiskom članova posade ili putnika.²⁶ Međutim, bez obzira pod kojim je okolnostima došlo do ovakvog vršenja uticaja na zapovednika broda, čak i kada bi to okolnosti opravdale, prihvatanje ovakvog stanovišta bi značilo preterano proširivanje pojma zajedničke havarije. Ovakva mišljenja su utoliko pre neodrživa

²⁵ Kačić Hrvoje, *Zajednička havarija - Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*; Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica "Dunav" – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983., str. 20.

²⁶ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 41.

zato što engleska sudska praksa nije za vreme drugog svetskog rata priznavala za zajedničku havariju troškove skretanja broda po naređenju nadležnih državnih organa, uz obrazloženje da je zapovednik postupao po naređenju i nije imao mogućnost da ispolji svoju odluku.²⁷

U svakom slučaju, radi se o namernoj radnji određenog lica ili više lica, a ta namera mora biti direktno usmerena na žrtvovanje.

Pored namere, drugi bitan element za pravovaljanost žrtvovanja od strane zapovednika broda jeste razumnost žrtvovanja. Da li je zapovednik delovao razumno, procenjuje se od krajnjeg rezultata njegovog delovanja, a to je spasavanje broda i tereta na osnovu podnetih troškova, odnosno preduzetog žrtvovanja.²⁸

Ovakva objektivizacija dovela je do uspostavljanja pravnog standarda po kome u svakom konkretnom slučaju treba ceniti da li je zapovednik postupao s onom razumnošću koja se može u datim okolnostima da se zahteva od prosečnog zapovednika.

Engleski propisi, sudska praksa i teorija, kao i američka sudska praksa i teorija dosta strogo su ocenjivali ovu razumnost. U ovim pravima se smatralo da samo stvarna opasnost opravdava žrtvu ili trošak, a da šteta koja je *bona fide* pričinjena u verovanju da opasnost postoji, mada u stvari nije postojala, ne može predstavljati zajedničku havariju. Ublažavanje ovog pravila učinjeno je samo utoliko što ako je opasnost postojala, ali nije bila ona za koju se smatralo da postoji u trenutku preduzimanja čina zajedničke havarije, zajednička havarija ipak može nastupiti. Međutim, smatra se da ovo pravilo stavlja brodare u isuviše težak položaj.²⁹ Ne može se zahtevati od zapovednika broda da u svakom slučaju kada mu se čini da se brod i teret nalaze u vanrednoj opasnosti utvrđuje da li ta opasnost i stvarno postoji. Upravo zbog toga, jedino prihvatljivo rešenje jeste tretiranje razumnosti kao pravnog standarda.³⁰

2.5. Zajednički spas

Do donošenja York-antverpenskigh pravila, u svetskoj praksi likvidacije zajedničke havarije postojala su dva različita shvatanja o tome koje sve štete i troškovi treba da budu priznati u zajedničku havariju. Sistem zajedničkog spasa usvaja englesko pravo i praksu i po njemu se u zajedničku havariju priznaju gubici, štete i troškovi učinjeni do momenta kada je imovina spašena od opasnosti koja joj je neposredno

²⁷ Ibidem, str. 41.

²⁸ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 253.

²⁹ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 43.

³⁰ Ibidem, str. 43.

pretila, dakle, do momenta kada je opasnosti prestala. Sistem “zajedničke koristi” primenjivala je, do donošenja JAP-a, većina ostalih pomorskih zemalja. Po ovom sistemu u zajedničku havariju priznaju se i vanredni troškovi koji su neposredna posledica zajedničke havarije i nastali su nakon dosezanja zajedničkog spasa pa sve do završetka pomorskog poduhvata. York-antwerpenska pravila u načelu prihvataju sistem “zajedničkog spasa”, ali, imajući u vidu priznanje određenih žrtava i troškova, o čemu će kasnije biti više reči, delimično se izlazi u susret sistemu “zajedničke koristi”.³¹ U periodu pripreme za reviziju JAP-a od 1970. – 1974. god. vodile su se i rasprave da li uz pojam *common safety* treba uneti i pojam *common benefit*. Na kraju je zauzeto stanovište da nije potrebno unositi pojam *common benefit* jer bi se time znatno proširili kriterijumi o priznavanju određenih troškova u dužničkoj masi zajedničke havarije.

Jedna od tema o kojima se raspravljalo u teoriji bila je i da li je za postojanje zajedničke havarije potrebno da je čin zajedničke havarije dao koristan rezultat, odnosno da li je doveo do spasa preostale imovine ili bar jednog njenog dela. Naravno, danas je opšteprihvaćeno da je za postojanje prava na kontribuciju dovoljno da se spasi samo brod ili samo teret ili makar deo te imovine.

3. PRETHODNE RASPRAVE I DONOŠENJE YORK-ANTWERPENSKIH PRAVILA

Kao što je ranije istaknuto, osnovni problem instituta zajedničke havarije, pre donošenja York-antwerpenskih pravila, bila su različita rešenja oko nekih pitanja zajedničke havarije, a koja su bila utemeljena u pravu i praksi Velike Britanije i na kontinentu. S tog stanovišta zanimljivo je videti koje su to okolnosti dovele do toga da York-antwerpenska pravila dobiju značaj opšteprihvaćenih međunarodnih pravila iz oblasti zajedničke havarije.

Teško je precizno odrediti period kada se engleska praksa počela razlikovati od drugih trgovačkih nacija, ali se okvirno može reći da je to bilo početkom 19. veka.

Richard Cornah u svom članku “The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules” iznosi zanimljiv pregled najznačajnijih razlikovanja po određenim pitanjima zajedničke havarije, tretirajući ih kroz stavove koje je liverpulski likvidator Richard Lowndes zastupao tokom svoje profesionalne karijere. Jedna od prvih razlika koju je Richard Lowndes u svom pamfletu iz 1844. god. istakao ogledala se zapravo u nepravdi koja se događala trgovačkim interesima usled

³¹ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 255.

razlike u tretmanu priznanja u zajedničku havariju zavisno od mesta u kome se vrši likvidacija zajedničke havarije. Nadalje, Lowndes ističe da su takva nepravedna i nelogična rešenja do kojih se dolazilo u praksi glavni argument zašto nije prihvatljivo da se havarija likvidira na bilo kom drugom mestu osim luke odredišta. Naime, Lowndes je smatrao da pravo koje važi u luci odredišta mora biti obavezujuće i za vlasnika robe i za brodovlasnika, ma koliko se ono razlikovalo od engleskog prava, pa čak i kada su sve zainteresovane strane rezidenti Velike Britanije. Lowndes je istakao da u situaciji kada je britanski brodovlasnik naplatio od britanskog trgovca, vlasnika robe koja je ukrcana na brod, veći iznos, kao njegov udeo u zajedničkoj havariji, on je imao pravo, ako je havarija likvidirana u Engleskoj, a po odluci Trgovačkog suda, da je zadrži. S druge strane, u stranoj luci, to se moglo očekivati u zavisnosti od prava zemlje gde je putovanje završilo, a to pravo se moralo primeniti. Ali je istovremeno ukazao da se obaveza potčinjavanja stranim pravima ne proteže i na engleske osiguravače. Njihova odgovornost je bila ograničena na zajedničku havariju onako kako je ona shvaćena i primenjivana u Engleskoj. Ovo pitanje je dovodilo do različitih rešenja u praksi. Međutim, stav sudske prakse je u većini slučajeva bio takav da podržava ovakvo shvatanje, tako da je svaki pokušaj da se engleski osiguravači učine odgovornim za likvidaciju zajedničke havarije koja je sastavljena u inostranstvu izazivao strahovito protivljenje. Upravo zbog toga su trgovci bili izloženi mogućnosti da postanu gubitnici usled razlika koje postoje između engleskog i stranih prava kada je u pitanju zajednička havarija. S tim u vezi, Lowndes je naveo slučaj u kojem je gubitak vlasnika ukrcane robe, čija ukupna vrednost nije bila veća od 1.200 funti, iznosio oko 200 funti. Njegov doprinos u zajedničku havariju, onako kako je ona likvidirana u New Yorku, iznosio je oko 282 funte, koji je on bio obavezan da plati brodovlasniku. Njegovi osiguravači u Londonu angažovali su *Lloyd's* da sačini novu likvidaciju, iz koje je proizašlo da je njegov udeo iznosio samo 82 funte, i to je iznos koji je dobio od njih.³²

On je želeo da istakne da je “englesko pravo mnogo manje pogodno za zajedničku havariju od prava bilo koje druge zemlje.”³³

Ako bismo pažljivije promatrali teorijske rasprave koje su predhodile donošenju York-antverpenskijh pravila, jedna od tema o kojoj se najviše raspravljalo jeste pitanje priznavanja u zajedničku havariju određenih vanrednih troškova učinjenih za zajednički spas plovidbenog poduhvata u trenutku opasnosti. Jedan od najčešćih slučajeva troškova zajedničke havarije jesu troškovi sklanjanja broda u luku skloništa u cilju zajedničkog spasa.

³² Richard Cornah, *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules* - <http://www.jssusa.com/RCJIML.pdf>, 2004., str. 3.

³³ *Ibidem*, str. 4.

Nezavisno od toga što je u odnosu na ovo pitanje šablon već bio postavljen u najvećem broju evropskih zemalja, određenih razlika je bilo, kao na primer u francuskom pravu, gde je preambula *Code de Commerce* dovela do određenih manjih promena, kao i u pruskom zakoniku, prema kome, ukoliko brod, zbog propuštanja vode ili zbog pretrpljene bilo koje druge štete, bude prinuđen da ode u luku, svi troškovi uplovljavanja i isplavljavanja, kao i troškovi iskrcaja i ponovnog ukrcaja, ako brod mora da bude ispražnjen kako bi se na njemu izvršile neophodne popravke, ili zbog bilo kog drugog opravdanog razloga, kao i troškovi zadržavanja posade i njihove plate tokom zadržavanja, smatraće se kao zajednička havarija.³⁴

Pored ove, postojale su i druge razlike. Na primer, španski zakonik je dozvoljavao priznavanje plata pomoraca tokom zadržavanja u luci skloništa ukoliko je brod bio pod *Time charterom*, ali ne i ako je bio angažovan putem *Voyage chartera*. Napoleonov zakonik uneo je određene izmene u francusko pravo, tako da, ako je utočište u luci skloništa prouzrokovano partikularnom havarijom, nikakva priznanja u zajedničku havariju nisu prihvatana. S druge strane, evropska praksa ostala je dosledna tome da troškovi u luci skloništa treba da predstavljaju zajedničku havariju, bez obzira da li je šteta posledica akta zajedničke havarije ili nezgode tokom puta.³⁵

U vezi ovih predmetnih sporenja, američki likvidator Ernest Longdown, pišući 1923. god., zabeležio je, na bazi izvora koji potiču još od 1808. god., da se troškovi u luci skloništa kao što su troškovi pilotaže i tegljenja prilikom uplovljavanja u luku, dodatni ljudi angažovani da pomažu oko pumpanja, taksa za pristajanje broda, karantinski troškovi, troškovi iskrcaja, skladištenja i ponovnog ukrcaja tereta, konzularni troškovi, troškovi ronioca, troškovi pilotaže i tegljenja prilikom isplavljavanja, troškovi spasavanja, troškovi potvrde o zdravstvenom stanju, agencijski troškovi, troškovi plata i provizija, goriva i zaliha za brodske mašine mogu priznati u luci skloništa.³⁶

Zatim se osvrnuo na pristajanje broda u usputne luke i naveo da usputna luka (*Port of Call*) u kojoj brod namerava da stane zbog primanja naloga, ili da se snabde ugljem, ili zbog bilo kog drugog razloga, a koja se nalazi na unapred predviđenom kursu putovanja, može postati luka skloništa, ukoliko, zbog pretrpljene štete usled koje je bio poprilično onesposobljen i pre dolaska u tu luku, ili koju je pretrpeo dok se u njoj nalazio, on mora biti sprečen da nastavi s putovanjem dok se ne izvrše sve neophodne popravke. U tom slučaju troškovi plata i provizija, kao i drugi troškovi koji su uobičajeni za brod i robu tokom dodatnog zadržavanja, nadoknađuju se kroz

³⁴ Ibidem, str. 2.

³⁵ Ibidem, str. 2.

³⁶ Ibidem, str. 3.

zajedničku havariju. U ovakvim slučajevima Vrhovni sud je smatrao da su troškovi plata i provizija nastali tokom dodatnog zadržavanja, prozrokovanog namernom radnjom zapovednika broda, učinjeni “za zajednički spas svih uključenih interesa”, pa su stoga predmet doprinosa zajedničke havarije.³⁷

Zapravo, u pogledu priznavanja ovih troškova u zajedničku havariju i danas postoji distinkcija između engleskog i kontinentalnog prava.

Prema engleskom pravu, ukoliko je ulazak broda u luku skloništa posledica štete koja je učinjena u cilju zajedničkog spasa pa se posledično priznaje u zajedničku havariju, troškovi ulaska u luku skloništa, iskrcaja tereta, ako je to neophodno u cilju popravke broda, skladištenja tereta za vreme trajanja popravki, troškovi ponovnog ukrcaja tereta i izlaska iz luke skloništa priznaju se u zajedničku havariju, zato što su posledica čina zajedničke havarije. Ovaj princip je prvi put ustanovljen u slučaju *Atwood v Sellar*³⁸, a zatim i definisan Pravilima prakse (*Rules of Practice*) Udruženja likvidatora zajedničkih havarija (AAA).³⁹

Lowndes je na početku svoje karijere kao likvidatora zajedničke havarije u prva dva izdanja “biblije” zajedničke havarije (*Lowndes on the Law of General Average*) podržao englesku praksu. Kada je postao poznat u svojoj profesiji, njegova shvatanja su počela da se menjaju tako da je otprilike u vreme trećeg izdanja ponovo počeo da zastupa ranija shvatanja, pa je od 1876. god. na dalje ignorisao englesku praksu u situacijama kada je brod u cilju zajedničkog spasa pribegao u luku skloništa usled štete koja je nastala kao posledica partikularne havarije i dozvoljavao sve troškove u zajedničku havariju.⁴⁰

Ako je ipak razlog ulaska broda u luku skloništa zajednički spas kao rezultat štete usled partikularne havarije, onda je u engleskom pravu i praksi zauzeto stanovište da troškovi ulaska u luku skloništa, i ako je to neophodno iskrcaja tereta, radi vršenja popravki jeste zajednička havarija. Odatle proizilazi da zajednička havarija prestaje u trenutku kada je fizička bezbednost postignuta. Prema tome, troškovi skladištenja tereta tretiraju se kao partikularna havarija koja pada na teret vlasnika tereta, a troškovi ponovnog ukrcaja i izlaska iz luke padaju na teret vozarine. Ovaj princip definisan je Pravilom prakse AAA br. B11.⁴¹

³⁷ Ibidem, str. 3.

³⁸ (1880) 4 Q.B.D. 342, 5 Q.B.D. 286; 4 Asp. M.L.C. 283.

³⁹ Pravilo br. B10 “Kada je ulazak broda u luku skloništa posledica štete koja je sama po sebi predmet zajedničke havarije, i u nju uplovi sa svojim teretom, ili delom tereta, troškovi ulaska i izlaska u luku priznaće se u zajedničku havariju; ako je teret iskrcao u cilju popravke takve štete, troškovi skladištenja, troškovi iskrcaja kao i ponovnog ukrcaja priznaće se u zajedničku havariju.”

⁴⁰ Richard Cornah, Ibidem, str. 4.

⁴¹ R.J. Lambeth, F. C. I. I., *Templeman on Marine Insurance, It's Principles and Practice*, fifth edition; London, 1980., str. 315.

Ovakvo shvatanje zauzeto je i u slučaju *Svendsen v. Wallace* iz 1883.⁴² Naime, ovaj slučaj je možda i najbolji primer za shvatanje takvog diferenciranog pristupa problemu priznavanja troškova učinjenih u luci skloništa u zajedničku havariju od strane engleskog prava i prakse. Slučaj se sastojao u tome da je brod, koji je prevozio pirinač od Rangoona do Liverpoola, tokom oluje iznenada počeo da propušta vodu i zbog toga morao da se vrati u Rangoon na popravku. Kako bi se izvršile popravke na brodu, roba je istovarena, uskladištena i kasnije ponovo ukrcana. Sudija Lopes J. smatrao je da utemeljenost običaja u ovoj materiji nije bila dovoljno uverljiva, pa je zaključio da se ulazak u luku skloništa, ako je neophodan, smatra aktom namerne žrtve, preduzete u zajedničku korist zajednice broda, tereta i vozarine, i da svi troškovi koji su učinjeni da bi brod sigurno morao da nastavi s preduzetim prevozom robe i na taj način zaradi vozarinu, jesu učinjeni u zajedničku korist pomorskog poduhvata, i da ih treba uključiti u zajedničku havariju.⁴³

Apelacioni sud je većinom glasova promenio ovu odluku. Sudija Brett M.R. je smatrao da troškovi koji su učinjeni nakon što je brod već izašao iz stanja opasnosti u luci skloništa, nisu bili povezani s opasnošću koja je pretila brodu i teretu.⁴⁴

Vrhovni sud je takođe potvrdio da troškovi ponovnog ukrcaja tereta nisu uključeni u zajedničku havariju.⁴⁵

Ovde treba naglasiti da se u engleskom pravu i praksi ne pravi razlika u pogledu troškova iskrcaja tereta u slučajevima gde je iskrcaj neophodan u cilju popravke štete nanete brodu koja se priznaje u zajedničku havariju i slučajevima gde su popravke neophodne da bi se otklonila šteta koja je nastala kao posledica parti-

⁴² (1885) 10 A.C. 404; 5 Asp. M.L.C. 453.

⁴³ Richard Cirnah, Ibidem, str. 5.

⁴⁴ Doslovan citat presude sudije Brett M. R. iz članka Richarda Cornaha - The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules: “Osim ukoliko nismo obavezani od strane nadležnih da postupamo drugačije, mišljenja sam da je u skladu s pravom Engleske shvatanje po kome kada je brod prinuđen, iz razloga sigurnosti broda i tereta, da ode u luku skloništa kako bi se otklonile štete nanete od strane opasnosti mora, troškovi ulaska u luku skloništa jesu uključeni u zajedničku havariju; ako je neophodno za bezbednost i broda i tereta da se istovari teret, ili ako je neophodno da se roba istovari kako bi se izvršile neophodne popravke na brodu, mada to nije neophodno za bezbednost tereta, troškovi istovara tereta su uključeni u zajedničku havariju. Međutim, ako do istovara tereta nije došlo iz ovih razloga troškovi istovara nisu uključeni u zajedničku havariju. Po mom mišljenju, na isti način u ovom istom slučaju, troškovi skladištenja, čuvanja i manipulacije robom, zatim troškovi popravke broda, ponovnog ukrcaja robe, troškovi izlaska broda iz luke ne treba da budu uključeni u zajedničku havariju”, str. 5.

⁴⁵ Pri tome je naveo “da kada brod uđe u luku skloništa kao posledica štete koja je kao takva posledica partikularne havarije (ili nije zajednička havarija) i kada je teret iskrcan kao posledica takve štete, troškovi ulaska u luku i cena iskrcaja tereta smatraće se zajedničkom havarijom, zakupnina skladišta za teret biće partikularna havarija tereta, a troškovi ponovnog ukrcaja i izlazne lučke takse smatraće se partikularnom havarijom vozarine” (dato prema R. J. Lambeth, F. C. I. I, ibidem, str. 315) .

kularne havarije, a u cilju nastavka putovanja. Ni u jednom ni u drugom slučaju ovi troškovi se ne priznaju u zajedničku havariju ukoliko su troškovi iskrcaja neophodni samo iz razloga bezbednosti samog tereta.⁴⁶

Imajući u vidu da su troškovi luke skloništa bili samo jedna od tema sporenja, sredinom 19. veka su se sve više čuli zahtevi za ostvarivanjem međunarodne uniformnosti i donošenjem kodifikacije.

S obzirom na dispozitivnu prirodu materijalnopравnih normi o zajedničkoj havariji, mogućnost unifikacije javljala se, s jedne strane, u obliku međunarodnih ugovora i s njima usaglašenih nacionalnih zakona, što je kao moguće rešenje dominiralo u prvom periodu rada na unifikaciji, i s druge strane putem jednoobraznih ugovornih uslova. S tim u vezi Jakaša ističe da se normiranje u obliku konvencije protivi slobodi volje stranaka, a da se pored toga uvek mogu pojaviti i problemi kolizijskih propisa kao i slučajevi kada se radi o državama koje nisu članice odnosne konvencije. Nadalje konstatuje da, iako bi sa stanovišta građanskog prava najpravičnije rešenje bilo da stranke u ugovoru, teretnici ili posebnoj ispravi navedu sve klauzule s kojima regulišu odnose iz zajedničke havarije, to nije bio put kojim je praksa krenula prevashodno iz razloga što bi se time nepotrebno zakomplikovala situacija.⁴⁷

Rad na unifikaciji propisa o zajedničkoj havariji počinje 1860. godine. Udruženje liverpulskih osiguravača (LUA), *Lloyd's* i nekoliko trgovačkih tela uputili su poziv Nacionalnom institutu za društvene nauke (*National Association for Promotion of Social Science*). Ovaj institut poslao je cirkularno pismo svim evropskim pomorskim zemljama kao i SAD-u potpisano od strane predsedavajućeg *Lloyd'sa*, LUA, kao i velikog broja važnih ljudi iz oblasti trgovine, u kojem, između ostalog, ukazuje da je sistem zajedničke havarije sistem koji izričito zahteva da isti principi budu usvojeni od strane vodećih pomorskih nacija, kako bi se sprečila konfuzija i nepravda, a da se u praksi dešavalo da neka najvažnija pravila variraju ne samo u istoj zemlji već i u istoj luci. Posledično, ono što se u jednoj luci smatralo partikularnom havarijom za brod, u drugoj se smatralo zajedničkom havarijom, tako da se vlasnik broda u odlasku mogao naći u situaciji da ne može da nadoknadi svoj gubitak ni od osiguravača u svojoj zemlji, niti kao zajedničku havariju u inostranstvu; ili će, s druge strane, biti u situaciji da se nepošteno dva puta obešteti. Slična primedba je stavljena i kada su u pitanju posebni troškovi koji se odnose na vozarinu i teret. Nadalje je istaknuto da je izuzetno veliki broj važnih pitanja u Engleskoj zavisilo od jednog neodređenog pravnog izvora kao što su “običaji *Lloyd'sa*”, ali i od posebnog psihičkog stanja pojedinačnog likvidatora koji je bio zadužen za papire i da su upravo iz takvih situacija proizilazili slučajevi

⁴⁶ R.J. Lambeth, F. C. I. I, ibidem, str. 316.

⁴⁷ Jakaša Branko, ibidem, str. 12.

kada se očigledna nepravda morala naneti osiguraniku ili osiguravaču. Bilo tako što će osiguranik biti doveden u situaciju da je opterećen gubitkom protiv koga je verovao da je osiguran, ili tako što će osiguravač biti dužan da plati gubitak koji nije uzet u obzir prilikom određivanja premije.⁴⁸

Sledeća konferencija, 25. septembra 1860. god. u Glasgowu, bila je posećena od strane svih zainteresovanih strana i nakon tri dana rasprave okončana je donošenjem zajedničke rezolucije kojom je odlučeno da komisija, imenovana od strane konferencije, sačini sveobuhvatni kodeks koji bi morao biti predložen parlamentima na usvajanje 6 meseci nakon usvajanja Nacrta. Zakonski predlog je, u osnovi, predstavljao koncenzus koji je postignut oko zajedničke havarije, a koji se ogledao u 11 zasebnih zaključaka, među kojima su najznačajniji onaj kojim se definiše da se troškovi rente za skladištenje robe u luci skloništa, troškovi njenog ponovnog ukrcaja i troškovi izlaska iz luke priznaju u zajedničku havariju, kao i onaj prema kojem se brodovlasniku mora dozvoliti da plate i provizije za brodsku posadu nadoknadi kroz zajedničku havariju, i to od trenutka kada brod uplovi u luku skloništa pa do trenutka kada iz nje isplovi.⁴⁹

Međutim, kodeks je zalazio u nepotrebne detalje i uvodio neopravdane novine, tako da ga je kongres, pre svega na protivljenje predstavnika *Lloyd'sa*, odbio na svom sastanku u Guildhallu 6. juna 1862. god.⁵⁰ Pored toga bilo je i proceduralnih nedostataka u samom zakazivanju sastanka u Guildhallu. Naime, pripremljeni zakonski predlog pušten je u aprilu u distribuciju, ostavljajući nešto manje od 6 meseci za razmatranje zakonskog predloga, međutim sve je pošlo naopako zato što izveštaj sa sastanka, navodno, nije stigao do *Lloyd'sa* sve do nekoliko dana pre održavanja sastanka. Razumljivo, komitet *Lloyd'sa* je smatrao da je nemoguće da se predlog iole ozbiljno razmotri u tom vremenskom periodu, tako da su uputili pismo predsedavajućem predstojećeg sastanka.⁵¹ Na kongresu u Guildhallu imenovana je nova komisija koja je imala zadatak da sačini nova pravila. Komisija je okončala svoj rad 1864. god. na osnovu koga je kongres, održan iste godine u Yorku, prihvatio jedanaest pravila poznatijih kao *Yorška pravila*.

Na konferenciji u Yorku doneta je rezolucija kojom je jasno stavljeno do znanja da cilj rada kongresa prevazilazi usvajanje zakonskog predloga samo u Engleskoj, već da njihov cilj ostaje ostvarenje uniformnosti u celom pomorskom svetu.⁵² Između ostalog, rezolucijom su pozvana zainteresovana udruženja da preduzmu potrebne

⁴⁸ Richard Cornah, *ibidem*, str. 5.

⁴⁹ *Ibidem*, str. 6.

⁵⁰ Jakaša Branko, *ibidem*, str. 12.

⁵¹ Richard Cornah, *Ibidem*, str. 7.

⁵² *Ibidem*, str. 6.

radnje kako bi usvojeni dokument bio upućen u legislativnu proceduru te bi, posledično, u svakoj pojedinoj državi postao zakon, a dotle da se prihvaćena načela u brodarske ugovore i teretnice unose u formi klauzule sledećeg sadržaja: *All claims for General Average to be settled in conformity with the international General Average Rules framed in York 1864*.

Počev od 1873. god. rad na pravilima preuzelo je Udruženje za reformu i kodifikaciju nacionalnih prava (*Association for Reform and Codification of the Law of Nations*). Na godišnjoj skupštini udruženja, koja je održana avgusta 1877. god. u Antwerpenu, prisustvovalo je 68 delegata. Dva *Lloyd'sova* delegata predstavili su pismo njihovog predsedavajućeg, protestujući protiv toga da se Pravila iz Yorka upotrebljavaju kao osnova diskusije. Naime, po shvatanju *Lloyd'sa*, uniformnost se najbolje može postići univerzalnošću i potpunim isključenjem zajedničke havarije, a ako se to ne može ostvariti, onda sa svim razlikama treba izaći na kraj njihovim ograničavanjem, pre nego proširivanjem postojeće engleske prakse. Većinsko mišljenje zauzeto na ovom sastanku bilo je protiv shvatanja iznetih od strane predstavnika *Lloyd'sa*, tako da su pravila iz Yorka prihvaćena uz neke manje izmene. Tada su pravila dobila svoj današnji naziv **York-antwerpska pravila**. Predlog da se definicija zajedničke havarije unese u pravila nije prihvaćen,⁵³ kao ni predlog za unošenjem načelnih pravila. Naime, pravila su sadržavala samo seriju pojedinačnih slučajeva, ali su prihvaćena zato što su njihova rešenja odgovarala praktičnim potrebama.⁵⁴

Učesnici konferencije su bili svesni da pravila u ovoj formi neće biti osnov za donošenje internih propisa, pa su se zadovoljili preporukom Udruženja vodećih brodovlasnika, iznetom 1878. god., da bi “najefikasniji način postupanja” bio jedan opšti sporazum svih partija da unose odgovarajuću formulaciju u teretnice i čarter partije.⁵⁵

Uprkos stalnom protivljenju od strane *Lloyd'sa*, osiguravači i srodna udruženja prihvatila su unošenje klauzule o zajedničkoj havariji predložene od strane Udruženja vodećih brodovlasnika.⁵⁶

⁵³ Ibidem, str. 7.

⁵⁴ Jakaša Branko, ibidem, str. 12.

⁵⁵ Richard Cornah, ibidem, str. 7.

⁵⁶ Ibidem, str. 7.

3.1. Dalji razvoj York-antwerpenskih pravila

Ono što je i dalje figuriralo kao značajan problem ogledalo se u činjenici da York-antwerpenska pravila, iako prihvaćena u praksi, nisu postavljala opšteprihvaćene principe već da su samo neka vrsta liste usaglašenih praksi sa specifičnim shvatanjima.

Kako se plovidba razvijala, rast međunarodne trgovine je postao još brži i osetilo se da postojeća pravila mogu izgubiti svoju vrednost kako se okolnosti menjaju. Imajući to u vidu, Dowdall K.C. je 1910. god. sazvao radnu grupu Udruženja za međunarodno pravo sastavljenu od predstavnika vodećih pomorskih nacija, koja je sačinila pretprojekat konvencije preporučene za usvajanje, ali je dalji napredak onemogućio I svetski rat.⁵⁷

Nakon I svetskog rata, uprkos protivljenju likvidatora, kako prema predlogu Dowdall-a da se sačini jedinstveni kodeks tako i prema predlogu da se postojeća pravila uopšte menjaju, na sastanku Udruženja odlučeno je da se postojeća pravila poboljšaju. Konačno, na kongresu Udruženja za međunarodno pravo u Stockholmu usvojena su nova pravila, s tim da su zadržala isto ime uz promenu godine zadnje redakcije. Za razliku od predhodnih pravila ona uvode i opšte principe o zajedničkoj havariji koji su stavljeni na početku i označeni slovima od A do G, a ukinuto je pravilo XVIII koje je upućivalo na primenu zakona i običaja.⁵⁸ Rad kongresa okončan je usvajanjem rezolucije u kojoj se navodi da usvojene izmene imaju za cilj da York-antwerpenska pravila svrstaju u red modernih pravila kao i da se uspostave principi koji će se primenjivati i u onim slučajevima koji nisu definisani York-antwerpenskim pravilima koja su označena brojevima.

Takva moderna struktura York-antwerpenskih pravila postavljena je i prihvaćena od strane predstavnika osiguravača (uključujući *Lloyd's*), brodovlasnika i nekoliko trgovačkih komora i drugih trgovačkih organizacija.⁵⁹

Međutim, ubrzo nakon kongresa u Stockholmu, iz prakse engleskih sudova počeli su da se naziru prvi problemi u pogledu tumačenja odnosa između pravila označenih slovima i pravila označenih brojevima. Jedan od takvih slučajeva je, danas čuveni, *Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Co.* iz 1929. god.⁶⁰ U predmetnom sporu prednji jarbol broda *Makis* se srušio u luci ukrajca, prouzrokujući štetu, koja nije prouzrokovala neposrednu opasnost za brod, ali su popravke bile neophodne kako bi brod bio sposoban za plovidbu i izvršenje putovanja. Kada su ove

⁵⁷ Ibidem, str. 7.

⁵⁸ Jakaša Branko, ibidem, str. 13.

⁵⁹ Richard Cornah, ibidem, str. 7.

⁶⁰ (1929) 1 K.B. 187; 31 Ll.L. Rep 313; 44 T.L.R. 313; 34 Com. Cas. 65; 17 Asp. M.L.C. 544.

popravke izvršene, zahtevane su njihove nadoknade na osnovu pravila X i XI York-antwerpenskih pravila iz 1924. god. Sudija Roche J. istakao je da se pravila, bez obzira da li su označena slovima ili brojevima, moraju posmatrati kao jedna celina i pre nego što se pristupi primeni pravila označenih brojevima na konkretan slučaj priznavanja u zajedničku havariju, sve okolnosti tog slučaja moraju biti u skladu s definicijom zajedničke havarije koja je sadržana u pravilima označenim slovima. Iz toga je proizašlo da se ove nadoknade ne mogu dozvoliti, upravo zbog nepostojanja neposredne opasnosti. Ta presuda je prouzrokovala velike diskusije s obzirom da je konstatovano da su se njom iz zajedničke havarije isključivale nadoknade koje su pravilima iz 1890. god. priznavane u zajedničku havariju. Nakon izvesnog vremena došlo je do zaključenja sporazuma između britanskih brodovlasnika i osiguravača, poznatog kao *Makis agreement* u kome se naglašava da, uz izuzetak onoga što je predviđeno pravilima koja su označena brojevima od 1 do 23, zajednička havarija će se likvidirati u skladu s pravilima koja su označena slovima od A do G.⁶¹

Ova formulacija je postala osnova za **Pravilo tumačenja (*Rule of interpretation*)**, koje je prvi put uneto 1950. god. i našlo se u svim narednim verzijama. Primena ovog pravila u praksi je bila zadovoljavajuća, iako je bilo potrebno da se izvrše čak dve revizije da bi se rešile dve nezadovoljavajuće posledice.⁶²

Tokom rada na slučaju *Makis*, takođe se uvidela mogućnost nastanka situacije da se tokom zajedničkog pomorskog poduhvata ništa neobično nije dogodilo, ali da je u toku poduhvata otkrivena šteta koja je postojala i pre početka poduhvata. Ukoliko ta šteta zahteva popravke koje su neophodne za sigurno izvršenje putovanja, onda se nadoknade koje predviđaju Pravila X i XI mogu izvršiti. John Crump ovo je nazvao “pravim primerom šta treba isključiti”. Savet je potvrdio mišljenje da su ove nadoknade ispravne, po postojećim pravilima, ali su likvidatori, s protivljenjem, prihvatili ovo mišljenje. Pravni lek je obezbeđen pravilima iz 1974. god. koja su isključila ove nadoknade kada su one prouzrokovane usled događaja ili izvanrednih okolnosti koje nemaju nikakve veze sa zajedničkim pomorskim poduhvatom.⁶³

Drugi problem je izašao na videlo u slučaju *Corfu Navigation Co. v Mobil Shipping* iz 1991. god. Brod *Alpha* se nasukao na peskovitu obalu reke Zair, a šteta glavnom motoru je naneta tokom pokušaja da se brod odsuče. Sud je smatrao da je ova šteta delimično prouzrokovana nestručnim postupanjem zapovednika broda u toj situaciji, ali je Pravilo VII zahtevalo samo “stvarnu nameru da se brod odsuče” bez pominjanja “razumnosti”. Zahtev za razumnošću u pravilu A se nije mogao uneti u numerisano pravilo, tako da je prigovor mogao uspeti. Međutim, teško je za pove-

⁶¹ R. J Lambeth, *ibidem*, str. 349.

⁶² Richard Cornah, *ibidem*, str. 8.

⁶³ *Ibidem*, str. 8.

rovati da se kod bilo kog pojedinačnog pravila pokušala izbeći razumnost, tako da je ovo pitanje konačno rešeno Pravilima iz 1994. god., propisivanjem **Rule Paramounta (Vrhovničkog pravila)** koje glasi:

“Ni u kom slučaju neće se priznati određena davanja kao žrtve ili troškovi izuzev ako nisu razumno učinjeni ili podneti.”⁶⁴

Kako se pomorska trgovina razvijala i brodovi sve više specijalizovali za prevoz određenih tereta, naročito onih koji spadaju u kategoriju opasnih tereta, sve je to stvaralo neke nove rizike koji su do tada bili nepoznati međunarodnoj zajednici, a posledično imali reperkusije i na zajedničku havariju.

U periodu od 1970. god. pa do 1980. god. dogodio se čitav niz nezgoda u kojima su učestvovali tankeri, čime je svetska pažnja usmerena na katastrofalne posledice zagađenja mora naftom. Takođe se uvidela značajna uloga spasioca, koji spasavanjem pomorske imovine sprečavaju da dođe do zagađenja životne sredine, kao i činjenica da ih *no cure, no pay* ugovori ostavljaju u popriličnoj neizvesnosti.⁶⁵

Iako je određena sigurnost postignuta putem *Lloyd's Open form* ugovora, uvidelo se da se nije otišlo dovoljno daleko, tako da je novi sistem naknade, koja se plaća spasiocima, predstavljen u članu 14. Međunarodne konvencije o spasavanju iz 1989.⁶⁶ Dogovoreno je (takozvani Montrealski sporazum) da nagrade iz člana 13. Konvencije o spasavanju budu plaćane od strane kargo osiguravača, a specijalna naknada iz člana 14. predmetne konvencije bude plaćena od strane P&I klubova. Amandman na Pravilo VI York-antwerpskih pravila iz 1974. godine predložen je i usvojen 1990. god. i njime se precizira da će se samo nagrade iz člana 14. konvencije priznati u zajedničku havariju. Bilo kako bilo, svi problemi koji su se odnosili na zagađenje mora naftom su sve više postajali vidljivi i sve više isticali u pripremi nove revizije pravila.⁶⁷

U York-antwerpskim pravilima iz 1974. god. nije bilo jasne odredbe o odgovornosti koja se ticala zagađenja životne (pomorske) sredine i troškova koje je prouzrokovala, ali je već bilo ustanovljeno od strane prakse, a podržano od strane nadležnih institucija, da se ta odgovornost i troškovi dozvoljavaju u zajedničku havariju. S tim u vezi Cornah u svom članku hipotetiše sa slučajem u kojem se nakrcani tanker nađe na putanji prolazećeg tajfuna, bez spasioca u blizini. Naime,

⁶⁴ Ibidem, str. 8.

⁶⁵ Ibidem, str. 8.

⁶⁶ Član 14. Konvencije o spasavanju propisuje da specijalnu naknadu plaćaju brodovlasnici spasiocima zbog sprečavanja ili smanjenja zagađenja životne sredine prouzrokovane od strane broda i/ili tereta na njemu, u okolnostima kada spasioci nisu uspeali da zarade uobičajenu nagradu za spasavanje koja je propisana članom 13. kojim se definišu kriterijumi za utvrđivanje nagrade i uključuju napori spasioca da spreče ili smanje zagađenje životne sredine.

⁶⁷ Richard Cornah, ibidem, str. 8.

on ističe da ako zapovednik broda odluči da ispusti deo nafte koja čini teret (kako bi postao lakši i na taj način uspeo da izbegne udar tajfuna), umesto da se izloži riziku potpunog gubitka broda i tereta i mnogo većem rasipanju nafte koje će biti prouzrokovano ukoliko brod ostane izložen udaru tajfuna, po York-antwerpskim pravilima iz 1974. god. ne samo da bi ovakvo izbacivanje tereta bilo priznato u zajedničku havariju, već bi to bile i sve direktne posledice takvog čina, kao što je npr. odgovornost vlasniku obližnjeg ribnjaka za štetu koja je prouzrokovana kao i sve druge štete nanete životnoj sredini.⁶⁸

Tokom postupka revizije pravila iz 1974. god. mnogi likvidatori su izrazili zabrinutost zbog praktičnih problema do kojih je dolazilo zbog priznavanja ove odgovornosti u zajedničku havariju. Ono što su pokazali slučajevi, kao što je *Exxon Valdez*, jeste da ova odgovornost, u velikoj meri, može premašiti moguću vrednost broda i tereta. Do spora je dolazilo i zato što se obim ove odgovornosti često nije mogao utvrditi i po nekoliko godina, što je odlagalo proces likvidacije. Pomorski kasko osiguravači su zbog toga smatrali da su postali izloženi odgovornosti za zagađenje životne sredine koja je “na mala vrata” uvedena u zajedničku havariju, dok su s druge strane, osiguravači odgovornosti (a to su u principu P&I klubovi) smatrali da, ukoliko se nešto pokaže kao korisno za imovinske interese, njihovi osiguravači to treba da plate.⁶⁹

Tokom diskusije na CMI-ovoj konferenciji u Sidneyu 1994. god. doneta je odluka o isključivanju ove odgovornosti, tako da su York-antwerpska Pravila dobila dodatak Pravilu C, koje glasi:

“Ni u kom slučaju neće se priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi koji su podneti u pogledu štete nanete životnoj sredini ili kao posledica oslobađanja (isticanja) ili ispuštanja zagađujućih materija iz imovine koja je sastavni deo zajedničkog pomorskog poduhvata.”⁷⁰

U svakom slučaju uvidelo se da u mnogim slučajevima troškovi koji su povezani s izbegavanjem zagađenja moraju biti učinjeni za zajednički spas, tako da se smatralo da oni ne treba da budu isključeni. S tim u vezi pravilo XI izmenjeno je tako što je u njega unet novi podparagraf (d) koji sadrži listu situacija u kojima će mere protiv zagađenja biti priznate, kao na primer ako su one neophodne da bi brod stigao do luke skloništa, ili da se sprovede operacija za zajedničku sigurnost, ili da se omogući da se izvrše neophodne popravke. Ostali troškovi otklanjanja zagađenja i dalje ostaju na teretu brodovlasnika ili njegovog P&I kluba, tako da je, po pravilu, jednostavno napraviti razliku između jedne i druge vrste izdataka.⁷¹

⁶⁸ Ibidem, str. 9.

⁶⁹ Ibidem, str. 9.

⁷⁰ Ibidem, str. 9.

⁷¹ Ibidem, str. 9.

4. DONOŠENJE YORK – ANTWERPENSKIH PRAVILA IZ 2004. GODINE

Suštinske promene predložene od strane Međunarodne unije pomorskih osiguravača (IUMI), a koje su usvojene u Vancouveru, su sledeće: isključenje spasavanja iz zajedničke havarije, čime se menja postojeće pravilo VI, mada će se priznati svako spasavanje koje je plaćeno od samo jedne strane (obično broda) u korist drugih strana; izmena pravila XI, kojom se isključuju iz zajedničke havarije plate posade dok se brod nalazi u luci skloništa; izmena pravila XIV, kojom se uštede brodskih interesa, postignutih izvršenjem privremenih popravki slučajnih šteta u luci skloništa, obračunavaju prve, pre priznavanja svih drugih iznosa u zajedničku havariju; isključenje plaćanja provizije i prihvatanje procedure po kojoj će se kamatna stopa (trenutno 7%) ispitivati godišnje od strane CMI-a i, konačno, uvođenje odredbe o zastarelosti (*Time Bar*) tamo gde nacionalna zakonodavstva to dozvoljavaju.⁷²

Ove izmene nisu podržane na konferenciji od strane predstavnika brodovlaničkih interesa. Govoreći u ime Bimca, Intertanka i Interkarga, delegat Međunarodne brodarske komore (ICS) istakao je na konferenciji da je prerano razmatrati donošenje novog kompleta pravila nakon samo 10 godina primene pravila iz 1994. god. Unošenjem klauzule o absorpciji zajedničke havarije u kasko polise (po kojoj osiguravači plaćaju sve troškove zajedničke havarije do određenog iznosa), a kojom će se otkloniti oko 50% slučajeva zajedničke havarije, kao i unapređenjem brodskih standarda u pogledu bezbednosti (tu pre svega misleći na *International Safety Management Code – ISM Code*), mnogi problemi koji su istaknuti od strane IUMI-a otpadaju. ICS zbog toga smatra da će Pravila iz 2004. god. biti nepotreban izvor konfuzije.⁷³

York-antwerpska pravila nisu konvencija i imaju dejstvo samo ako su uneta u pojedinačne ugovore o prevozu robe morem. Proces usvajanja je zbog toga relativno spor, a mnogi ugovori i dalje predviđaju primenu pravila iz 1974. god. Pravila iz 2004. god. prvi su slučaj kada je novi komplet pravila prihvaćen bez koncesusa brodovlasnika i drugih interesa.⁷⁴

Na konferenciji u Vancouveru dogovoreno je da se novom kompletu pravila da naziv “York-antwerpska pravila 2004.” kako bi postalo jasno da ona nisu niti amandmani niti samo izmene pravila iz 1994. god. (kao što se to dogodilo s aman-

⁷² Richards Hogg Lindley – Commentary on the York-Antwerp rules 2004 – <http://www.richards.co.uk/pdfs/YorkAntwerpRules0704.pdf>; 2004, str. 3.

⁷³ Ibidem, str. 4.

⁷⁴ Ibidem, str. 4.

dmanom iz 1990. god. na pravila iz 1974. god., a koji se tiče pravila VI). Kada ugovor o prevozu robe morem, kao što to čini Congenbill iz 1994. god., upućuje na “York-antwerpenska pravila iz 1994. god. i svaku njihovu sledeću izmenu...” pravila iz 1994. god. će ostati primenljiva.⁷⁵

Da bi se shvatila suština usvojenih promena neophodno je objasniti esenciju problema koji je oduvek pratio York-antwerpenska pravila, a to je suštinsko (nekad više, nekad manje vidljivo) neslaganje osiguravača i njihovih predstavnika na temeljima na kojima počiva institut zajedničke havarije. Naime, ako se pažljivije pročitaju pismena izlaganja koja su pratila reviziju JAP-a iz 2004. god., a koja su u određenim trenucima bila izuzetno oštra i prevazilazila uobičajene načine komunikacije, uvidećemo izrazito neslaganje osiguravača s tim što su JAP tokom vremena postala, kako su to predstavnici osiguravača istakli, “pogodno tlo za razne compromise”. Tako su JAP tokom vremena nastojala da pomire dva sistema, odnosno dva različita shvatanja priznavanja u zajedničku havariju. Sistem zajedničkog spasa usvaja englesko pravo i praksu i po njemu se u zajedničku havariju priznaju oni gubici, štete i troškovi učinjeni do momenta kada je imovina spašena od opasnosti koja joj je neposredno pretila, dakle, do momenta kada je opasnost prestala. Po sistemu “zajedničke koristi” u zajedničku havariju priznaju se i vanredni troškovi koji su neposredna posledica zajedničke havarije nastali nakon dosezanja zajedničkog spasa, a sve do završetka pomorskog poduhvata. York-antwerpenska pravila u načelu prihvataju sistem “zajedničkog spasa”, ali imajući u vidu priznanje određenih žrtava i troškova, koji su i bili povod za aktivnosti IUMI-ja počev od 1994. god. pa sve do Vancouvera 2004. god., delimično su izlazila u susret sistemu “zajedničke koristi”.

Međunarodna unija pomorskih osiguravača izrazila je svoje nezadovoljstvo poslednjim izmenama pravila iz 1994. god. i na njihovoj konferenciji u Berlinu 1998. god. radna grupa je usvojila papir koji je naslovljen “zajednička havarija - kako treba da bude izmenjena”. Ovo je rezultiralo formalnim zahtevom CMI-ju da se u narednim godinama razmotri dalja reforma York-antwerpenskih pravila. IUMI je smatrao da je koncept zajedničke havarije, onako kako je izražen u važećim York-antwerpenskim pravilima, prevaziđen. Njihovo predloženo rešenje (uvidevši poteškoće potpunog stavljanja van snage instituta zajedničke havarije, koji je ukorenjen u pravima većine pomorskih nacija) bilo je da se ograniče kategorije gubitaka i troškova koji će se priznati između stranaka kroz doprinose u zajedničku havariju, već da većinu gubitaka snosi onaj koji ih je i prouzrokovao.⁷⁶

IUMI-ev predlog da se ograniči obim priznanja u zajedničku havariju, zapravo, okreće ovaj institut isključivo principu “zajedničkog spasa”, isključujući u potpunosti sistem “zajedničke koristi”. IUMI-ev predlog, koji su podržali mnogi autori i koji

⁷⁵ Ibidem, str. 4.

⁷⁶ Ibidem, str. 2.

je već bio predmetom razmatranja tokom konferencije CMI-a u Sidneyu u oktobru 1994. god., doveo je do kompromisnog rešenja unošenjem već pomenutog *Rule Paramounta* (Vrhovničkog pravila).⁷⁷

Kao što je to predhodno istaknuto, problem je potekao iz protivrečnosti principa koji je sadržan u pravilu A, koje propisuje da zajednička havarija postoji samo kada je izvanredna žrtva ili trošak namerno i razumno učinjena za “zajednički spas od opasnosti za imovinu obuhvaćenu zajedničkim pomorskim poduhvatom” i pravila koja su obeležena brojevima (a posebno pravila X, XI, XII i XIV) koja, za priznavanje izdataka u zajedničku havariju, uvode ograničen sistem “zajedničke koristi”.⁷⁸

Argumenti za i protiv ovakvog radikalnog predloga (kao i drugih suštinskih promena predloženih od IUMI-ja) objavljeni su na sledećem CMI-jevom sastanku u Toledu 2000. god. i Singapuru 2001. god., gde je i formirana radna grupa. Njihov izveštaj od 7. marta 2003. god. dalje je razmatran na sastanku međunarodnog pododbora u Bordeauxu, juna 2003.,⁷⁹ gde su se mogli čuti razni prigovori od kojih bih ovde istakao argumente Italijanskog udruženja za pomorsko pravo (IMLA), čiji su predstavnici, kritikujući IUMI-jev predlog, istakli sledeće:

1. Prednost održavanja principa “zajedničke koristi”, doduše s određenim ublažavanjima, prepoznali su i oni koji su je kritikovali. Posebno se treba setiti izlaganja koje je bilo sadržano u izveštaju profesora K. S. Selmera, objavljenog 1958. god., u kome se kaže da princip “zajedničke koristi” ima tu prednost da omogućava da dođe do praktičnih rešenja u vezi s pitanjima kao što je nastavak putovanja za koje bi se, u odsustvu ovog principa, teško našlo rešenje s obzirom na sporove između stranaka.
2. Uvođenjem “principa razumnosti” (putem *Rule Paramounta*) zahtev za eliminisanjem sistema “zajedničke koristi” postaje u velikoj mjeri neopravdan, s obzirom da je osnovni razlog koji podržava ovu teoriju izbegavanje zloupotrebe, koju treba izbeći striktnom primenom *Rule Paramounta*.
3. Uvek treba naglasiti da ograničavanje zajedničke havarije, koje se ostvaruje eliminacijom “zajedničke koristi”, u osnovi menja, kada su u pitanju pomorski osiguravači, granice zajedničke havarije na kojima se temelji.
4. Finansijska prednost, koja iz toga proizilazi, je zbog svega toga izuzetno ograničena, imajući u vidu da ono što nije raspodeljeno između kasko i kargo osiguravača biće po istom redu nadoknađeno od svakog od njih, tako da

⁷⁷ Position paper by Associazione Italiana di Diritto Marittimo (Italian Maritime Law Association – IMLA) – http://www.jssusa.com/Pos_paper_it.pdf, 2003., str. 1.

⁷⁸ Ibidem, str. 1.

⁷⁹ Richards Hogg Lindley - Commentary on the York-Antwerp rules 2004 – <http://www.richards.co.uk/pdfs/YorkAntwerpRules0704.pdf>; 2004., str. 3.

ukupni izdaci koje je izazvao akt zajedničke havarije neće biti smanjeni (s izuzetkom izdataka i naknada za likvidaciju).⁸⁰

Polazeći od predhodno navedenih činjenica, predstavnici IMLI-ja pledirali su za rešenje koje bi se temeljilo na zadržavanju pravila F, s tim da bi trebalo izmeniti numerisana pravila u cilju ograničenja obima priznavanja u skladu s principom “zajedničke koristi”, bez njegovog totalnog isključenja.

Zanimljivo stanovište izneto je i od strane Međunarodne brodarske komore. Naime, oni su, takođe, ukazali na zahtev osiguravača da se definiciji zajedničke havarije da uže značenje, čime bi se vratili na ono shvatanje obima zajedničke havarije koje je zauzeto pre više od sto godina, a po kome se žrtve i troškovi nadoknađuju samo ako su učinjeni ili podneti dok su brod i teret bili u stanju opasnosti. Njihovo je mišljenje da se ovako nikada nije radilo i da ovi osiguravači zapravo žele da se vrate na poziciju engleskog prava u čiju ispravnost *Lloyd'sovi* osiguravači nisu uspjeli da ubede druge, naročito na teritoriji Severne Amerike i Evrope, zbog čega su i formulisana York-antwerpenska pravila 1890. god. Oni su takođe odbacili ideju da je tokom ovog perioda došlo do povećanja obima zajedničke havarije. Po njihovom mišljenju, primena užeg shvatanja zajedničke havarije dovela bi do isključenja mnogih priznanja, naročito troškova u mestu ili luci skloništa. Između ostalog, oni su istakli da je englesko pravo davno odlučilo da, iako opasnost mora biti stvarna, nije neophodno da brod već bude zahvaćen štetom koja može proizaći iz opasnosti, pa su postavili pitanje da li pristalice užeg shvatanja predlažu da se samo akti koji su preduzeti tokom stvarne opasnosti, koja se možda neće nastaviti, mogu priznati i kako će se to procenjivati? Ako će se o tome odlučivati nakon događaja, zapovednik će ponovo doći u poziciju da mora da donese odluku koja će kasnije biti pristrasno ocenjivana od strane jednog od učesnika poduhvata. Drugi je problem kako će sama opasnost biti definisana? Predloženo je da ona treba da postoji samo dok brod i teret ne dođu u stanje prihvatljive (razumne) sigurnosti. Zatim su postavili pitanje kako će se takva sigurnost procenjivati, iznevši nakon toga čitav niz primedbi na druga predložena rešenja od strane IUMI-ja, na šta ćemo se naknadno vratiti.⁸¹

Sa svoje strane IUMI se, u svojoj kritici postojećeg sistema, oslanjao na studiju M. Marshalla koja je obuhvatila 1700 likvidacija zajedničkih havarija sačinjenih u periodu od 1996. god. pa do 1999. god. i koja ukazuje na to da godišnji izdatak osiguravača za sva potraživanja zajedničke havarije iznosi oko 300 miliona dolara. Od toga 10% ili 30 miliona dolara odlazi na troškove likvidacije, a sledećih 10%

⁸⁰ Position paper by Associazione Italiana di Diritto Marittimo (Italian Maritime Law Association – IMLA) – http://www.jssusa.com/Pos_paper_it.pdf, 2003., str. 1, 2.

⁸¹ A position paper by the International Chamber of Shipping – General Average – <http://www.jssusa.com/ICS0504.pdf>; 2004., str. 3.

na provizije i kamate. Osim toga studija pokazuje da je 80% razmatranih slučajeva prouzrokovano greškom članova posade ili samog brodovlasnika dok je 60% - 65% svih troškova potraživanja plaćeno od strane vlasnika tereta, što ukazuje na to da je institut zajedničke havarije nepotreban, skup i nepravedan način pristupanja regulisanju pitanja pomorskih nezgoda, ne samo za osiguravače, već i za neke druge zainteresovane strane. Takođe, primedba brodovlasnika da oni ne mogu da prihvate tako veliki neosigurani gubitak, po mišljenju IUMI-ja, pokazuje njihovo nerazumevanje suštine predloženih izmena. Naime, skoro sve “novostvorene” štete i troškovi bili bi pokriveni postojećim osiguranjima koja su dostupna na tržištu (kao što je osiguranje gubitka zarade), a oni koji trenutno nisu pokriveni bez sumnje bi vrlo brzo bili pokriveni, imajući u vidu da tržište vapi za novim poslovima.

Finalna verzija IUMI-jevog pravila bila je spremna za 38. CMI-jevu konferenciju u Vancouveru. Međutim, u Vancouveru nije postojala značajnija podrška radikalnom predlogu za isključenjem celokupnog sistema “zajedničke koristi”, zbog shvatanja delegata da je postojeći sistem, koji razgraničava troškove koji su učinjeni u luci skloništa, dobro shvaćen i da generalno dobro funkcioniše. Uvidevši to, predstavnici IUMI-ja su učinili kompromis tako da je postignut dogovor da se o ovom radikalnom predlogu niti raspravlja niti glasa.

Jedan od predloga, koji se temelji na predhodnom predlogu o isključenju sistema “zajedničke koristi”, jeste isključivanje iz zajedničke havarije troškova plata i izdržavanja posade, goriva i zaliha kao i lučkih dažbina učinjenih u luci skloništa. Pretpostavljalo se da će ovakva formulacija biti uvod za isključenje troškova rukovanja teretom u luci skloništa.

Po mišljenju praktičara, slučaj *Field v. Burr*⁸² je najbolji primer kako regulisati troškove iskrcaja tereta u cilju izvršenja neophodnih popravki na brodu. U ovom slučaju je zauzeto stanovište da troškovi iskrcaja tereta, u cilju izvršenja neophodnih popravki na brodu, nisu deo razumnih troškova tih popravki. Pod ovakvim okolnostima ne mogu se potraživati od osiguravača broda.⁸³

S druge strane, IUMI je smatrao da odluka u slučaju “Medina Princess”⁸⁴ jasno pokazuje da se troškovi iskrcaja tereta tretiraju kao deo razumnih troškova koji su neophodni za popravku i da zbog toga terete brodovlasnika i njegove osiguravače. U ovom slučaju brod je bio teže oštećen i putovanje je obustavljeno u usputnoj luci. Teret je iskrcan od strane vlasnika tereta o njegovom trošku. Sudija je objasnio da on nije odlučivao da li su troškovi iskrcaja bili deo razumnih troškova, koji su

⁸² (1899) 1 Q.B. 579; 68 L.J.Q.B. 426.

⁸³ Jonathan S. Spencer, The proposed 2004 revisions to the York-Antwerp rules – some insurance issues – <http://www.jsusa.com/2004comm.pdf>, 2004., str. 2.

⁸⁴ *Helmville Ltd. v. Yorkshire Insurance Co.* [1965] 1 Lloyd’s Rep. 361.

neophodni za popravku, s obzirom da su oni već plaćeni od strane vlasnika tereta. On je istakao da bi on, da je kojim slučajem bio pozvan da o tome odluči, verovatno zauzeo stanovište po kome bi se ovi troškovi tretirali kao deo razumnih troškova koji su neophodni za popravku.⁸⁵

Jonathan Spencer navodi da će isključivanje ovih troškova dovesti do isključivanja supstituirajućih troškova iz sistema zajedničke havarije. Naime, većina brodovlasnika intenzivno radi na tome da izbegne troškove zadržavanja u luci skloništa putem supstituirajućih troškova, koji sami po sebi ne bi bili priznati u zajedničku havariju, ali će se priznati ako su učinjeni umesto onih koji se inače priznaju u zajedničku havariju. Jedan od najčešćih slučajeva jeste dalja otprema robe do odredišta iz luke skloništa ili tegljenje broda od luke skloništa do odredišta. Priznavanjem ovih troškova u zajedničku havariju uštedeli bi se troškovi koji su neophodni za skladištenje robe na obali dok se na brodu vrše popravke koje su neophodne za siguran nastavak putovanja, zatim troškovi plata i zadržavanja posade, goriva i zaliha koji su neophodni, kao i troškovi luke skloništa koji su učinjeni tokom zadržavanja zbog popravki. Ukoliko se većina troškova u luci skloništa isključi iz zajedničke havarije, nestaće finansijski mehanizam koji dozvoljava priznavanje dalje otpreme robe u zajedničku havariju, što će svakako prouzročiti duža odlaganja u isporuci tereta i veće izdatke za osiguravače tereta tokom prolongiranja putovanja.⁸⁶

Spencer dalje iznosi da jedna od mogućih posledica ovakvog rešenja jeste da bi veliki broj putovanja bio obustavljen ukoliko bi veliki broj troškova u luci skloništa, a koji u datom trenutku nisu pokriveni osiguranjem, bio isključen iz zajedničke havarije, zato što određeni broj brodovlasnika, suočen s ovakvim nepokrivenim troškovima, ne bi bio u finansijskoj mogućnosti da pokrije te troškove i bio bi prinuđen da obustavi putovanje, bez obzira da li će pravo sankcionisati takav postupak. IUMI je predložio rešenje u vidu *Loss of Hire* osiguranja (osiguranja gubitka vozarine). Međutim, poslednjih godina ovo osiguranje nije lako dostupno, a i kada je dostupno poprilično je skupo uz minimum oduzimanja 14 do, neretko, 30 dana i, konačno, nije dostupno onoj vrsti brodovlasnika koje neočekivani izdaci tokom putovanja neretko mogu finansijski ruinirati.⁸⁷

Obustavljanje putovanja je svakako najveća briga za osiguravače tereta, naročito u SAD-u, imajući u vidu dobro poznato pravilo da je po polisi za osiguranje tereta osiguran ne samo teret, već i samo putovanje. Važeće Londonske klauzule za osiguranje tereta isključuju štete i izdatke do kojih dolazi usled insolventnosti ili finansijskih problema brodovlasnika, čarterera ili operatera broda. U američkim

⁸⁵ Jonathan S. Spencer, *ibidem*, str. 2.

⁸⁶ *Ibidem*, str. 4.

⁸⁷ *Ibidem*, gde navodi da je namera IUMI-ja bila da se eliminišu marginalni brodovlasnici, str. 3.

kargo klauzulama nema slične odredbe, tako da se od osiguravača očekuje da plate troškove dalje otpreme tereta i po ovom scenariju oni to plaćaju u potpunosti.

Sada ćemo preći na preciznije razmatranje usvojenih rešenja i konkretne rezultate do kojih njihova primena može dovesti.

4.1. Nagrada za spasavanje

Jedna od najznačajnijih promena jeste isključivanje spasavanja iz zajedničke havarije. Kako bi se ovo pitanje u potpunosti razumelo, neophodno je izvršiti uvid u genezu ovog problema od samog početka, kao i u sve teorijske nesuglasice koje su ga pratile.

Spasavanje i zajednička havarija spadaju u osnovne institute pomorskog prava. Institut spasavanja se, istorijski, razvijao samostalno i nezavisno od instituta zajedničke havarije. Karakteristično je da razlozi za njihovu pojavu leže u njihovom korenu koji je na izvestan način identičan. U oba slučaja čovek je bio motivisan potrebom zaštite svojih interesa.⁸⁸ Pomoć koju su pomorci jedni drugima ukazivali vremenom je prerasla u institut spasavanja. Od nekadašnjih neorganizovanih spasavanja razvile su se današnje organizovane forme spasavanja, koje su definisane i u međunarodnim konvencijama. Naravno, kao što su učesnici u plovidbenom poduhvatu bili motivisani da se bacanje tereta u more i namerno nanošenje štete vlasniku izbačenog tereta shvati kao žrtvovanje u cilju zajedničkog spasa, tako su isto shvatili da je za dobijanje organizovane pomoći potrebno podnošenje jednog zajedničkog troška.⁸⁹ Samo se tako može dobiti pomoć motivisana zajedničkim spasom.

Danas postoje oni koji ističu da ne postoje neki čvrsti razlozi da se troškovi zajedničke havarije i nagrada za spasavanje odvojeno posmatraju, ali imamo i pristalice suprotnih stavova. Esencija njihovog neslaganja najbolje se može prikazati kroz konkretne slučajeve.

Na prvom mestu imamo slučaj kada se spasavanje ni u kom slučaju ne može identifikovati sa zajedničkom havarijom. To je slučaj kada nemamo zajednički plovidbeni poduhvat npr. spasavanje broda kada je samo interes brodovlasnika ugrožen opasnošću propasti broda.

Međutim, u slučaju postojanja najmanje dva ugrožena interesa u jednom plovidbenom poduhvatu situacija se bitno menja, pošto sudbinu deli rizična zajednica, bilo kroz žrtvovanje, bilo podnošenjem troškova, a u cilju spasavanja.⁹⁰

⁸⁸ Radović Zoran, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980., str. 85.

⁸⁹ Ibidem, str. 85.

⁹⁰ Ibidem, str. 86.

Na ovom mestu se čini idealnim istaći da obaveza plaćanja prati svakog učesnika u poduhvatu odvojeno, zbog čega ne postoji stvarna potreba za primenom načela zajedničke havarije.

Naravno, treba imati u vidu da se nagrada za spasavanje deli između lica koja su imala korist od izvršenog čina zajedničke havarije.

Ali okolnost da nagrada za spasavanje često ima svojstvo zajedničke havarije ne znači da sve nagrade za spasavanje treba razumeti kao zajedničku havariju, već one nekada imaju svojstvo partikularne havarije. Naime, okolnost da brodovlasnik spasenog broda pristaje da plati ceo iznos nagrade za spasavanje, samo da bi nastavio ugovoreno putovanje, ne znači da plaćeni iznos dobija svojstvo troška zajedničke havarije. Podneti troškovi mogu biti od koristi za ceo poduhvat (npr. tako što isporuka tereta neće kasniti), ali to ne znači da su podneti u cilju izbegavanja opasnosti koja ugrožava sam poduhvat (npr. zato što teret nije pod posebnom obavezom dolaska na vreme koja npr. postoji kod lako kvarljive robe).

Kod razmatranja ovog problema treba poći od najjednostavnije situacije, a to je spasavanje napuštenog broda s teretom, od koje se ne razlikuje situacija kada se, bez predhodno zaključenog Ugovora o spasavanju, spasava brod koji nije napušten. S obzirom da u oba slučaja spasiocce niko nije pozvao u pomoć, niti ugovorio posebne uslove pružanja spasavanja, pravo spasilaca je uvek ostalo samo pravo na nagradu.

Kada je u pitanju slučaj spasavanja broda koji prevozi teret, u slučaju pozivanja drugog broda u pomoć, na način koji podrazumeva da će spasiocima pripasti nagrada za spasavanje ako se postigne uspeh, može se zaključiti da ovakav postupak na prvi pogled nema svojstvo namernog žrtvovanja. Ukoliko je zaključen standardni *Lloyd's* ugovor o spasavanju *no cure – no pay*, brodovlasnik spasenog broda odgovara samo za svoj udeo u ukupnoj nagradi, a spasioci sami moraju da povedu računa o naplati dela nagrade koji otpada na vlasnike tereta. Prema tome, ne postoji bitan element zajedničke havarije, a to je žrtvovanje podneto od jednog učesnika u poduhvatu, za sve ostale, s obzirom da zapovednik spasenog broda nije ugovorom obavezao brodovlasnika spasenog broda da plati nagradu koju spaseni teret duuguje.

Nagrada za spasavanje, koja se duuguje spasiocima na osnovu standardnog *Lloyd's* ugovora o spasavanju *no cure – no pay*, takođe nema karakter zajedničke havarije. Zaključivanjem ugovora, zapovednik spasavanog broda je izvršio samo namernu i razložnu radnju u cilju spasavanja imovinskih vrednosti učesnika pomorskog poduhvata od stvarne opasnosti koja im preti. Međutim, zapovednik broda nije zaključivanjem Ugovora o spasavanju podneo nameran i razložan trošak zbog kojeg bi trebalo formirati poverilačku masu u cilju likvidacije zajedničke havarije. Poverilačka masa se neće formirati pošto potpisivanjem Ugovora o spasavanju zapovednik spasavanog broda nije obavezao brodovlasnika spasavanog broda da plati ukupan

iznos nagrade na koji će spasioci steći pravo u slučaju postignutog uspeha. Prema tome, nagrada za spasavanje nema karakter svesne žrtve i svesno podnetih troškova u cilju spasavanja broda i tereta od zajedničke opasnosti, s obzirom da se nagrada u krajnjoj liniji određuje spasiocu zasebno za brod, a zasebno za teret.

Spasioci su u mestu u kojem je spasavanje uspešno završeno, pored prava na nagradu, stekli i pravo da na pogodan način obezbede ovu svoju tražbinu, što oni redovno i čine. Zbog toga oni i nisu zainteresovani za uspeh plovidbenog poduhvata u daljoj etapi putovanja, što ni u kom slučaju ne treba da ugrožava njihovo pravo na nagradu. Ova okolnost nagradu za spasavanje čini specifičnom u odnosu na zajedničku havariju. Prvo, za razliku od spasavanja, učesnici u plovidbenom poduhvatu dele zajedničku sudbinu sve dok se poduhvat ne završi u luci odredišta, ili dok ne nastupi osujećenje putovanja, kada se njihovi odnosi regulišu po propisima zajedničke havarije. Drugo, za razliku od spasavanja, vrednosti spasene imovine utvrđuju se u luci odredišta. Zbog toga se konačne obaveze učesnika u plovidbenom poduhvatu mogu znatno razlikovati.⁹¹

Treba istaći da je praksa likvidatora zajedničke havarije dugo težila ka pojednostavljivanju odnosa i prevazilaženju razlike između spasavanja i zajedničke havarije. U želji da se okončaju sporna gledišta između pravnika i praktičara, Udruženje likvidatora zajedničke havarije je 1942. god. izmenilo svoja pravila prakse po pitanju načina likvidacije nagrade za spasavanje i zajedničke havarije. Pravila su izmenjena na sledeći način: troškovi koji se sa stanovišta spasilaca, a na osnovu ugovora, pojavljuju kao nagrada za spasavanje, smatraće se u praksi kao zajednička havarija ukoliko su podneti u cilju zajedničke sigurnosti broda i tereta.⁹² Međutim, postavlja se pitanje da li deoba nagrade za spasavanje na sve prisutne materijalne interese, izvršene od arbitra koji je imenovan da utvrdi njenu visinu, predstavlja konačno rešenje od kojeg likvidator zajedničke havarije u dispaši ne može da odustane. Ukoliko nagrada za spasavanje ulazi u dispašu, likvidatori stoje na stanovištu da onaj procenat koji su oni utvrdili da predstavlja osnovicu za određivanje obaveza svih učesnika u poduhvatu treba primeniti i kod deobe nagrade za spasavanje, a to je procenat koji je dobijen na osnovu vrednosti spasene imovine u luci u kojoj se poduhvat završio. S obzirom da je to najčešće luka odredišta, ova okolnost ide u prilog brodovlasnicima i likvidatorima havarija, koje su imenovali brodovlasnici.⁹³

⁹¹ Ibidem, str. 88.

⁹² Ibidem, str. 88.

⁹³ Vrednost spasene imovine na odredištu često je veća, što pogoduje brodovlasnicima u većini slučajeva. Likvidatori zajedničkih havarija su materijalno zainteresovani da se nagrade za spasavanje prikažu u dispaši zajedničke havarije s obzirom da se njihov honorar utvrđuje u procentu od mase obaveza.

Neretko se postavljalo pitanje pristupanja ovom problemu. Kolikvidator koji zastupa interese tereta i osiguravača tereta bio je sklon da nagradu za spasavanje treba odvojeno regulisati od zajedničke havarije. Do sporazuma može doći između likvidatora zajedničke havarije imenovanog od broдача i kolikvidatora imenovanog od tereta. Dešavalo se da likvidator zajedničke havarije prihvati prigovor zastupnika interesa tereta, kada se ovaj usprotivi njegovom zahtevu da nagradu za spasavanje unese u dispašu.⁹⁴ Na ovaj način dolazimo do mogućeg rešenja, a to je dosledno zastupanje svog stanovišta od strane osiguravača tereta o odvajanju likvidacije nagrade za spasavanje od zajedničke havarije, čak i slučajevima kada to ne ide u njihovu korist.

Mesto utvrđivanja vrednosti imovine oduvek je izazivalo velike probleme i bilo jedno od osnovnih kamena spoticanja u unifikaciji ovog pitanja između engleskog prava i prakse i prava SAD-a i na kontinentu.

Naime, brod, teret i vozarina predstavljaju one vrednosti na osnovu kojih se određuje visina nagrade. Njihove vrednosti se po pravilu utvrđuju u mestu u kojem je spasavanje uspešno okončano. S druge strane, doprinosi u zajedničku havariju takođe se određuju na osnovu vrednosti spasene imovine. Razlika se javlja kada se postavi pitanje mesta u kojem će se utvrditi njihova vrednost. Po JAP-u, to je mesto u kojem je plovidbeni poduhvat završen, a to je najčešće luka odredišta. Razlike u vrednostima spasene imovine u mestu završetka spasavanja i na odredištu mogu biti znatne. U jednom slučaju postavilo se pitanje utvrđivanja vrednosti tereta gvozdene rude, pošto se u luci u kojoj je spasavanje završeno, usled nepostojanja tržišta za ovu vrstu tereta, nije mogla utvrditi vrednost rude.⁹⁵ Arbitar je prilikom utvrđivanja visine nagrade, u delu u kojem teret treba da je naknadi, pošao od rešenja koje je Lushington dao u sporu sličnog činjeničnog stanja.⁹⁶

Na putu od Mauricijusa do Londona brod *The George Dean* s teretom ulja našao se u opasnosti. Akcijom spasilaca brod je dotegljen u Lisabon, gde je plovidbeni poduhvat prevremeno okončan. Kako u Lisabonu nije bilo tržišta za ulje, ovaj teret je drugim brodom prevezen u London. U ovom sporu je presuđeno da je ispravan način utvrđivanja vrednosti tereta u Lisabonu kao mestu u kojem je spasavanje uspešno završeno. Međutim, s obzirom na ranije iznetu činjenicu da ulje nije imalo tržišnu vrednost u Lisabonu, do ove vrednosti se došlo na osnovu tržišne vrednosti utvrđene u Londonu, od koje su odbijeni troškovi prodaje i vozarine od Lisabona do Londona.

U našem slučaju, vlasnik tereta je zatražio od arbitra da kod utvrđivanja vrednosti spasene imovine postupi na isti način, odnosno da od vrednosti tereta odbije deo

⁹⁴ Radović Zoran, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980., str. 89.

⁹⁵ Slučaj havarije m.t. Integrity, spasavanje izvršeno tegljenjem nakon što je spasavani brod zbog nevremena ostao bez pogonskog goriva, Indijski okean, 1964., Arhiva ZOIL DUNAV, Beograd.

⁹⁶ Presuda *The George Dean*, 1857., Kenneth C. McGuffie.

vozarine koja je određena broderskim ugovorom. Na taj način teret će učestvovati samo u plaćanju nagrade za spasavanje, a ne i zajedničke havarije. Prvobitni nalaz arbitra, kojim je odbio ovakav zahtev tereta, potvrđen je i u drugom stepenu, ali bez dovoljno argumentovanog obrazloženja.⁹⁷

Odstupanja prilikom utvrđivanja vrednosti imovine, koja služi kao osnovica za određivanje obaveza iz naslova nagrade za spasavanje i zajedničke havarije, u praksi se pojavljuje kao posledica razlika u načelnim rešenjima ova dva instituta, s obzirom da odbici, po osnovu šteta i troškova koji nisu priznati u zajedničkoj havariji, nisu istovetni s odbicima kod utvrđivanja vrednosti spasene imovine, već su po pravilu niži. Takođe se uvidelo da postoje razlike između ova dva instituta koji imaju za posledicu da se u praksi vrednost broda različito utvrđuje u arbitražnoj odluci o nagradi i dispaši zajedničke havarije. Naime, arbitar nastoji da utvrdi koliku vrednost brod ima za brodovlasnika u konkretnim okolnostima za pojedinačni slučaj, dok likvidator polazi od vrednosti broda u oštećenom stanju, s tim da se na tu vrednost dodaje i iznos popravke broda, koji se priznaje u zajedničku havariju. Takve razlike ne dolaze do izražaja kada se u dispaši pojavljuje nagrada za spasavanja s jedinstvenim iznosom, koji je kao izdatak, po oceni likvidatora, bio podnet u cilju zajedničkog spasavanja ili koristi.

Na početku je istaknuto da postoji nemali broj pristalica shvatanja da, ako se spasavanje vrši na osnovu ugovora uz postojanje svih drugih elemenata zajedničke havarije, nagradu za spasavanje treba tretirati kao jedan od troškova zajedničke havarije. Na taj način se negira činjenica da, ako se spasavanje vrši na osnovu ugovora, na temelju koga svaki materijalni interes zasebno duguje spasiocima svoj deo nagrade, isključuje se mogućnost da trošak podnet u cilju zajedničkog spasavanja predstavlja zajedničku havariju. Po mišljenju pristalica ovog shvatanja, ako se utvrdi da su uslovi za zajedničku havariju ispunjeni onako kako su definisani u pravilu A JAP-a, ne postoje razlozi da se ne primeni pravilo B. Ono što pristalice ovog shvatanja nikako ne mogu opravdati jeste odstupanje u vrednosti imovine koja se uzima za osnovicu kod određivanja međusobnih obaveza u slučajevima spasavanja i zajedničke havarije. Ono što oni ističu jeste da je to opravdano sa stanovišta prakse dok se pravicima prigovara da isuviše insistiraju na razlikama, a nedovoljno na sličnostima.⁹⁸

Ranije je istaknuto da se dugo vodi rasprava između onih koji žele ukidanje instituta zajedničke havarije i onih koji insistiraju na njegovom zadržavanju. Upravo zbog toga su, tokom vremena, York-antwerpska pravila postala okvir u kojem se

⁹⁷ Radović Zoran, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980., str. 90.

⁹⁸ Ibidem, str. 92.

vrše neophodni kompromisi, što je bilo slučaj i s ovim pitanjem, koje je uobličeno 1974. god. u izmeni pravila VI. Ovim pravilom se postiglo da se sve nagrade za spasavanje, a koje su plaćene u cilju zajedničkog spasavanja, pojavljuju kao trošak koje likvidatori zajedničke havarije odobravaju kroz dispašu.

Tokom pripreme konferencije u Vancouveru, u okviru radne grupe, IUMI je izneo svoj predlog koji je izrazio suštinsko neslaganje osiguravača s ovakvim rešenjem. Tokom rada izneti su argumenti za i protiv isključenja spasavanja.

Kao argumente za isključenje spasavanja iz zajedničke havarije IUMI je naveo:

- Uključivanje spasavanja podrazumeva nepotrebno dupliranje raspodele nagrade za spasavanje između kontribuirajućih interesa.
- U mnogim slučajevima udeli se neće značajno razlikovati, ali troškovi dvostruke likvidacije mogu biti relativno visoki.
- Zahtevaju se dva kompleta zaštite da bi se pokrila, u osnovi, ista vrednost.
- Ceo postupak se odugovlači, nekada i po nekoliko godina.
- Nastaju dodatni problemi za osiguravače tereta.⁹⁹

S druge strane ICS je izneo argumente kojima je branio dosadašnje rešenje sadržano u York-antwerpskim pravilima, pa se s tim u vezi u literaturi navode, kao najvažniji, sledeći argumenti:

- Na kraju postupka se postižu pravedniji rezultati.
- Sledeći slučaj može, takođe, imati stvaran uticaj na vrednosti po završetku poduhvata i na ovakvu raspodelu. Ukoliko, na primer, brod, koji prevozi jedan teret ispod palube, a drugi na palubi, bude izložen spasavanju, teret koji je prevožen na palubi učestvuje u nagradi za spasavanje prema vrednosti koju ima po završetku usluge spasavanja. Ukoliko posle izvršenja odgovarajućih popravki brod nastavi prema odredištu, ali ga zahvati nevreme tokom koga je otplovljen s palube teret koji se na njemu nalazio, vrednost tog tereta po završetku putovanja ne postoji, tako da on neće učestvovati u nagradi za spasavanje koja će se ponovo procenjivati u zajedničkoj havariji.
- U nekim slučajevima nagrada za spasavanje se procenjuje na bazi grube procene, ostavljajući da precizno utvrđivanje raspodele kasnije bude učinjeno u zajedničkoj havariji. Ovo može ubrzati sporazume o spasavanju i uštedeti troškove.
- I u mnogim ozbiljnim gubicima obezbeđenje zajedničke havarije će biti naplaćeno zato što finansijski izdaci brodovlasnika verovatno neće biti u potpunosti poznati a, isto tako, moguća razmera žrtvi vlasnika tereta ne može biti utvrđena bez odlaganja u oslobađanju (iskrcaju) tereta.

⁹⁹ Richards Hogg Lindley - Commentary on the York-Antwerp rules 2004 – <http://www.richards.co.uk/pdfs/YorkAntwerpRules0704.pdf>; 2004., str. 5.

- Predloženo isključenje spasavanja bi narušilo ravnotežu koja je ostvarena u slučaju kada jedna strana, koja je učesnik poduhvata, upotrebi trgovački ili bilo koji drugi uticaj kako bi ugovorila naročito povoljni sporazum sa spasiocima ostavljajući drugim stranama da plate sve troškove na arbitraži.
- Čak i ako spasavanje ne bi bilo priznato u zajedničku havariju, ono će i dalje biti tretirano kao specijalan izdatak, usled čega deobna osnova ne može biti završena sve dok ne bude stavljen na uvid svaki izdatak koji je plaćen od svih strana za učinjeno spasavanje.
- Argument IUMI-ja da će se isključenjem spasavanja izbeći dva kompleta zaštite, i to jedan za spasavanje i jedan za zajedničku havariju, ne mora uvek da bude tačan, imajući u vidu da mnogi gubici koji uključuju spasavanje takođe uključuju neke elemente žrtava ili troškova zajedničke havarije čije je obezbeđenje takođe neophodno.¹⁰⁰
- Neke države, kao na primer Holandija i Španjolska, propisuju svojim pravom obavezu brodovlasnika da plati celokupnu nagradu i troškove spasavanja, koje on, zatim, preko deobne osnove naplati od drugih (kargo) interesa. S tim u vezi Ivošević ističe da na taj način novo pravilo VI iz 2004. god. jeste ispoštovalo ovu situaciju, ali tako da se u deobnu osnovu ovi iznosi uključuju mimo utvrđenih doprinosa, a ne u okviru njih (obračunato na bazi spašenih vrednosti, a ne doprinosa u zajedničkoj havariji).¹⁰¹
- Može se uočiti jedna potencijalno skrivena nepravda koja će na ovaj način biti izazvana, a koju je IUMI očigledno prevideo. To je slučaj žrtvovanja imovine ili dela imovine koja je uključena u poduhvat, budući da se vrednost tih žrtava, koje se priznaju u zajedničku havariju, ne uzima u obzir prilikom rešavanja spasavanja, ali se zato dodaju prilikom likvidacije zajedničke havarije. Na primer, u slučaju požara kada je deo tereta uništen od strane spasioca u okviru napora za gašenjem požara, taj teret neće doprinositi za spasavanje, ali će ta žrtvovana imovina biti priznata u zajedničkoj havariji. Kada je spasavanje uključeno u zajedničku havariju, iznos koji je priznat kao žrtva doprinosi i za spasavanje. Tamo gde je spasavanje isključeno iz zajedničke havarije vlasnik i osiguravač će doći do potpunog iznosa naknade štete putem doprinosa od spašene imovine, koja takođe doprinosi spasavanju. Prema tome, žrtvovana imovina će imati korist od spasavanja, iako nije platila za njega.¹⁰²

¹⁰⁰ Richards Hogg Lindley, *ibidem*, str. 5.

¹⁰¹ Ivošević Borislav, *Transportno osiguranje*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd, 2009. godine, str. 134.

¹⁰² Jonathan Spencer, *ibidem*, str. 5.

Na debati u Vancouveru spasavanje je bilo tema nedelje. U radnoj grupi glasanje je bilo tesno, tako da predlog nije iznošen dalje. Usledilo je lobiranje od strane delegata IUMI-ja i kada je ovo pitanje ponovo izneto na plenarnoj sednici predlog Udruženja za pomorsko pravo Australije i Novog Zelanda, koji je odražavao poziciju IUMI-ja, usvojen je značajnom većinom.

Ova neosporno najveća izmena York-antwerpskih pravila trebala bi, po mišljenju IUMI-ja i drugih predstavnika koji su za nju glasali, da smanji troškove zajedničke havarije za oko 10-12%, što je više nego sve druge promene zajedno.

Većina delegata u Vancouveru podržala je isključenje spasavanja, tako da je prvi paragraf postojećeg pravila VI izmenjen, te sada u pravilima iz 2004. godine glasi:

“Troškovi spasavanja, uključujući kamate na njih, kao i pravne troškove koji su s njima povezani, snosiće onaj koji ih je i prouzrokovao i neće biti priznati u zajedničku havariju, osim u slučaju kada je jedna strana u spasavanju platila sav ili delimični iznos nagrade spasavanja (uključujući kamatu i pravne naknade), koji tereti drugog učesnika spasavanja (obračunato na bazi spašenih vrednosti, a ne doprinosu u zajedničkoj havariji). U tom slučaju neplaćeni iznos koji duguje ta strana priznaće se u deobnoj osnovi onoj strani koja ga je platila, a zadužiti onu stranu u čije ime su ti troškovi učinjeni.”

Manje izmene su učinjene i u paragrafima b) i c), koji sada glase:

“(b) Troškovi spasavanja, koji se navode u predhodnom paragrafu (a), uključuju svaku nagradu za spasavanje u kojoj su uzeti u obzir veština i napor spasioca u sprečavanju ili smanjenju štete životnoj sredini onako kako je to navedeno u članu 13. paragraf 1(b) Međunarodne konvencije o spasavanju iz 1989. god.”

“(c) Posebna naknada koja se plaća spasiocu od strane brodovlasnika, u skladu s članom 14. navedene Konvencije, do iznosa koji je naveden u paragrafu 4. tog člana, neće se priznati u zajedničku havariju i neće se razmatrati kao troškovi spasavanja koji su navedeni u paragrafu (a) ovih pravila.”¹⁰³

Mera do koje se spasavanje priznaje u zajedničku havariju u ovom slučaju kada je plaćena od jednog učesnika u korist drugih učesnika je izuzetno ograničena. To je obična računovodstvena operacija, tako da je ta doznaka učinjena bez razmatranja ovog iznosa kao troška zajedničke havarije. Imajući u vidu da se nikakva kamata više ne može naplatiti, i uzimajući u obzir isključenje priznanja 2% provizije, brodovlasnici će se verovatno pre odlučiti za *Lloyd's Open Form* sporazum o spasavanju nego da sami pokrivaju uslugu spasavanja.¹⁰⁴

Uštede, koje će se verovatno postići, a koje je IUMI predvideo, ipak neće uvek biti značajne. S *Lloyd's Open Formom* i sličnim sporazumima, iznos koji je plaćen

¹⁰³ Richards Hogg Lindley, ibidem, str. 7.

¹⁰⁴ Ibidem, str. 7.

za spasavanje, u svakom slučaju će se ustanoviti i odbiti, kao specijalni izdatak, od kontribuirajućih vrednosti. S ugovorom o spasavanju možda će biti neophodno da se pojedinačno izračunaju sve spasene vrednosti, uz kontribuirajuće vrednosti na odredištu, u nameri da se sačini “računovodstvena doznaka” na način koji je tražen od strane Pravila.¹⁰⁵

Isključenje spasavanja iz zajedničke havarije će u mnogim slučajevima naglasiti sve prednosti klauzule o absorpciji zajedničke havarije (po kojoj kasko osiguravači plaćaju celokupan iznos zajedničke havarije do određenog iznosa). Ranije, u slučajevima u kojima je došlo do spasavanja, utvrđeni limit klauzule o absorpciji bio je iscrpljen stvarnim plaćanjem ugovora o spasavanju ili očekivane nagrade po *Lloyd's Open Form*, iziskujući da se prikupljanjem dokumenata za obezbeđenje zajedničke havarije povrate drugi izdaci.¹⁰⁶

Jedna od tema koja je bila predmet rasprave, a koja je izazvala oštre reakcije je slučaj kada jedna strana pomorskog poduhvata ima mogućnost da izvrši komercijalni ili neki drugi pritisak i postigne povoljniji sporazum sa spasiocima, ostavljajući drugim stranama da snose sve troškove arbitraže. Međutim te sume će se ponovo regulisati (prilagoditi) u zajedničkoj havariji i neki privid pravde će se postići. IUMI je reagovao na ovo iznevši da su osiguravači spremni da snose ove gubitke. U nekim slučajevima brodovlasnici prave dogovor sa spasiocima i ostavljaju vlasnicima tereta da postignu sporazum sa spasiocima, najbolje što mogu. Brodovlasnici tada mogu izazvati da ne dođe do dispaše, i čak i ako su osiguravači tereta spremni da sami utvrde dispašu u tim slučajevima, u praksi do ovoga retko dolazi, ako ikada i dođe, zato što će likvidator u najvećem broju slučajeva zahtevati saradnju brodovlasnika.

Ian Stevens iz Lojdovog odeljenja za zajedničku havariju, kancelarije za reklamacije, između ostalog je istakao da je njegovo odeljenje obradilo ogroman broj dispaša gde troškovi zajedničke havarije obuhvataju nagradu za spasavanje, više nego bilo šta drugo, pa posledično zaključuje da, ukoliko bi spasavanje bilo isključeno iz zajedničke havarije, troškovi likvidacije bi verovatno imali ograničen iznos, ali i da postojeeće uključivanje spasavanja omogućava značajno povećanje izdataka, što svakako nije dobra vest za osiguravače. Naime, čak i ako nagrada za spasavanje nije uključena u zajedničku havariju i dalje će biti odbijana prilikom obračunavanja kontribuirajućih vrednosti, tako da dispaša ne može biti završena sve dok ne budu poznati iznosi troškova spasavanja koji su plaćeni od svake strane. Tako da Stevens smatra da ovaj amandman neće radikalno ubrzati proces sačinjavanja dispaše, ali će ga svakako pojednostiniti.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Ibidem, str. 8.

¹⁰⁶ Ibidem, str. 8.

¹⁰⁷ Nick Gooding, *General Average – York Antwerp Rules 2004 – Implications for Hull and Cargo Insurers*, <http://www.jssusa.com/ga.htm>, 2004., str. 4.

Prema tome, po mišljenju predlagača, ovom izmenom najviše dobijaju kasko i kargo osiguravači, a gubitnici su likvidatori zajedničke havarije koji gube honorarni prihod od iznosa nagrade za spasavanja, koja se više neće “prati” preko zajedničke havarije.

4.2. Plate i izdržavanje posade

Sledeća izmena se odnosi na postupanje s određenim izdacima u luci skloništa. Najpre treba istaći da je postojao predlog za potpunim isključenjem iz zajedničke havarije priznanja plata i zadržavanja posade, i/ili pogonskog goriva i zaliha, i/ili lučkih dažbina u luci skloništa, odnosno za potpunim isključenjem troškova učinjenih u luci skloništa. Na ovaj predlog najburnije je reagovala Međunarodna brodarska komora koja je istakla da će se na taj način doći u sledeću poziciju:

- Isključenje troškova učinjenih u mestu ili luci skloništa može dovesti do isključenja interesa vlasnika karga za daljim otpremanjem robe do odredišta kroz sistem supstituirajućih troškova, imajući u vidu da brodovlasnik, ulaženjem u luku radi popravki koje je pretrpeo usled opasnosti mora, nažalost nije ni pod kakvom obavezom da dalje otpremi teret i, u zavisnosti od njegovog položaja u doku, može se očekivati da neće moći da radi, pa čak ni da iskrca ceo ili deo tereta. Na taj način teret će morati da ostane na brodu dok traju popravke.
- Ukoliko se troškovi, kao što je na primer rukovanje teretom, više ne tretiraju kao zajednička havarija, mnogi od njih će pasti na teret brodovlasnika, a u određenoj meri i na kasko osiguravače. Troškovi koji padaju na teret brodovlasnika mogu se dodati u troškove popravki, a takav odnos između troškova popravki i vrednosti broda u neoštećenom stanju pogodovaće povećanju broja prekinutih (obustavljenih) putovanja. Vlasnici tereta će morati, najbolje što znaju, da se snađu s otpremom tereta i verovatno će biti odgovorni za troškove koji iz toga proizađu.
- Isključenje troškova u luci skloništa, kao što su plate posade, gorivo i sl., smanjiće efekat zajedničke havarije. Šta više, da nije zajedničke havarije, ovi troškovi bi se najverovatnije nadoknađivali od kasko osiguravača.
- Osiguravači tereta ističu da oni plaćaju najveći deo zajedničke havarije s obzirom da ukupna vrednost tereta skoro uvek prekoračuje vrednost broda. Međutim:
 - Krcatelji ostvaruju uštede upotrebom sve više sofisticiranih brodova koji su u stanju da prevezu veće količine izuzetno vrednog tereta.
 - Veći troškovi usled totalnog gubitka tereta izbegavaju se putem žrtvi i troškova zajedničke havarije.¹⁰⁸

¹⁰⁸ A position paper by the International Chamber of Shipping, Ibidem, str. 4 .

S druge strane, IUMI je izneo nekoliko argumenata u prilog svom shvatanju, od kojih ćemo navesti najznačajnije. Na prvom mestu ističe se da se ovi troškovi nagomilavaju tokom perioda koji je potreban za izvršenje popravki na brodu, tako da se njihovim priznanjem ustvari vrši kompenzacija za brodovlasnikov gubitak zbog zadržavanja. Međutim, ističe se da i druge strane mogu pretrpeti finansijske gubitke, npr. usled zakašnjenja u isporuci tereta, ali se to ne nadoknađuje kroz zajedničku havariju. Takođe ovo priznanje može biti sporno, naročito u slučaju kada se popravke prolongiraju ili kada je diskutabilno da li je šteta nastala usled nezgode. Zatim, po mišljenju osiguravača, priznanje ovih troškova je podstrek beskrupuloznim brodovlasnicima da nepotrebno proglašavaju zajedničku havariju uvek kada su njihovim brodovima potrebne izvesne popravke, što za njih prouzrokuje određene troškove koje, po njihovom uverenju, oni ne treba da nadoknađuju. Sa svoje strane likvidatori ističu da se, zbog sve češće upotrebe absorpcione klauzule, danas mnogo ređe dešava da zajednička havarija uključuje doprinose tereta ukoliko se bazira isključivo na platama i lučkim dažbinama, s obzirom da u tom slučaju sve troškove nadoknađuje kasko osiguravač.

Nakon odbijanja ovakvog predloga IUMI-ja, jedan broj delegata je insistirao na potpunom isključenju plata i izdržavanja posade u luci skloništa, što takođe nije prihvaćeno, tako da se došlo do kompromisa predloženog od strane kanadske delegacije, koji je izmenio pravilo XI(b) po kome plate zapovednika broda, oficira i posade više nisu odobravane u zajedničku havariju. Naravno, ove plate će biti odobravane tokom prolongiranja (odlaganja) putovanja zbog uplovljavanja ili isplavljanja iz luke skloništa. U smislu zajedničke havarije “prolongiranje” znači dodatno vreme provedeno na moru tokom čekanja da brod uđe ili izađe iz luke skloništa.

Pravilo XI(a) nije izmenjeno, ali su sve stavke u kojima se pominju plate izbačene iz novog paragrafa XI(c) koji je ranije bio XI(b), tako da su učinjene izmene u redosledu paragrafa, pa se pravilo čita na sledeći način:

(C) (I) “Ako bi brod uplovio ili bio zadržan u bilo kojoj luci ili mestu usled nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti, kada je to neophodno za zajednički spas, ili da se omogućí popravak štete koja je prouzrokovana žrtvom ili nezgodom, ako bi te popravke bile potrebne za siguran nastavak putovanja, pogonsko gorivo i zalihe koje su utrošene tokom dodatnog perioda zadržavanja u takvoj luci ili mestu sve dok brod ne postane sposoban da nastavi s putovanjem, biće priznati u zajedničku havariju, osim pogonskog goriva i zaliha koje su utrošene prilikom popravki koje se neće priznati kao zajednička havarija.

(II) Lučke dažbine koje se odnose na vreme dodatnog zadržavanja priznaće se, takođe, kao zajednička havarija, osim onog pogonskog goriva i zaliha koji su utrošeni prilikom popravki koje se neće priznati kao zajednička havarija.

(III) Ali kada se oštećenje broda otkrije u luci ili mestu ukrcaja ili pristajanja, a da nezgoda ili druga izvanredna okolnost povezana s tom štetom nije nastala u toku putovanja, pogonsko gorivo i zalihe koje su utrošene, kao i lučke dažbine koje su učinjene za vreme dodatnog zadržavanja broda radi popravki oštećenja tako otkrivenih, neće biti priznati kao zajednička havarija, čak ni onda kada su ti troškovi neophodni za siguran nastavak putovanja.

(IV) Ako brod bude proglašen nesposobnim za plovidbu, ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, pogonsko gorivo i zalihe kao i lučke dažbine priznaće se kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanja od putovanja, ili do dana završetka iskrcaja tereta, kada je proglašenje broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanje od putovanja usledilo pre tog dana.”

Paragraf XI (d) nije promenjen.

Kasko i kargo osiguravači će ostvariti uštede ukoliko brodovlasnici više ne budu mogli da naplate ove troškove od njih putem instituta zajedničke havarije i njenog pravila X – troškovi luke skloništa. S druge strane, kasko osiguravači bi trebali da budu svesni da će brokeri klauzulama ovo pokušati da izbegnu.

Na kraju treba istaći da po engleskom pravu, koje datira još od slučaja *Robertson v Ewer*¹⁰⁹ iz 1786. god., plate posade se ne priznaju kao partikularna havarija i taj stav je potvrđen u Institutskim klauzulama za osiguranje brodova na vreme iz 1983. god., u Međunarodnim kasko klauzulama iz 2003. god. kao i u svim drugim odgovarajućim klauzulama.

4.3. Kamata

York-antwrepenska pravila propisuju fiksiranu kamatnu stopu od 7% godišnje na žrtve i većinu troškova priznatih u zajedničku havariju. U prigovoru, koji je iznet od strane radne grupe, kaže se da fiksirana kamatna stopa neretko postaje izvor problema tokom trajanja jednog kompleta pravila, i to na način da neki put postaje neodgovarajuća, a neki put može predstavljati neočekivani dobitak za stranu koja je podnela žrtvu ili trošak. Predlog, koji je razmatran i usvojen u Vancouveru, propisuje da Skupština CMI-ja svake godine odlučuje o kamatnoj stopi i objavljuje je na stranici www.comitemaritime.org. Svakako da su postojale određene rezerve oko toga da se ovo pitanje stavi u nadležnost CMI-ja, s obzirom da ova organizacija u određenim vremenima deluje s mnogo manje energije od drugih, a da se ne pominje

¹⁰⁹ (1786) 1 Term Rep 127.

nesigurnost koja je iskazana oko kompetencije Skupštine CMI-ja da uopšte razmatra ovo pitanje.

S druge strane, princip promenljive kamatne stope, koja odražava napore tržišta, je izuzetno ubedljiv. Udruženje likvidatora zajedničke havarije SAD-a ukazalo je na ovo pitanje 2002. god. usvajanjem pravila prakse, za koje se još tada činilo da na zadovoljavajući način reguliše ovo pitanje - koje glasi:

“Kada su priznate žrtve ili troškovi naplaćeni ili priznati u zajedničku havariju, kamata će se dozvoliti na njih, po najboljoj stopi koja preovlađuje poslednjeg dana iskrcaja, plus 2%, i trajaće sve do isteka roka od 3 meseca nakon datuma postizanja deobne osnove zajedničke havarije.”

Ovo rešenje prihvaćeno je od strane radne grupe, tako da York-antwerpenska pravila sada propisuju:

- (b) Svake godine Skupština CMI-ja će odlučivati koja će se kamatna stopa primenjivati. Ova stopa će se koristiti za obračun naraslih kamata tokom tekuće godine.

Skupština je ovlašćena da razmotri kamatnu stopu na temelju svih informacija ili razmatranja koja se po mišljenju Skupštine smatraju relevantnim, ali mora imati u vidu sledeću stvar :

Stopa se mora bazirati na prihvatljivoj proceni o tome koja će se kamatna stopa obračunati brodovlasniku dobrog kreditnog rejtinga od strane prvoklasne poslovne banke

Iz prethodnog proizilazi sledeće:

- Da će većina dispaša biti izraženo u USA dolarima.
- Da će se, zbog toga, nivo kamata za jednogodišnje zajmove u USA dolarima pojedinačno razmatrati.
- Da će se većina dispaša, koje nisu izražene u USA dolarima, izraziti u Britanskim funtama, Evropskoj moneti – Euro ili Japanskim jenima.
- Ukoliko je nivo kamata za jednogodišnje zajmove u GBR, EUR ili JPY znatno drugačiji od nivoa kamata za jednogodišnje zajmove u USA dolarima, to će se uzeti u obzir.
- Da svaka izmena ovih direktiva (uputstava) može biti učinjena samo odlukom skupštine CMI-ja.

4.4. Provizija

Prilikom revizije JAP-a 1924. god. uneto je pravilo XX kako bi se ostvarila uniformnost u materiji provizije koja se odobrava brodovlasniku, ili drugim učesnicima u poduhvatu, kao naknada za njegovo vreme i probleme.

Naime, kada trgovci odluče da putuju brodom, njihova ovlašćenja u odnosu na teret se prenose na zapovednika koji je, samo u slučaju nužde, ovlašćen da primeni

izvanredne mere da bi prikupio sredstva za plaćanje troškova zajedničke havarije, ali tek onda kada propadnu svi uobičajeni naponi da se ta sredstva obezbede. Na taj način, pod određenim uslovima, zapovednik broda može da prikupi sredstva:

1. za obezbeđenje broda i vozarine koja se očekuje, putem garancije za bodmeraj;
2. za obezbeđenje broda, vozarine i tereta putem garancije za respondenciju;
3. kao poslednji način, prodajom dela tereta.

Institut *bodmeraj* (*bottomory*) predstavlja kratkoročno zaduživanje na račun vrednosti broda. Međutim, kada bi se brod našao u nuždi, zapovednik je takođe, i to često, prvenstveno uzimao zajam na račun tereta koji je bio ukrancan na brodu i takav pomorski zajam bio je poznat kao *respondencija*.¹¹⁰

Usled razvoja komunikacija i uz mnogo efikasnije bankarske metode ove ekstremne metode prikupljanja sredstava danas nisu potrebne kao u prošlosti.¹¹¹

U svakom slučaju, brodovlasnik je oduvek bio ovlašćen da potražuje proviziju za bankarske troškove koje je on platio za tuđi račun. U praksi, ove provizije su uvek ulazile u deobnu osnovu zajedničke havarije, međutim, kada je u pitanju plaćanje provizija brodovlasniku, kao naknade za njegovo vreme i probleme, postojala je razlika u praksi između Velike Britanije i drugih zemalja. U SAD-u ova provizija je priznavana u iznosu od 2,5 posto, u evropskim zemljama po različitim stopama, dok u Velikoj Britaniji se nisu vršila nikakva priznanja. Upravo iz ovog razloga je doneto pravilo XX prilikom revizije iz 1924. god. Na konferenciji u Amsterdamu 1949. god. razmatran je prigovor da je rata od 2% previše darežljiva, tako da je konferencija usvojila amandman predložen od strane SAD-a, koji je doveo do isključenja provizije priznate u dispaši za plate i izdržavanje posade, kao i za gorivo i zalihe koji nisu zamenjeni tokom putovanja.¹¹²

U pripremi za konferenciju u Vancouveru, u okviru radne grupe iznet je predlog da se eliminiše trenutno priznanje 2% provizije na troškove zajedničke havarije, s tim da se stvarni bankarski troškovi kao i troškovi elektronskog transfera novca, koji su učinjeni, i dalje priznaju s obzirom da su predstavnici osiguravača istakli da je teško razumeti zašto, kada strane dobiju fer kamatnu stopu, “drugi deo kolača” ni krivi ni dužni moraju da plate osiguravači.¹¹³

Ovaj predlog je takođe usvojen na konferenciji u Vancouveru.

¹¹⁰ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 116.

¹¹¹ U literaturi se navodi da najverovatnije danas živi pomorski pravnik nikada u praksi nije video primenu ovih instituta – vidi Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*; second edition; Mineola, New York, 1975., str. 632.

¹¹² N. Geoffrey Hudson, *The York-Antwerp Rules; The principles and practice of General Average Adjustment*, CMI, 1996., str. 251.

¹¹³ Jonathan Spencer, *ibidem*, str. 6.

4.5. Odredba o zastarelosti (*Time Bar*)

Ovo pitanje je već bilo predmet rasprave u Sidneyu tokom razmatranja pravila E, za koje su preložena dva amandmana.

Prvi je bio usvojen i unet je u paragraf 2, dok je dugi, koji se ticao zastarelosti, bio odbačen.

Ovaj predlog je otvarao pitanja i probleme koji su već bili razmatrani, a koji se ogledaju u činjenici da je, po većini pravnih sistema, zastarelost pitanje javnog poretka i da se ne može regulisati privatnim sporazumima.

Problem se može rešiti jedino tretirajući vremensko ograničenje kao ugovornu zastarelost koju stranke ugovaraju unošenjem JAP-a u teretnice. Naravno, ovakvo rešenje otvara problem trajanja zastarelosti imajući u vidu da, iako zastarelost može biti produžena sporazumom stranaka, u praksi ovo može biti zaista veliki problem, naročito kada imamo nekoliko pošiljki. Nakon duže diskusije, tokom koje su predstavnici IMLE izneli neke naročito zanimljive argumente i predloge, delegati u Vancouveru su usvojili sasvim novo pravilo koje glasi:

“(a) Samo ukoliko je to u saglasnosti s prinudnopравnim propisom o zastarelosti, koje je sadržano u svakom nadležnom pravu:

(I) Sva prava na doprinose iz zajedničke havarije, uključujući svako pravo na potraživanje po osnovu havarijske obveznice i garancije, biće ugašena osim ako je tužba stranke koja potražuje te doprinose podneta u roku od godinu dana nakon datuma utvrđivanja deobne osnove zajedničke havarije. U svakom slučaju, tužba se ne može podneti nakon isteka roka od 6 godina po okončanju zajedničkog pomorskog poduhvata.

(II) Ovaj rok može biti produžen ukoliko se strane o tome dogovore nakon okončanja zajedničkog pomorskog poduhvata.

(b) Ovo pravilo neće biti primenjeno kao takvo između stranaka, učesnika zajedničke havarije, i njihovih osiguravača.”

Prema tome, uvidelo se da neke zemlje imaju utvrđeni rok zastarelosti koji se ne može menjati ugovorom. U svakom slučaju, delegati su uvideli da će ovo pravilo obezbediti veći stepen sigurnosti u zemljama gde su moguća odstupanja, kao i u zemljama gde takva vrsta propisivanja ni ne postoji.

4.6. Privremene popravke

Kako bi se ovo izuzetno složeno pitanje, koje je bilo predmet žestokih sporenja ne samo na konferenciji u Vancouveru već i neprestano kroz istoriju razvoja JAP-a, razumelo na pravi način, neophodno je napraviti konciznije razmatranje svih

onih temeljnih pitanja na kojima ono počiva, pri čemu ćemo se osloniti na istorijsku i teorijsku građu iznetu u knjizi N. Geoffreya Hudsona *The York-Antwerp Rules - The principles and practice of General Average Adjustment*. Posebno ćemo se osvrnuti na drugi paragraf Pravila XIV koji je oduvek bio predmet žustrih rasprava, a imajući u vidu rešenje usvojeno u Vancouveru, to će i nadalje biti.

Još 1890. god. predloženo je, i bez rasprave usvojeno, sledeće pravilo:

“Nikakvi odbici ‘novo za staro’ neće se primenjivati na troškove privremenih popravki šteta koje se priznaju kao zajednička havarija.”

Ništa nije rečeno o tome u kojim okolnostima će se troškovi privremenih popravki priznavati u zajedničku havariju. Ovo pitanje je nastavljeno da se rešava u skladu s pravom i praksom “mesta u kome se vrši likvidacija”.

Prema tome, ništa revolucionarno se nije dogodilo kada su u pitanju pravila iz 1980. god. Ona su ostala bezuslovna u tome da priznaju samo one troškove privremenih popravki šteta koje su prouzrokovane žrtvom zajedničke havarije. S obzirom da su po definiciji privremene popravke samo one popravke koje ne omogućavaju nikakvu naknadnu korist za brod, poprilično je jasno da takve popravke ne mogu dovesti do bilo kakvog povećanja u vrednosti broda. Zbog toga nema potrebe za nadoknađivanjem bilo kojih navodnih poboljšanja koja su ostvarena obezbeđenjem novog materijala na mesto starog.

1924. god. unet je uvodni paragraf, koji je imao za cilj da navede sve okolnosti kada će se troškovi privremenih popravki priznati u zajedničku havariju. Ovaj paragraf je glasio:

“Kada se u luci ukrcaja, pristajanja ili skloništa na brodu izvrše privremene popravke radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzrokovane žrtvom zajedničke havarije, troškovi takvih popravki priznaće se kao zajednička havarija. Ali, kada se izvrše privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom samo da se omogući završetak poduhvata, troškovi takvih popravki priznaće se kao zajednička havarija samo do iznosa uštede u troškovima koji bi bili napravljeni i priznati kao zajednička havarija da te popravke nisu tamo izvršene.”

Osnovni cilj ovog paragrafa je bio da se konačno reši pitanje u kojim okolnostima će se privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom, a koje se vrše u luci skloništa, priznati u zajedničku havariju. Da li će se to vršiti na temelju toga da li te popravke doprinose putovanju na način što mu omogućavaju da se završi ili zato što će se izvršenjem ovih popravki izbeći troškovi zajedničke havarije?

Iako usvojeno rešenje preferira tezu da se troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom trebaju dozvoliti kao supstituirajući troškovi, i dalje postoji poprilična nesigurnost, naročito u Velikoj Britaniji, oko toga da li troškove privremenih popravki treba razmatrati samo iz ugla uštede u zajedničkoj havariji ili sve uštede, uključujući i uštede u troškovima popravki, treba uzeti u obzir. Iskazano je mišljenje

da, ako se uzmu u obzir samo uštede u zajedničkoj havariji, ovo pravilo XIV neće biti u saglasnosti s pravilom X (b). U nameri da se praksa Velike Britanije usaglasi s praksom svuda u svetu, Udruženje likvidatora havarije usvojilo je 1928. god. jedinstvenu rezoluciju po kojoj će se troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom, kako je to navedeno u pravilu XIV, priznavati u zajedničku havariju do iznosa ušteta učinjenih u troškovina zajedničke havarije “bez obzira na uštede, ako ih je bilo, drugih učesnika”.

Na konferenciji u Amsterdamu 1949. god. ova formulacija je dodata u pravilo, a takođe i u pravilo F.

1974. god. usvojen je jedan manji amandman po kome se izraz “samo” u rečenici “samo da omogućiti završetak poduhvata” menja u izraz “s ciljem”. Namera ovog amandmana je bila da se ograniči priznavanje u zajedničku havariju privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom na one slučajeve kada su privremene popravke izvršene s ciljem uštete troškova zajedničke havarije.

Tokom pripreme konferencije u Sidneyu 1994. god. velika pažnja je posvećena pitanju da li zadržati drugi paragraf, koji se bavi privremenim popravkama šteta prouzrokovanih nezgodom, bilo u postojećoj formi ili izmenjenoj, ili da se u potpunosti izbriše. Dodatni podstrek ovoj raspravi bio je i slučaj koji se istovremeno razmatrao u engleskim sudovima, a to je bio slučaj *The Bijela*. Nakon duže rasprave u okviru njene radne grupe, Međunarodna asocijacija evropskih likvidatora (AIDE) usvojila je rezoluciju po kojoj “drugi paragraf pravila XIV treba da nastavi da izražava princip po kome troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom treba da se priznaju u zajedničku havariju do iznosa ušteta ostvarenih u troškovima zajedničke havarije, koji bi nastali da su trajne popravke preduzete”. Ovo je usvojeno na konferenciji CMI-ja u Sidneyu 1994. god., tako da je predlog delegacije SAD-a odbijen apsolutnom većinom.¹¹⁴

Pre nego što pređemo na događanja tokom konferencije u Vancouveru i njene potonje rezultate, razmotrićemo nekoliko bitnih stavki kao što su tri kategorije privremenih popravki koje su do poslednje revizije iz 2004.god. priznavane u zajedničku havariju, zatim na uticaj pomenutog slučaja *The Bijela* i konačno na efekat *Rule Paramounta* na ovo Pravilo.

Naime, prva kategorija privremenih popravki koje se priznaju su privremene popravke koje su učinjene za zajednički spas.

Jedan od najčešće pominjanih primera za ovakvu vrstu privremenih popravki je upotreba vreća cementa u cilju zaustavljanja prodora vode, ili upotreba zakrpa preko većih oštećenja na koritu broda. Smatra se da ovakve mere mogu da budu neophodne za zajednički spas, čak i kada se brod nalazi u luci u to vreme.

¹¹⁴ N. Geoffrey Hudson, ibidem, str. 201.

Već je rečeno da nije bilo posebne potrebe za unošenjem ove vrste privremenih popravki u ovo pravilo, s obzirom da se oni u praksi svih pomorskih zemalja tretiraju kao zajednička havarija i da će se u svakom slučaju dozvoliti na osnovu odredbi pravila A. Zbog toga se može pretpostaviti da je predlagač uneo ove popravke, kao i privremene popravke šteta prouzrokovanih žrtvom zajedničke havarije, samo iz razloga celovitosti.

Kada su u pitanju privremene popravke šteta prouzrokovane žrtvom zajedničke havarije, ukoliko su one izvršene u luci skloništa a takođe su neophodne za siguran završetak poduhvata, može postojati dvostruki osnov za njihovo priznavanje u zajedničku havariju. Bilo kako bilo, odredbe pravila XIV propisuju priznavanje troškova privremenih popravki šteta prouzrokovanih žrtvom zajedničke havarije bez obzira na uštede. Npr. imamo slučaj kada je glavni brodski motor pretrpeo oštećenje usled prenaprezanja u cilju odsukavanja broda. Jasno, motor se mora dovesti u radno stanje u cilju bezbednog završetka započetog poduhvata i, ukoliko preporučene popravke zahtevaju da se naruči određeni broj novih delova od proizvođača brodskog motora, plate i izdržavanje posade broda i sl., tokom dodatnog perioda zadržavanja zbog čekanja da novi delovi budu isporučeni, *prima facie* će se priznati na osnovu odredbi pravila XI. S druge strane, obaveza brodovlasnika je da na osnovu ugovora o prevozu robe izvrši prevoz u razumnom roku, pa samim tim, ukoliko se mogu izvršiti privremene popravke u smislu npr. ponovne upotrebe oštećenih delova, odnosno njihove reparacije, troškovi ovih privremenih popravki priznaće se u zajedničku havariju bez obzira na uštedu u troškovima zadržavanja. S druge strane, ukoliko je glavni motor pretrpeo slično oštećenje usled štete prouzrokovane nezgodom, pa je odlučeno da se izvrše slične takve privremene popravke, ovaj slučaj će potpasti pod dejstvo drugog paragrafa pravila XIV, tako da će se troškovi privremenih popravki priznati u zajedničku havariju samo do iznosa uštede u troškovima zadržavanja.

U svakom slučaju privremene popravke žrtvovanih šteta neće se priznati na osnovu pravila XIV ukoliko su izvršene nakon završetka poduhvata tokom koga je došlo do zajedničke havarije.¹¹⁵

I konačno, poslednja i najkomplikovanija kategorija privremenih popravki jesu privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom u cilju da se omogući završetak poduhvata.

Po engleskom pravu i pravu SAD-a smatralo se da kada je brod bio onespособljen u luci skloništa i ukoliko nije mogao da se osposobi za nastavak poduhvata bez izvršenja privremenih popravki u tu svrhu, troškovi takvih privremenih popravki priznaće se u zajedničku havariju. Lowndes podseća da je praksa u Engleskoj sve do 1867. god. bila takva da je davala prednost tretmanu troškova privremenih popravki

¹¹⁵ Ibidem, str. 202.

kao supstituirajućih troškova zato što se njima izbegavaju troškovi iskrcaja tereta kao i drugi izdaci koji bi se morali podneti usled izvršavanja trajnih popravki. Ova teorija je pretrpela snažan udarac koji je prouzrokovan odlukom u slučaju *Wilson v. Bank of Victoria*. U ovom slučaju jedrenjak s pomoćnim motorom, na putovanju od Australije do Velike Britanije, zaustavljen je usled udara u ledeni breg, ali je ipak uspeo da dođe do Rio de Janeira upotrebom pomoćnog motora. Popravke na njegovim jarbolima, rezervnim kao i snastu, koje omogućavaju siguran nastavak jedrenja, zahtevale su iskrcaj, skladištenje i ponovni ukrcaj tereta. Međutim, nakon izvršenja nekoliko privremenih popravki, brodovlasnik je odlučio da brod može da izvrši započeti poduhvat uz upotrebu motora. S obzirom da je brodski ugalj skoro u potpunosti potrošen usled napora da se dođe do Rija, ovo je uključilo kupovinu dodatnog uglja u Riju kao i u usputnoj luci pre dolaska u Veliku Britaniju. Zahtev pred sudom odnosio se na doprinos u zajedničku havariju koji se tiče dela troškova za ovaj dodatni ugalj (a koji je tretiran kao supstituirajući izdatak za troškove iskrcaja, skladištenja i ponovnog ukrcaja) a nakon uplata za procenjenu normalnu potrošnju i doprinosa koji su dospeli od svih drugih interesa osim vlasnika tereta.

Sud je utvrdio da je ovo potraživanje neosnovano, s obzirom na nepostojanje principa ukorenjenog u pravu koji dozvoljava likvidaciju na temelju supstituirajućih troškova, kao i zbog odsustva običaja ili unošenja odgovarajuće klauzule u *charter partiju* ili teretnicu.

Iako je slučaj *Wilson* često citiran kao podrška shvatanju po kome se u engleskom pravu troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom u luci skloništa ne priznaju u zajedničku havariju, tako nešto nikada nije tako eksplicitno iskazano u toj sudskoj odluci.

Uprkos neodobravanju principa supstituirajućih troškova po engleskom pravu u slučaju *Wilson*, put koji je predložen od strane Udruženja likvidatora zajedničke havarije išao je u smeru priznavanja troškova privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom u luci skloništa. Iako je predložena formulacija bila poprilično nejasna, namera predlagača je bila da se ograniče priznavanja, na osnovu pravilu XIV, na one slučajeve u kojima su izvršenjem privremenih popravki ostvarene uštede u troškovima zajedničke havarije. Ova namera je prihvaćena kada je to pravilo prihvaćeno od strane Britanskog udruženja za pomorsko pravo (BMLA) tokom pripreme konferencije u Amsterdamu 1949. god.

Takođe, konferencija u Amsterdamu je odobrila dodatak drugom paragrafu pravila X (a), po kome se odredbe tog pravila, kao i pravila XI, mogu primenjivati i u slučaju premeštanja broda u drugu luku ili mesto skloništa radi izvršenja popravki u slučaju kada se takve popravke, npr. one koje su neophodne za bezbedan nastavak poduhvata, ne mogu izvršiti u prvoj luci skloništa. 1974. god. pravilo X (a) je ponovo izmenjeno kako bi se razjasnilo da će troškovi takvog premeštaja u drugu luku

skloništa obuhvatati i troškove tegljenja i privremene popravke koje su izvršene u tu svrhu.¹¹⁶

Kao što je predhodno pomenuto, odluka u slučaju *The Bijela* imala je snažan uticaj na rasprave koje su se vodile, a ticale su se drugog paragrafa ovog Pravila.

Činjenice ovog slučaja su jednostavne. Brod, opremljen za prevoz rasutog tereta, ukupne nosivosti 28.792 DWT, u potpunosti je bio natovaren izrezanim komadićima određenih materijala u Providence-u, po teretnici datiranoj na 14 novembar 1985., na putu za Candle u Indiji. Ubrzo nakon napuštanja Providencea brod se nasukao u vodama Long Islanda, što je izazvalo znatno oštećenje na njegovom trupu i prodor vode u donje duple tankove. U ovako oštećenom stanju brod je smešten u Jamestown, kao luku skloništa.

Nakon spasavanja, posle koga je utvrđena ozbiljna priroda oštećenja, zapovednik broda je bio suočen s teškom odlukom. Da bi se izvršile trajne popravke bilo je neophodno da se brod podigne na dok na obali, a u tu svrhu ceo teret je morao da bude iskrcan ili u Jamestownu ili u Providenceu. Pošto u Jamestownu nije bilo te vrste doka, najbliži dok gde postoji mogućnost da se izvrši takva vrsta popravke nalazio se u New Yorku ili Bostonu. Pod pretpostavkom da bi bilo mudrije da se izabere New York kao luka za izvršenje popravke, s obzirom da brod može da dođe tamo ploveći bezbednim vodama Long Islanda, prihvaćena je činjenica da, ukoliko brod iskrcia teret, ode na izvršenje popravki u New York, a nakon popravki se vrati Long Island u ispravnom stanju te ponovo ukrca teret, troškovi odlaska i dolaska kao i troškovi operacija koje iziskuje teret iznosiće preko 535.000 \$.

Alternativa je bila da se izvrše privremene popravke u Jamestownu podvodnim zavarivanjem dvostrukih ploča preko oštećenja na trupu broda, tako da se brod učini sposobnim da okonča preostali deo poduhvata. Odlučeno je da se ovako postupi. Troškovi ovakvih privremenih popravki su iznosili 282.000 \$. Zbog toga je bilo očigledno da je, ostavljajući po strani troškove izvršenja trajnih popravki, zapovednik broda ostvario znatnu uštedu u troškovima odlukom da se izvrše privremene popravke.

Na Trgovačkom sudu, sudija Hobhouse J. smatrao je da se privremene popravke ne mogu priznati u zajedničku havariju, imajući u vidu da brodovlasnik ne može dokazati da bi troškovi koje je uštedeo bili priznati u zajedničku havariju. Sudija je pošao od toga da se, po tumačenju pravila V (b) i XI (b), troškovi koji bi nastali u New Yorku ne mogu smatrati neophodnim za siguran nastavak poduhvata, s obzirom da su privremene popravke koje su izvršene u Jamestownu bile sve što je neophodno u tu svrhu.

Ova odluka je izazvala zaprepašćenje među praktičarima u Velikoj Britaniji. Obe strane ovog slučaja su očekivale da će odluka biti doneta na temelju mnogo jednostavnijeg tumačenja pravila XIV, a to je da se troškovi privremenih popravki u

¹¹⁶ Ibidem, str. 204.

luci skloništa tretitaju kao supstituirajući troškovi, ne samo kada su učinjeni umesto troškova koji bi nastali da je izvršenje trajnih popravki u toj luci bilo izvodljivo, već i kada nije bilo moguće izvršenje trajnih popravki u luci skloništa. Umesto toga, sudija Hobhouse J. doveo je u pitanje celu teoriju supstituirajućih troškova kao osnove za priznavanje privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom u luci skloništa.

Apelacioni sud je većinom glasova podržao razloge iznete od sudije Trgovačkog suda, s tim da je dvoje sudija smatralo da za primenu drugog paragrafa pravila XIV nije neophodno da su trajne popravke mogle biti izvršene u luci u kojoj su izvršene privremene popravke pa samim tim, ukoliko brodovlasnik može da dokaže da su popravke koje bi bile izvršene u New Yorku “bile neophodne za bezbedan nastavak poduhvata”, bilo bi sasvim prihvatljivo pogledati u pravila X (a) i X (b) s ciljem da se ustanovi koji su troškovi uštede u zajedničkoj havariji.

Slučaj je zatim dospao pred Vrhovni sud, aprila 1994. god. Vrhovni sud je podržao zahtev brodovlasnika, na taj način obnavljajući validnost drugog paragrafa pravila XIV.¹¹⁷

Imajući sve ovo u vidu, može se zaključiti da treba napraviti razliku između dva slučaja:

1. Kada se trajne popravke mogu izvršiti u luci skloništa.

Ova situacija je razmatrana od strane predlagača pravila iz 1924. god. Bilo je predviđeno da brodovlasnik može da bira ili da izvrši trajne popravke koje su neophodne za siguran nastavak poduhvata ili da izvrši privremene popravke koje će biti dovoljne za tu svrhu, s tim da se one priznaju u zajedničku havariju najviše do iznosa ušteda učinjenih u troškovima zajedničke havarije koji bi nastali da su izvršene trajne popravke.

Velika rasprava se vodila oko pitanja do koje granice odluka da se privremene popravke izvrše u luci skloništa može biti motivisana željom da se uštede troškovi zajedničke havarije. Veoma je značajno da pravilo XIV ne kaže da svrha te odluke mora biti “u cilju da se uštede troškovi”. U svakom slučaju, svrha, ili jedna od svrha,

¹¹⁷ U svom izlaganju Lord Lloyd of Berwick navodi: “Drugi paragraf pravila XIV obavezuje nas da pretpostavimo da privremene popravke nisu izvršene u Jamestownu. Šta bi se tada dogodilo ? Odgovor je jednostavan. Brod bi nastavio ka suvom doku u New Yorku. Da li je iskrcaj tereta bio neophodan da omogući popravku štete na brodu u suvom doku? Odgovor je: jasno da. Da li su ove popravke bile neophodne da omoguće da brod sigurno nastavi od New Yorka za Indiju, uvek imajući u vidu da on nije popravljen u Jamestownu. Odgovor je ponovo: jasno da. Pretpostavka koja se traži pravilom XIV mora da bude izvedena primenom pravila X. Nije neophodno da se pretpostavi da brod ne bi mogao da bude popravljen u Jamestownu kako bi došlo do primene ova dva pravila. Neophodno je jedino da pretpostavimo da brod nije tako popravljen kao što to zahteva pravilo XIV. Na taj način može se dati učinak jasnoj nameri početnih reči drugog paragrafa pravila XIV da su troškovi privremenih popravki od nepredviđenih nezgoda dopustivi u zajedničku havariju pod uslovom ograničenja koje je nametnuto drugim delom ovog paragrafa (Dato prema N. Geoffrey Hudson, *ibidem*, str. 206).

izvršenja privremenih popravki mora biti završetak poduhvata. Za ovo se mislilo da će biti ostvareno upotrebom reči “samo” u tekstu iz 1924. god. i 1950. god. – “kada su privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom izvršene samo da se omogućiti završetak poduhvata” ali da bi se otklonila svaka sumnja tekst je izmenjen 1974. god. tako da se sada čita “kada su privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom izvršene u cilju da se omogućiti završetak poduhvata”

2. Kada se trajne popravke ne mogu izvršiti u luci skloništa

Već je rečeno da je na osnovu drugog paragrafa pravila XIV dozvoljeno priznavanje u zajedničku havariju troškova privremenih popravki koje su izvršene u luci skloništa, gde trajne popravke nisu mogle biti izvršene, kada su one preduzete kako bi se omogućilo da brod bude premešten u drugu luku u kojoj se mogu izvršiti popravke koje su neophodne za bezbedno okončanje poduhvata.

Kada je svrha privremenih popravki takva da se omogućiti da brod bezbedno izvrši ostatak poduhvata, prihvaćeno je da likvidator mora razmotriti izbor koji je stajao pred brodovlasnikom u vreme kada je doneta odluka da se izvrše privremene popravke, kao i da iskalkuliše koja alternativna priznanja bi bila priznata u zajedničku havariju u takvim okolnostima.

Na primer: Brod udari u stenu i pretrpi ozbiljno oštećenje na prednjem delu trupa. Zatim je smešten u luku skloništa A, gde je spašen. Nalazi su sledeći: trajne popravke zahtevaju da brod bude dignut na dokove na obali, zbog čega teret mora biti iskrcan. U luci A nema dovoljno velikog doka, niti ima odgovarajućih skladišta za teret, ali je i jedno i drugo dostupno u luci B, do koje brod može doći uslugom tegljenja uz obezbeđivanje minimuma neophodnih privremenih popravki koje su za to neophodne, postavljanjem vreća cementa i dodatnog ukrućivanja, a što će koštati 10.000 funti. Međutim, ovakve privremene popravke neće biti dovoljne za bezbedno izvršenje ostatka poduhvata.

S druge strane, celokupni veštački pramac može biti proizveden i zatim zavaren preko oštećenja od strane podvodnih zavarivača. Po mišljenju spasilaca, ovo će biti sasvim dovoljno da brod nastavi ka odredištu, bez skretanja u luku B radi izvršenja trajnih popravki na dokovima na obali. Cena proizvodnje veštačkog pramca i njegova montaža iznosi 100.000 funti i opet je manja od troškova premeštaja u luku B, iskrcaja, skladištenja i ponovnog ukrcaja tereta (otprilike 150.000 funti).

Prihvaćeno je da je u principu cena privremene popravke ostvarene montažom veštačkog pramca, kako bi se omogućio bezbedan nastavak poduhvata, manja za stranke koje doprinose u zajedničku havariju od one koja bi bila plaćena i priznata u zajedničku havariju da je brod otišao u drugu luku skloništa.

Okolnosti nakon slučaja *The Bijela* razmatrane su od strane radne grupe AIDE i objavljene na njenoj XVII Generalnoj skupštini 1995. god. U odgovoru na pitanje “da li ograničavate priznanja, po osnovu pravilu XIV, samo na one slučajeve gde se

trajne popravke mogu izvršiti u luci skloništa, gde je brod zadržan ?”, svi učesnici su negativno odgovorili, s tim da je jedan odgovorio “normalno, da”, ali je dodao “da, u nekim slučajevima” (kada se luka skloništa nalazi u oblasti izuzetno velike dostupnosti brodogradilišta za popravku brodova) treba uzeti u obzir mogućnost premeštanja u najbližu luku gde se trajne popravke mogu izvršiti mnogo brže (na primer mogućnost dostupnosti doka na obali istog trenutka).¹¹⁸

Kada je u pitanju uticaj *Rule Paramounta* na pravilo XIV, prvo treba istaći da je teza o supstituirajućim troškovima, u pravilu XIV prihvaćena s mnogo više ograničenja nego u pravilu F. Dok pravilo F dozvoljava priznanje “svakog dodatnog izdatka koji je učinjen umesto drugog izdatka koji bi bio priznat”, po pravilu XIV troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom, koji imaju za cilj da se omogući okončanje poduhvata, priznaju se najviše do iznosa ušteda u priznanjima koja bi bila učinjena da privremene popravke nisu bile izvršene. Prihvatajući ovu ograničavajuću opciju, treba podsetiti na obavezu brodovlasnika da popravi brod (po mogućnosti “bez nerazumnih žrtvi i u okviru razumnog vremena) i preveze robu do odredišta. Alternativa je ograničena na izvršenje trajnih popravki, ili u luci skloništa ili nekoj drugoj prikladnoj luci. *Prima facie*, preduzete mere moraju biti izvršene razumno.

Ovo pitanje je razmatrao i Nadzorni komitet Udruženja likvidatora zajedničke havarije (AAA), i to u kontekstu zamišljenog slučaja koji im je dostavljen, a na koji se primenjuju York-antwerpenska pravila iz 1994. god.

Činjenice: Na svom putu od Evrope do Singapura, brod, na koji je ukrcan teret, udario je u potopljeni objekat i smešten je u Mumbai, s podvodnim oštećenjima i propuštanjem vode. Dok na obali je dostupan i trajne popravke se mogu izvršiti po ceni od 350,000 \$. Drugi neophodni troškovi su:

Iskrcaj, skladištenje, i ponovni ukrcaj tereta	200,000 \$
Plate i izdržavanje posade, gorivo i lučke dažbine za 60 dana, po ceni od 2,000 \$ po danu	120,000 \$

Umesto toga, izvršene su privremene popravke po ceni od 50,000 \$ oduzimajući samo 7 dana. Nakon popravki brod je nastavio do Singapura i nakon iskrcaja tereta izvršene su trajne popravke za 30 dana po ceni od 200,000 \$

Komitet je, na bazi ovih činjenica, zauzeo stanovište da bi bilo razumno dozvoliti troškove privremenih popravki u zajedničku havariju u skladu s pravilom XIV JAP-a iz 1994. god., s obzirom da su ostvarene značajne uštede u troškovima zajedničke havarije, koji bi u suprotnom bili učinjeni po pravilima X i XI.

¹¹⁸ Ibidem, str. 208.

Iskrcaj, skladištenje, i ponovni ukrcaj tereta	200,000 \$
Plate posade i sl. za period uštede u zadržavanju, 60 – 7=53; po ceni od 2,000 \$ po danu	<u>106,000 \$</u>
	306,000 \$

S aspekta primene *Rule Paramounta*, komitet je zaključio da razumna alternativa (za izvođenje privremenih popravki) jedino može da znači alternativu koju bi razumni brodovlasnik izabrao ako privremene popravke u luci skloništa ne bi bile raspoloživa mogućnost, tj. ako bi izabrao pravac delovanja za koji se ne bi smatralo da predstavlja kršenje ugovora. U svakom slučaju, ukoliko je, na temelju činjenica jednog slučaja, brodovlasnik ovlašćen da obustavi poduhvat pre nego preduzme alternativne mere, u tom slučaju privremene popravke u luci skloništa nisu razumna alternativa i troškovi takvih popravki ne mogu se priznati u zajedničku havariju.

Po mišljenju Geoffrey Hudsona, ovakvo stajalište komiteta se može osporiti. Brodovlasnik neće biti u suprotnosti s ugovorom o prevozu ukoliko odluči popraviti brod i na taj način omogućiti prevoz tereta do odredišta, čak i ako ga cena tih troškova ovlašćuje da, ako to želi, obustavi poduhvat na temelju toga da je brod, u komercijalnom smislu, pretrpeo konstruktivni totalni gubitak. Takvi slučajevi se dešavaju, i kada se dese, priznanja se vrše na osnovu pravila X i XI bez ikakvih prigovora. Jedini problem, koji se tom prilikom može javiti, jeste obračun kontribuirajuće vrednosti broda.¹¹⁹

Kako bi izmena usvojena u Vancouveru u pogledu ove kategorije privremenih popravki bila što lakše shvaćena, Richards Hogg Lindley u svom članku *Commentary on the York-Antwerp Rules 2004* hipotetiše s jednim zamišljenim slučajem čiji je krajnji ishod ilustracija različitih rešenja do kojih se dolazi primenom York-antwerpskih pravila iz 1994. god. i 2004. god. Po York-antwerpskim pravilima iz 1994. god., kada se izvrše privremene popravke šteta koje su prouzrokovane nezgodom u luci skloništa, sa svrhom da se omogući završetak poduhvata, troškovi takvih popravki će se priznati u zajedničku havariju do iznosa ušteda koje su zbog toga ostvarene u zajedničkoj havariji.

Na primer:

Cena privremenih popravki	100.000\$
Uštede koje su ostvarene izvršenjem privremenih popravki:	
Cena rukovanja robom	50.000 \$
Dodatno zadržavanje da su vršene trajne popravke	25.000 \$
	Ukupno
	75.000 \$
U zajedničku havariju se priznaje	75.000 \$

¹¹⁹ Ibidem, str. 211.

Po York-antwerpenskim pravilima iz 1994. god. priznanje se vrši “bez obzira na uštede drugih učesnika”, što je za konsekvencu imalo mogućnost da se izvršenjem privremenih popravki u luci skloništa omogući da se trajne popravke izvrše nakon putovanja na mnogo jeftinijoj lokaciji i time omogućuće značajne uštede troškova na strani brodovlasnika. Imajući ovo u vidu, delegati u Vancouveru želeli su da spreče takve naknadne koristi na strani brodovlasnika primenom *Baily* klauzule, odnosno *Baily* metode po kojoj se procenjeni troškovi trajnih popravki u luci skloništa odbijaju od sume izvršenih privremenih popravki u luci skloništa i trajnih popravki koje su izvršene po okončanju poduhvata.

S obzirom da priznavanja troškova privremenih popravki šteta koje su učinjene za zajednički spas, kao i privremenih popravki šteta prouzrokovanih žrtvom zajedničke havarije, nisu dovodili u praksi do nepravednih ili neodgovarajućih rešenja, delegati u Vancouveru su glasali za amandman na drugi paragraf ovog pravila, koji se odnosi na privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom u cilju da se omogući završetak poduhvata, a koji glasi:

(b) Kada se izvrše privremene popravke slučajnih šteta sa svrhom da se omogući završetak poduhvata, troškovi takvih popravki će se priznati kao zajednička havarija bez obzira na uštede, ako ih je bilo, drugih učesnika, ali samo do iznosa uštede u troškovima koji bi bili učinjeni i priznati kao zajednička havarija da te popravke nisu bile tamo izvršene. Ali, u smislu ovog pravila, troškovi privremenih popravki, koji su uzeti u razmatranje, biće ograničeni do iznosa za koji troškovi privremenih popravki izvršeni u luci ukrcaja, pristajanja ili skloništa zajedno s troškovima trajnih popravki koje su na kraju izvršene ili, ukoliko popravke nisu izvršene u vreme sastavljanja deobne osnove, zajedno s prihvatljivim umanjenjem u vrednosti broda po završetku putovanja, premašuju cenu trajnih popravki koji bi bili ostvareni u luci ukrcaja, pristajanja ili skloništa.”

U predhodno navedenom primeru primena ove metode bi izgledala na sledeći način:

Troškovi privremenih popravki u luci skloništa	100,000 \$
Troškovi trajnih popravki po okončanju poduhvata	<u>500,000 \$</u>
	600,000 \$

Procenjeni troškovi trajnih popravki u luci skloništa

- A) Ukoliko iznose 600,000 – ništa se neće odobriti u zajedničku havariju
B) Ukoliko iznose 550,000 – s obzirom da je ovaj iznos manji od datog zbira, iznos od 50,000 \$ razmotriće se za priznanje u zajedničku havariju. Na bazi gore iznetih brojki iznos od 50,000 \$ priznaće se u potpunosti, što je opet manje od prvobitnih 75,000 \$.

Po mišljenju delegata, sva smanjenja u priznanju šteta i troškova zajedničke havarije, po novoj formulaciji, treba da postanu deo potraživanja za partikularnu havariju, naravno, pod pretpostavkom da je brod osiguran.¹²⁰

5. ZAKLJUČAK

U ovom članku nastojalo se da se na nepristrasan način, posmatrajući iz ugla brodovlasnika i pomorskih osiguravača, objasne izmene i dopune York-antwerpskih pravila koje su učinjene u Vancouveru 2004. god. Kao što se iz predhodnog izlaganja moglo videti, cilj izvršenih promena predloženih od strane osiguravača objašnjava se, između ostalog, i uštedama koje bi se ostvarile u odnosu, pre svega, na isključenje potraživanja iz osnova spasavanja kroz postupak likvidacije zajedničke havarije.

Izmene su usvojene i pored protivljenja brodovlasničkih krugova izraženih najviše od strane predstavnika Međunarodne brodarske komore. Osnovni prigovor s njihove strane, a koji se čini logičan i opravdan, jeste da će brodovlasnici nastaviti da štite svoje interese te da se može očekivati da će se ugovarati nove klauzule u nameri anuliranja rezultata prihvaćenih u novom pravilu VI York-antwerpskih pravila iz 2004. god. Takođe je stavljena i primedba da su York-antwerpska pravila dobrovoljna i da deluju samo na bazi unošenja u ugovor o prevozu (teretnice i čarter partije) te da se može očekivati dalja primena pravila iz 1974. god. i 1994. god., čime se sistem, čija je glavna vrednost da je bio opšteprihvaćen, sada komplikuje.

Ističe se da kao rezultat toga neće biti trenutne koristi ni za teret ni za brodovlasnike, s obzirom da obe strane mogu da očekuju da će morati da snose troškove sporova, kao i da budu spremni da plate sve s čime budu morali da se suoče.

Zbog toga je možda najbolje ovaj članak završiti opservacijom iznetom od strane predstavnika Međunarodne brodarske komore u kojoj se kaže da će se prva posledica ogledati u manjem broju sporazuma o zajedničkoj havariji kao i da ove promene sakrivaju činjenicu da će i dalje postojati određeni troškovi koji se moraju pokriti. Glavna razlika će biti ko će snositi ove troškove, a čini se da će neke od novih troškova snositi kasko osiguravači u uslovima transfera rizika iz jednog sektora industrije osiguranja u drugi.

¹²⁰ Richards Hogg Lindley, *ibidem*, str. 10.

LITERATURA

1. **Ivošević Borislav**, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005.
2. **Ivošević Borislav**, *Transportno osiguranje*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd, 2009.
3. **Ivošević Borislav**, *Pomorske havarije i osiguranje (skripta)*, Fakultet za pomorstvo – Kotor, Kotor, 2003.
4. **Jakaša Branko**, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Knjiga IV, Plovidbene nezgode, Svezak 1. - Zajedničke avarije*, Zagreb, 1987.
5. **Kačić Hrvoje**, *Zajednička havarija – Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica “Dunav” – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983.
6. **Jankovec Ivica**, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965.
7. **Radović Zoran**, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980.
8. **Grant Gilmore & Charles L. Black, Jr.**, *The Law of Admiralty*, Second Edition, Mineola, New York, 1975.
9. **N. Geoffrey Hudson**, *The York-Antwerp Rules: The principles and practice of General Average Adjustment*, CMI, 1996.
10. **Richard Cornah**, *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules*, 2004.
11. **Richards Hogg Lindley** - *Commentary on the York-Antwerp Rules*, 2004.
12. **Italian Maritime Law Association – IMLA** - *Position paper by Associazione Italiana di Diritto Marittimo*, 2004.
13. **Jonathan S. Spencer**, *The proposed 2004 revisions to the York-Antwerp rules – some insurance issues*, 2004.
14. **International Chamber of Shipping** - *A position paper by the International Chamber of Shipping – General Average*, 2004.
15. **Nick Gooding**, *General Average – York-Antwerp Rules 2004 – Implications for Hull and Cargo Insurers*, 2004.

Summary:

**DEVELOPMENT OF THE LAW ON GENERAL AVERAGE AND
YORK-ANTWERP RULES WITH A SPECIAL REFERENCE
TO THE RULES REVISION FROM 2004.**

The subject of this paper is the review of York-Antwerp Rules made in Vancouver in 2004, as well as its possible implications for previous adoption of York-Antwerp Rules by all the participants in maritime transport.

The author is analysing key modifications made in Vancouver in 2004, using historical approach with the aim of determining reasons which caused these modifications, pointing out the determined important discussions which marked the period before the “International Law Association“ initiative, as well as the period of work of Conferences, which date back to 1864. At the very end, the author is trying to predict whether these revised York-Antwerp Rules would have the same influence which they had until the modifications from 2004, since the initiative was taken by certain circles of insurers, represented by IUMI, with severe reluctance of shipping companies.

Keywords: *general average, York-Antwerp Rules, salvage remuneration, temporary repairs.*

PRIKAZI KNJIGA

USLUGE POMORSKOG PRIJEVOZA I LUČKE DJELATNOSTI U PRAVU TRŽIŠNOG NATJECANJA EUROPSKE ZAJEDNICE

Božena Bulum

Zagreb, 2010., 278 str., Izdavač: Inmag, Zagreb

U izdanju Inmaga izašla je knjiga “Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice” autorice Božene Bulum, znanstvene suradnice Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti.

Autorica se u knjizi bavi problemima koji povezuju dvije pravne oblasti – s jedne strane europsko pravo tržišnog natjecanja te s druge strane pravila pomorskog prava o uslugama pomorskog prijevoza i obavljanju lučkih djelatnosti.

U hrvatskoj pravnoj literaturi postoje brojna djela koja obrađuju različite aspekte pružanja usluga pomorskog prijevoza i lučkih usluga (djelatnosti), ali ne i tržišno natjecanje u pružanju tih usluga. Zbog toga je posebno značajno što su ovom knjigom hrvatskoj znanstvenoj i stručnoj pravničkoj zajednici na sustavan i sveobuhvatan način po prvi puta predstavljena pravila europskog prava tržišnog natjecanja u navedenim djelatnostima. Upoznavanje s predmetnim pravilima od značaja je i zbog činjenice da je Republika Hrvatska dužna u postupku pristupanja Europskoj uniji usvojiti ista, odnosno uskladiti svoje zakonodavstvo u tom području s pravilima *acquis-a*.

Strukturu knjige čini pet dijelova.

U prvom dijelu knjige izlažu se najznačajniji izvori europskog prava tržišnog natjecanja i to primarno i sekundarno zakonodavstvo, sudska praksa europskih sudova i tzv. *soft law* (obavijesti, priopćenja i smjernice Europske komisije). Izlažu se također i najznačajniji izvori prava tržišnog natjecanja Republike Hrvatske, s posebnim naglaskom na Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju zaključen između Republike Hrvatske i Europskih zajednica i njihovih država članica (dalje: SSP).

U drugom dijelu knjige razmatra se pravni okvir za uređenje tržišnog natjecanja u segmentu pomorskog prometa uključujući i recentne izmjene materijalnopравnih i procesnopравnih pravila kojima je ono regulirano. Poseban naglasak stavljen je na Uredbu 4056/86 čija su procesna pravila ukinuta donošenjem novog provedbenog propisa u pravu tržišnog natjecanja, Uredbe 1/2003. Važnost ove okolnosti je u činjenici da je tim ukidanjem otpočela primjena općih procesnih pravila prava tržišnog natjecanja na pomorski prijevoz. U listopadu 2006. godine donesena je Uredba broj 1419/2006 kojom su ukinuta i materijalnopравna pravila Uredbe 4056/86, a time i skupno izu-

zeće od primjene propisa prava tržišnog natjecanja na linijske konferencije jer je utvrđeno da ono ne ispunjava uvjete za izuzimanje propisane člankom 81. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (sada članak 101. Ugovora o funkcioniranju Europske unije¹), te da u današnjim tržišnim okolnostima postojanje skupnog izuzeća za linijske konferencije nije opravdano. Kako bi se prijevoznicima olakšao prijelaz na potpuno kompetitivan sustav pružanja usluga linijskog prijevoza morem, Uredbom 1419/2006 predviđeno je prijelazno razdoblje od dvije godine tijekom kojeg će se skupno izuzeće za linijske konferencije nastaviti primjenjivati. Istodobno tijekom tog razdoblja Europska komisija je donijela Smjernice o primjeni članka 81. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (sada članak 101. Ugovora o funkcioniranju Europske unije) u kojima su sadržana pravila za ocjenjivanje usklađenosti sporazuma prijevoznih poduzetnika u linijskoj i slobodnoj plovidbi s propisima tržišnog natjecanja Europske unije.

U okviru drugog dijela knjige detaljno se analiziraju i pravila Uredbe broj 3577/92 kojom se liberalizira tržište usluga pomorske kabotaže u Europskoj uniji te se prikazuju i komentiraju najznačajnije odluke Europskog suda u vezi s njezinom primjenom. S obzirom da je Uredbom 3577/92 omogućeno svim pružateljima usluga s poslovnim nastanom u bilo kojoj državi članici EU obavljanje pomorske kabotaže na čitavom teritoriju Unije, autorica se posebno osvrnula na pitanje liberalizacije tržišta usluga pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj koju će ona biti dužna provesti nakon stupanja u punopravno članstvo Europske unije. U vezi s tim autorica navodi kako postoje osnove da se u pregovorima o pristupanju Europskoj uniji dogovori odgoda primjene Uredbe 3577/92 u određenom razdoblju od stupanja Republike Hrvatske u punopravno članstvo. Po mišljenju autorice to je nužno da bi se domaćim prijevoznicima omogućilo da financijski ojačaju kako bi u pružanju usluga pomorske kabotaže na području Republike Hrvatske mogli ravnopravno konkurirati prijevoznicima iz Unije.

Kako sustav zaštite tržišnog natjecanja u širem smislu obuhvaća i propise o državnim potporama, u trećem dijelu knjige analizira se europsko pravo državnih potpora u segmentu pomorskog prijevoza. Poseban naglasak stavljen je na proučavanje Smjernica Europske komisije o državnim potporama u pomorskom prijevozu iz 2004. godine te pravno uređenje državnih potpora u segmentu morskih luka u Europskoj uniji.

Smjernicama o državnim potporama u pomorskom prijevozu iz 2004. godine propisuju se mjerila prema kojima će Europska komisija odobravati državne potpore u pomorskom prijevozu u skladu s Ugovorom o osnivanju EZ (danas Ugovor o funkcioniranju

¹ Stupanjem na snagu Lisabonskog ugovora dana 1. 12. 2009. godine izmijenjen je Ugovor o osnivanju Europske zajednice koji je preimenovan u Ugovor o funkcioniranju Europske Unije te je došlo i do promjene numeracije članaka tog Ugovora.

niranju EU) i njezinim postupovnim pravilima. Navedene Smjernice primjenjuju se na tzv. pomorske djelatnosti definirane Uredbama 4055/86 i 3577/92 tj. na prijevoz robe i putnika morem, te u određenim dijelovima i na djelatnosti tegljenja i jaružanja. Republika Hrvatska dužna je uskladiti Pomorski zakonik s pravnom stečevinom EU u dijelu koji se odnosi na državne potpore i prije stjecanja statusa punopravne članice EU, dakle bez odgode. Ta obveza proizlazi iz SSP-a kojim se Republika Hrvatska obvezala uskladiti svoje zakonodavstvo s odredbama članaka 81., 82., 86. i 87. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (sada članaka 101., 102., 106. i 107. Ugovora o funkcioniranju EU). No, pored navedenog Republika Hrvatska preuzela je i obvezu primjene kriterija koji proizlaze iz primjene pravila o tržišnom natjecanju u Uniji i instrumenata za tumačenje koje su usvojile institucije Unije, što uključuje *soft law*, pa sukladno tomu i Smjernice. Obveza primjene Smjernica EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu proizlazi iz Odluke Vlade Republike Hrvatske o objavljivanju pravila EZ-a o potpori u prometu (NN 141/2008) u kojoj su, između ostalog, objavljene Smjernice EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu. U toj Odluci navodi se da će se dopuštenost potpore u prometu u Republici Hrvatskoj ocjenjivati temeljem domaćih propisa, Zakona o državnim potporama i Uredbe o državnim potporama, ali i temeljem materijalnih pravila iz te Odluke. Sukladno tome dopuštenost potpore u prometu ocjenjivat će se i temeljem materijalnih pravila Smjernica EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu, a autorica upozorava kako s tim pravilima pojedine odredbe Pomorskog zakonika nisu usklađene.

U vezi s dodjeljivanjem državnih potpora u segmentu morskih luka ističe se također kako je još u Zelenoj knjizi o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997. godine Europska komisija najavila donošenje Smjernica o državnim potporama u morskim lukama. Međutim, one nisu donesene ni do današnjeg dana. Autorica drži kako su tome razlog brojne različitosti europskih luka s obzirom na njihovu veličinu, organizacijsko ustrojstvo, funkciju, zemljopisne karakteristike, sustave vlasništva i upravljanja, povijesno-pravno naslijeđe i stupanj privatiziranosti, veze luka s lokalnom zajednicom i sl. zbog čega donošenje pravila kojima bi se ujednačilo dodjeljivanje državnih potpora morskim lukama u Europskoj uniji nije jednostavno te zasigurno nailazi na protivljenje država članica, lučkih operatera i ostalih zainteresiranih stranaka.

Četvrti dio posvećen je proučavanju pravnog uređenja pristupa tržištu lučkih djelatnosti u Europskoj uniji. U ovom dijelu knjige razmatraju se relevantna sudska praksa Europskog suda kao i Prijedlozi za donošenje Direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti koje je Komisija u dva navrata bezuspješno podnosila Europskom parlamentu i Vijeću. Zbog nedonošenja sporne Direktive Komisija se temeljem konzultacija sa zainteresiranim strankama odlučila za formuliranje zajedničke europske lučke politike putem instrumenata *soft law-a*. Stoga se u okviru ovog dijela knjige razmatra i Komisijino Priopćenje o europskoj lučkoj politici iz listopada 2007. godine i ocjenjuju najavljene mjere u provođenju te politike.

U petom dijelu knjige izlažu se modeli upravljanja morskim lukama i organizacija obavljanja lučkih djelatnosti u lukama odabranih država članica Europske unije. Odabrane su one države čija zakonodavstva u pogledu navedene materije sadržavaju određene osobitosti. Autorica ukazuje na razlike i specifičnosti u pravnom uređenju navedene materije u nacionalnim pravima odabranih država članica u odnosu na rješenja koja su bila predviđena Prijedlozima Direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti.

Knjigom “Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice” autorice Božene Bulum naša pravna publicistika obožena je za jednu značajnu monografiju pomorskog prava iz perspektive europskog prava tržišnog natjecanja. Ova knjiga može poslužiti kao nužno štivo, ne samo studentima pravnih, pomorskih i ekonomskih fakulteta, već i znanstvenicima i stručnjacima uključenim u usklađivanje pomorskog prava Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije.

Ivana Oršulić, dipl. iur., asistentica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

BOŽENA BULUM:
USLUGE POMORSKOG PRIJEVOZA I LUČKE DJELATNOSTI
U PRAVU TRŽIŠNOG NATJECANJA EUROPSKE ZAJEDNICE
(MARITIME TRANSPORT SERVICES AND PORT SERVICES
IN THE COMPETITION LAW OF THE EUROPEAN COMMUNITY)

Inmag, Zagreb, 2010, 278 pages

This book examines regulation of maritime transport services and port services in the competition law of the European Union. The author divided the subject matter into five parts.

The first part is devoted to the most important sources of the competition law: primary and secondary legislation of the European Union, judicial practice of the European Court of Justice and European Court of the First Instance and soft law (notifications, communications, guidelines and frameworks of the European Commission) as well as to the most important sources of the competition law of the Republic of Croatia with the emphasis on Stabilization and Association Agreement.

In the second part, rules on competition in maritime transport sector are being analyzed, including their recent changes. One of the most important changes of those rules is certainly the repeal of the exemption from the EU Treaty ban on restrictive business practice (regulated by Article 101 of the Treaty, earlier Article 81 of the EC Treaty) for liner conferences on routes to and from EU. The repeal entered into force in October 2008. In this part of the book regulation of maritime cabotage in the European Union is also analyzed.

The third part deals with European state aid law in maritime transport sector and port sector. In 2004 the Commission issued Guidelines on state aid to maritime transport with aim of achieving greater competitiveness of Union shipowners on the international shipping market. Guidelines on state aid in the port sector, after several attempts, are still not issued. With respect to European state aid law in the maritime transport sector, Croatia has to implement Guidelines on state aid in maritime transport even before the accession, which will require some changes of the Croatian Maritime Code.

In the fourth part the author elaborates on the problem of the liberalisation of the port services market in the European Union. She analyzes the proposals for Directive on market access to port services and explains why they have not come

into force. In this part of the book the Communication on European Port Policy from 2007 is also being analyzed. Regarding the liberalisation of market access to port services in the Republic of Croatia, it is pointed out that liberalisation of market access to port services still has not been introduced in the EU. Hence, it is necessary to follow the future activities of the EU in that field.

Finally, the fifth part of the book provides an overview of the port administration, management models and models of providing port services in some EU Member States.

The book is written clearly and systematically. We recommend it not only to scholars but also to scientists and experts involved in the harmonization of the Croatian maritime law with the European law.

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 i stručnih radova podliježu recenzentskom postupku i kategoriziraju se (izvorni znanstveni članak, prethodno priopćenje, pregledni znanstveni članak, stručni članak). Po dva recenzenta za svaki rad bira Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama. 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 redakтуру.
- 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, ispuštanjem 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, I(me). 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 privitku 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

jz@hazu.hr

Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Uredništvo “Poredbeno pomorsko pravo”

Frane Petrića 4

10000 Zagreb

Uredništvo