

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



ISSN 1331-9914

UDK 347.79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



POREDBENO POMORSKO PRAVO - COMPARATIVE MARITIME LAW

Izdavač/Publisher:

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI - JADRANSKI ZAVOD
CROATIAN ACADEMY OF SCIENCES AND ARTS - ADRIATIC INSTITUTE
Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, tel: +385 1 49 20 733, tel/fax: + 385 1 48 12 703,
e-mail: jz@hazu.hr
<http://www.hazu.hr/jzavod>

Za izdavača/For Publisher: Akademik Andrija Kaštelan

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

Zamjenica glavnog urednika/Assistant Editor: Doc.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;

Prof.dr.sc. Vladimir Đuro Degan, Jadranski zavod HAZU; prof.dr.sc. Velimir Filipović, Pravni fakultet, Zagreb; akademik Aleksandar Goldštajn; prof.dr.sc. Ivo Grabovac, Pravni fakultet, Split; prof.dr.sc. Vinko Hlača; akademik Vladimir Ibler; prof.dr.sc. Srećko Jelinić, Pravni fakultet, Osijek; Igor Krković, odvjetnik, Rijeka; prof.dr.sc. Branimir Lukšić, Ekonomski fakultet, Split; prof.dr.sc. Drago Pavić, Visoka pomorska škola, Split; prof.dr.sc. Berislav Pavišić, Pravni fakultet, Rijeka; dr.sc. Vesna Polić, Transportversicherungen, Allianz Suisse, Zürich; prof.dr.sc. Maja Seršić, Pravni fakultet, Zagreb; Zoran Tasić, Raiffeisenbank Austria d.d. Hrvatska, Zagreb, akademik Siniša Triva.

Izdavački savjet/Advisory Board:

Mr.sc. Pave Dević, Opatija; dr.sc. Ivan Frančišković, Croatia osiguranje d.d., Rijeka; Gordana Gasparini, Vrhovni sud Republike Hrvatske; dr.sc. Petar Kragić, Tankerska plovidba d.d., Zadar; mr.sc. Marin Kružičević, Croatia Lloyd d.d., Zagreb; mr.sc. Melita Veršić Marušić, odvjetnica, Zagreb; Josip Murat, Zagreb; Robert Stude, Croatia Lloyd d.d., Zagreb; inž. Igor Vidović, Hrvatski registar brodova, Split; mr.sc. Veljko Vujović, Zagreb.

Tajništvo/Secretariat: prof.dr.sc. Dragan Bolanča, Pravni fakultet, Split; prof.dr.sc. Vesna Crnić Grotić, Pravni fakultet, Rijeka; doc.dr.sc. Vesna Tomljenović, Pravni fakultet, Rijeka.

Tehnička urednica/Editorial Secretary: Vlatka Živojnović

Financijska suradnja/ Our thanks for financial support to:

Udruga pomorskih kapetana-Split; Hrvatsko društvo za pomorsko pravo; Croatia osiguranje d.d., Zagreb; Atlantska plovidba d.d., Dubrovnik

Pretplate/Subscriptions:

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

Časopis izlazi: 1 puta godišnje

Naklada: 250 primjeraka

Prijelom i tisak/Print: Intergrafika d.o.o., Zagreb, Bistranska 19, prosinac, 2003.

SADRŽAJ

Stranica

Prof.dr.sc. Vladimir-Đuro Degan , <i>Uti possidetis</i> i crta sredine u kopnenim i morskim razgraničenjima - presuda Međunarodnoga suda u Haagu Kamerun/Nigerija iz 2002. (izvorni znanstveni članak)	1
<i>Uti possidetis</i> and equidistance in land and maritime delimitations -Judgment of the International Court of Justice of 2002 (original scientific paper)	32
Adriana Vincenza Padovan, L.L.M. , Direct Action of a Third Party Against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law (original scientific paper)	35
Direktna tužba treće oštećene osobe protiv osiguratelja u pomorskom osiguranju s posebnim osvrtom na razvoj u hrvatskom pravu (izvorni znanstveni članak)	83
Mr.sc. Marina Vokić Žužul , Prava trećih država u gospodarskom pojasu obalne države (izvorni znanstveni članak)	85
The Rights of Other States in the Exclusive Economic Zone of the Coastal State (original scientific paper)	107
Mr.sc. Vesna Skorupan , Osobe na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem (izvorni znanstveni članak)	109
Persons on the Side of the Ship in the Contract of Carriage of Goods by Sea (original scientific paper)	148
Dr.sc. Zoran Radović , Rizik terorizma u transportnom osiguranju (pregledni članak)	149
Terrorist Risk in Transport Insurance (review)	158

DOKUMENTACIJA

Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI)	160
--	-----

Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI) (prijevod: Vlatka Živojnović i dr.sc. Jasenko Marin)	161
--	-----

Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	220
---	-----

Protokol iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. (prijevod: dr.sc. Jasenko Marin)	221
--	-----

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje br. Gzz-154/2001-2 od 24. travnja 2002. o nadležnosti za provođenje ovrhe i osiguranja radi namirenja novčane tražbine na brodu (prikaz: mr.sc.Vesna Skorupan)	265
---	-----

Jurisdiction for the Enforcement of the Execution and Security Measures for the Settlement of Monetary Claims on Ships	267
--	-----

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda br. XIV Pž-3350/00-2 od 9. srpnja 2002. o pasivnoj legitimaciji u sporovima iz radnih odnosa pomoraca (prikaz i bilješka: mr.sc.Vesna Skorupan)	268
--	-----

Identity of the Defendant in Disputes arising from the Contract on Employment of a Seaman	271
---	-----

Upravni sud Republike Hrvatske, presuda br. Us-7565/2000-6 od 11. travnja 2002. o odgovornosti za sigurnost plovidbe zakupoprimalca kao brodarka (prikaz: mr.sc.Vesna Skorupan)	272
---	-----

Liability of the Lessee for Safety of Navigation	274
--	-----

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

Israel Supreme Court, Bellina Maritime S.A. Monrovia and others v. Menorah Insurance Co. Ltd., presuda od 3. lipnja 2002. o osigurateljevom subrogacijskom zahtjevu prema prijevozniku - tumačenje čl. III. 6a Haško-Visbyskih pravila (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan)	275
Insurer's Subrogation Claim against Carrier - Interpretation of Article III, r. 6A of the Hague-Visby Rules	280
Queen's Bench Divison (Commercial Court), J.I. MacWilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co S.A. (Brod "Rafaela S") presuda od 17. travnja 2002. o obilježjima teretnice na ime (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan)	281
Straight Consigned Bill of Lading	285

IZVJEŠĆA

Mr.sc. Vesna Skorupan , Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo, Dubrovnik, 2. listopada 2003. godine	287
---	-----

PRIKAZI KNJIGA

Vladimir-Đuro Degan, Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2002., XVIII+450 str . (prikaz: dr.sc. Jasenko Marin)	291
Vladimir-Đuro Degan, International Law of the Sea in Peacetime and in Armed Conflicts, Faculty of Law, University of Rijeka, 2002, XVIII+450 pages	294
Drago Pavić, Pomorsko pravo, knjiga druga: Pravo pomorskih prijevoza, Visoka pomorska škola u Splitu, 2002., 372. str. (prikaz: dr.sc. Jasenko Marin) ...	295
Drago Pavić, Maritime Law, Book II: Law of the Carriage by Sea, Split College of Maritime Studies, 2002, 372 pages	297
Dorothea Ćorić, Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski zavod, Zagreb, 2002., XVI+414 str. (prikaz: dr.sc. Jasenko Marin)	298
Dorothea Ćorić, International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, Croatian Academy of Sciences and Arts, Adriatic Institute, Zagreb, 2002, XVI+414 pages	301

Marko Pavliha, Mitja Grbec, Abeceda pomorskega prava in začasna zaustavitev ladje/Abeceda pomorskog prava i privremeno zaustavljanje broda/, "Gyrus", Ljubljana, 2002., 283 str. (prikaz: dr.sc. Jasenko Marin)	302
Marko Pavliha, Mitja Grbec, The "ABC" of Maritime Law and Arrest of Ship in Slovenia, "Gyrus", Ljubljana, 2002, 283 pages	305
Ivo Grabovac, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003., 458 str. (prikaz: dr.sc. Jasenko Marin)	306
Ivo Grabovac, The Republic of Croatia's Law of Shipping, Književni krug, Split, 2003, 458 pages	308
Marina Vokić Žužul, Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas, Novi Informator, Zagreb, 2003., 307 str. (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan)	309
Marina Vokić Žužul, The Republic of Croatia and the Exclusive Economic Zone, Novi Informator, Zagreb, 2003, 307 pages	313
UPUTE AUTORIMA	315

UTI POSSIDETIS I CRTA SREDINE U KOPNENIM I MORSKIM RAZGRANIČENJIMA

- presuda Međunarodnoga suda u Haagu Kamerun/Nigerija iz 2002. -

Prof.dr.sc.VLADIMIR-ĐURO DEGAN
znanstveni savjetnik
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti
Frane Petrića 4, 10000 Zagreb

UDK 341.222
341.225.5
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 19.05.2003.
Prihvaćeno za tisak: 18.07.2003.

Uti possidetis je načelo opće naravi koje se primjenjuje na delimitaciju (razgraničenje) između država ukoliko one nakon stjecanja neovisnosti nisu uspjele sklopiti nove ugovore o svojim granicama. Neke su države nastojale otkloniti primjenu toga načela usljed novih događaja, ili temeljem njihovih jednostranih akata, pozivajući se na efektivnost vlasti koju su u nekom prostoru vršile.

Kao kriterij razgraničenja nekih morskih prostora neki ugovorni propisi spominju crtu sredine uz posebne okolnosti. Ali članci 74. i 83. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine u stvari ne sadrže nikakav kriterij razgraničenja gospodarskoga i epikontinentskog pojasa.

U ovoj se rasprava analizira kako je spomenuta pitanja razriješio Međunarodni sud u svojoj presudi iz 2002. godine, i to u svjetlosti prijašnje međunarodne sudske i arbitražne prakse.

Ključne riječi: *effectivités i pravni naslov, kriteriji razgraničenja morskih prostora, ratifikacija ugovora, razgraničenje prostora na kopnu, jezerima i moru, uti possidetis.*

I.

Ovaj je pisac postao kroničar i kritičar međunarodne sudske i arbitražne prakse o morskim razgraničenjima od početka njegovih djelatnosti u Jadranskom zavodu u 1985. godini. Rezultate tih istraživanja objavljivao je na stranicama ovoga časopisa.¹

¹ Cf., "Kriteriji razgraničenja morskih prostranstava između država", *Uporedno pomorsko pravo i pomorska ku poprodaja 1984*, br.100, str.43-84; "Razgraničenja morskih prostora u međunarodnoj sudskoj i arbitražnoj

Posljednja presuda Međunarodnog suda u Haagu o kopnenoj i morskoj granici između Kameruna i Nigerije (uz intervenciju Ekvatorijalne Gvineje), izrečena 10. listopada 2002. godine, koncidirala je s objavljivanjem pišćeve knjige: *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Rijeka 2002.² Stoga prikaz te presude nije u njoj mogao biti obuhvaćen i ova je rasprava u neku ruku produžetak najopširnijega dijela te knjige koji se odnosi na morska razgraničenja.

Ali prije toga valja izložiti nekoliko opservacija. Iz raspoloživih podataka o pregovorima Republike Hrvatske sa susjednim obalnim državama o morskim razgraničenjima proizlazi da se ni jedna delegacija nije pozivala na pravila i praksu iz te oblasti iz međunarodnih arbitražnih i sudskih pravorijeka.³ Izgleda da su se delegacije najviše zaokupljale pitanjem hoće li npr. parafirani nacrt ugovora između Hrvatske i Slovenije o zajedničkoj državnoj granici iz srpnja 2001. predstavljati loš presedan za hrvatsko razgraničenje morskih prostora s Crnom Gorom. Brojni hrvatski političari u posljednje vrijeme uporno zagovaraju međunarodnu arbitražu ili sudsko rješavanje spora o morskim granicama sa Slovenijom, ali čini se da nisu ni svjesni toga da su u tome odlučivanju daleko važniji presedani iz prijašnjih presuda u sporovima između udaljenih država. Napose u Hrvatskoj mnogo je manje želje za ozbiljnim izučavanjem te prakse, pa i onoga što je o njoj već objavljeno, nego što bi to trebalo biti.

Utisak je ovoga pisca, koji možda vara, da neki hrvatski političari misle da, poput Europskoga prava, postoji i neko europsko pravo morskih razgraničenja. Za sadržaj toga "prava" navodno ne bi bile od presudne važnosti presude u sporovima između udaljenih arapskih i afričkih država, pa ni onih u prostoru sjevernoga Atlantika.

Takav način razmišljanja, ukoliko je prisutan, u cijelosti je pogrešan. Svaki sudski i arbitražni zbor vodi itekako računa pri svome odlučivanju o presedanima iz svih prije izrečenih presuda. On se na njih izravno poziva, a ukoliko odluči da djelimice ili u cijelosti odstupi od prijašnje prakse, potruditi će se da u svojoj novoj presudi izloži opširne i uvjerljive pravne razloge zbog kojih je to učinio.

Sastav sudačkoga zbora Međunarodnog suda u Haagu odražava glavne oblike civilizacije i najvažnije pravne sustave svijeta. A i arbitražne presude o kopnenim i morskim razgraničenjima izriču arbitri imenovani od stranaka koji su opet najčešće

praksi", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law 1994*, br.141-144, str.33-76. Vidi također raspravu - "O granicama na prostorima mora, morskog dna i podzemlja", *UPP 1991*, br.3-4, str.175-214. U tim raspravama nisu bili obuhvaćeni pravorijeci iz najnovijega razdoblja, od 1998. godine do danas.

² Uz ostalo, u toj knjizi dat je prikaz dviju arbitražnih presuda između Eritreje i Jemena od 9. listopada 1998. i od 17. prosinca 1999, kao i prikaz presude Međunarodnog suda o morskom razgraničenju i teritorijalnim pitanjima između Bahreina i Katara od 18. ožujka 2001. Vidi napose str. 391-410.

³ Vidi napose dragocjeni prikaz tih pregovora sa Slovenijom, Vladimir IBLER: *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb 2001, str.136-184.

sadašnji ili prijašnji suci Međunarodnoga suda, te uz njih poneki drugi najugledniji pravni stručnjaci.⁴

II.

Najnovija presuda koju je Međunarodni sud izrekao 10. listopada 2002. godine u neku je ruku zanimljivija od većine prije izrečenih iz te oblasti. Njome je između Kameruna i Nigerije utvrđena granica na jezeru Čad u unutrašnjosti Afrike, potom kopnena granica od toga jezera sve do poluotoka Bakassi u Gvinejskom zaljevu, te napokon utvrđena je granica njihovih morskih prostora. Pri tome se moralo voditi računa o položaju otoka Bioko u tome zaljevu koji pripada Ekvatorijalnoj Gvineji, kao i o položaju otočne države Sao Tome y Principe.

Uz parnicu *Jan Mayen* iz 1993. godine, ova je rijetka parnica koju strane nisu pred Međunarodni sud iznijele zajedničkim kompromisom (pristatnom pogodbom). Pokrenuta je tužbom Kameruna protiv Nigerije temeljem članka 36. stavak 2. Statuta Suda. Prvotna tužba od 29. ožujka 1994. odnosila se samo na pitanje suverenosti nad poluotokom Bakassi i u njoj je još bio postavljen zahtjev za utvrđivanjem morske granice. Nešto kasnije, 6. lipnja iste godine Kamerun je podnio Sudu dopunsku tužbu o pitanju suverenosti nad dijelom teritorija u oblasti jezera Čad i uz to zatražio je da Sud utvrdi čitavu kopnenu granicu između dviju država od toga jezera do mora.

Presudom od 11. lipnja 1998. Sud je odbacio sedam prethodnih prigovora Nigerije. Sadržaj njezina osmoga prigovora bio je da pitanje morskoga razgraničenja dviju država nužno zadire u prava i interese trećih država. U toj je presudi zaključeno da taj osmi prigovor nije isključivo prethodne naravi i ostavio ga je za odlučivanje u presudi o meritumu spora. Stoga se Sud većinom glasova proglasio nadležnim u toj parnici. Odlukom od 30. lipnja 1999. Sud je proglasio dopustivom protutužbu Nigerije protiv Kameruna u istoj parnici.

Ekvatorijalna Gvineja podnijela je Sudu 30. lipnja 1999. godine zahtjev za intervenciju u tome sporu temeljem članka 62. njegova Statuta. Predmet njezina zahtjeva bio je zaštita njezinih pravnih interesa u Gvinejskom zaljevu i mogućnost izvještavanja Suda o njezinim pravima i pravnim interesima koji bi mogli biti povrijeđeni odlukom Suda u svjetlosti zahtjeva koje su mu postavile parnične strane.

⁴ Može se samo nagađati o razlozima zbog kojih države svoje sporove te vrste povjeravaju inače poslom pretrpanom Međunarodnom sudu, ili sastavljaju arbitražna tijela iz njegovih redova. Koliko nam je poznato, Međunarodnom tribunalu za pravo mora u Hamburgu do sada nije povjeren na odlučivanje ni jedan spor te vrste. Uzrok vjerojatno leži u kriterijima pri izboru članova Međunarodnoga suda i toga Tribunala, u čiju stručnost i integritet države ne maju jednako povjerenje.

Ali je ona u tome zahtjevu navela da sama ne želi postati parničnom stranom. Svojom Odlukom od 21. listopada 1999. Sud je u tim okvirima odobrio taj zahtjev.⁵

I zaista, Sud je u toj svojoj presudi odbio da utvrdi morsku granicu između Nigerije i Kameruna koja bi fiksirala tromediju tih zemalja na moru s Ekvatorijalnom Gvinejom. Prostor razgraničenja kako ga je Sud odredio nije obuhvaćao more između kamerunske obale i otoka Bioko. Sud je na isti način zaštitio interese Sao Tome y Principe, iako se ta država nije odlučila na intervenciju u tome postupku. Time je Sud u toj presudi ujedno odbacio sadržaj osmoga prethodnog prigovora Nigerije (vidi pojedinosti, par.237-238).

*

Ta presuda ukratko opisuje geografski kontekst te parnice. Države Kamerun i Nigerija smještene su na zapadnoj obali Afrike. Njihova se kopnena granica proteže od jezera Čad na sjeveru do poluotoka Bakassi na jugu.

Na jezeru Čad graniče četiri države: Kamerun, Čad, Niger i Nigerija. Usljed desertifikacije kopna u Sahari to se jezero polako isušuje i postupno se pretvara u močvaru s bogatom vegetacijom uz obalu. U doba kvartara zapremalo je više od 300 tisuća kvadratnih kilometara. Danas ima oko 26 tisuća, a u sušnim razdobljima samo oko 10 tisuća kvadratnih kilometara. Dubina mu ne prelazi 7 metara.

Sporni poluotok Bakassi u Gvinejskom zaljevu omeđen je rijekama Akwayafe na zapadu i Rio del Rey na istoku. Ta je oblast bogata padavinama, ribom i vegetacijom. Na obali koja pripada Nigeriji i Kamerunu, Gvinejski zaljev ima konkavan (ispupčen) oblik. Ali, kako je navedeno, nasuprot njihovim obalama nalaze se obale drugih država, a napose otok Bioko koji pripada Ekvatorijalnoj Gvineji.

*

Neki zaključci iz te presude mogu biti od značaja kao presedani pri budućim razgraničenjima između drugih država na kopnu, na moru i na jezerima. Neke je od njih korisno znati pri pregovorima o razgraničenjima Hrvatske sa susjednim državama.

Tu valja napose spomenuti razlikovanje između “delimitacije” (razgraničenja) i “demarkacije”. Pozivajući se na svoju presudu iz 1994. godine o *Teritorijalnom sporu* Libija/Čad, Sud je ta dva pojma ovdje još jasnije razlučio:

⁵ Vidi pojedinosti u našoj raspravi - “Intervencija trećih država u sporovima iz prava mora”, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu* 1985, br.2-3, str.251-266. U njoj je obuhvaćena praksa intervencije samo do 1984. godine. Neke druge primjere intervencije koji se nisu odnosili na sporove o morskim razgraničenjima obradili smo u raspravi - “Intervencija u postupku pred Međunarodnim sudom”, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci* 1984, str.17-36. Međutim tek u parnicama koje su slijedile Sud je dopuštao intervenciju trećih država pod njihovim uvjetom da ih izrečena presuda pravno ne obvezuje.

“...delimitacija neke granice sastoji se u njezinoj “*definiciji*”, dok se demarkacija granice, koja pretpostavlja njezinu prethodnu delimitaciju, sastoji u njezinu obilježavanje na terenu. U ovome su sporu strane priznale postojanje i valjanost instrumenata svrha kojih je delimitacija između njihovih odnosnih područja; uz to, obje su strane u mnogo navrata insistirale na tome da one od Suda ne traže da izvrši demarkaciju, jer će u kasnijem stadiju one nju same obaviti. Zadaća se Suda, dakle, ne sastoji u tome da obavi delimitaciju granica *de novo*, niti njezinu demarkaciju.” (par.84).

Suprotno nekim zahtjevima Kameruna, ovaj spor o nekim točkama kopnenih granica po mišljenju Suda “u stvari nije ništa drugo nego spor o tumačenju i primjeni nekih odredaba instrumenata o delimitaciji te granice” (par.85).

Iz dispozitiva te presude razvidno je da je Sud najveći dio tih granica utvrdio tumačenjem i primjenom prijašnjih instrumenata o kolonijalnim razgraničenjima temeljeći se na načelu *uti possidetis*. Kad god odredbe tih instrumenata nisu bile jasne ili precizne morao je uzimati u obzir geografske uvjete na terenu. Na kopnu su te granice, utvrđene presudom, najvećim dijelom u korist Nigerije. Ali njezini zahtjevi o njihovim naknadnim promjenama usljed efektivnoga ali miroljubivog vršenja vlasti na nekom području ni u jednom slučaju nisu uspjeli.

Na ostale značajne zaključke iz te presude osvrnut ćemo se tijekom njezina prikaza.

*

U toj presudi središnje mjesto, dakle, ima načelo *uti possidetis*. Uzimajući to u obzir ovdje je veoma važno opisati nastanak teritorijalnih cjelina pod imenima Nigerija i Kamerun, koje su u 1960. godini obje stekle neovisnost.

Nigerija je najmnogoljudnija afrička zemlja s preko 115 milijuna stanovnika. Ona je danas federacija sastavljena od trideset država uz teritorij federalne prijestolnice Abuja. Pri kolonijalnim osvajanjima Afrike koncem 19. stoljeća Britanija je sklopila veliki broj ugovora s lokalnim vladarima o kolonijalnom protektoratu. Domašaj jednoga od njih bio je predmet ove presude.

Svi ti teritoriji pod britanskom vlašću u tome dijelu Afrike bili su u 1914. godini objedinjeni u cjelinu pod imenom Nigerija. Tako su se u toj zajednici našli brojni narodi različitih jezika i kultura. Na sjeveru zemlje danas prevladuju muslimani, a na jugu kršćani. Zajednički im je jezik ostao engleski.

Nigerija je stekla neovisnost u 1960. godini. Svoje granice ona nije mijenjala od 1914. godine, osim što joj je u 1961. bio pripojen sjeverni dio prijašnjeg britanskog starateljskog područja Kamerun, o čemu će dalje biti riječi. Ta mnogoljudna država teško održava cjelovitost, koheziju i socijalni mir. Između 1967. i 1970. godine od nje se privremeno otcijepila država Bijafr, pretežito naseljena pripadnicima plemena

Ibo, koja nije dobila sveopće međunarodno priznanje. Brutalno suzbijanje te secesije od nigerijskih vlasti i vojske stajalo je oko milijun ljudskih žrtava.

Za primjenu načela *uti possidetis* u njegovim različitim aspektima daleko je zanimljiviji primjer susjednoga Kameruna. Ta je cjelina u 20. stoljeću više puta mijenjala položaj i granice. Današnja država pod tim imenom broji oko 14 milijuna stanovnika.

Pri osvajanju Afrike to je područje bila zaposjela Njemačka koja ga je u 1902. proširila do jezera Čad, a lokalnim je stanovnicima tada nametnula svoj jezik. Britanske i francuske postrojbe zaposjele su to područje već u 1916. godini. Versajskim mirovnim ugovorom iz 1919. godine Njemačka se morala odreći svih svojih prekomorskih posjeda, uključujući i ovaj koga su, poput Togoa, Francuska i Britanija između sebe podijelile.

Ali do Prvoga svjetskog rata Njemačka, Francuska i Britanija sklopile su više dvostranih ugovora o razgraničenju svojih kolonijalnih posjeda u tome dijelu Afrike. Presuda Međunarodnog suda iz 2002. godine pridala je učinak delimitaciji iz Njemačko-britanskog sporazuma sklopljenog u Londonu 11. ožujka 1913. o ustanovljenju granice između Nigerije i Kameruna od Yola-e do mora, te iz sporazuma potpisanoga u Obokumu 12. travnja 1913. od Yola-e do rijeke Cross.

Kako je navedeno, Versajskim mirovnim ugovorom iz 1919. teritorij bivše njemačke kolonije Kamerun bio je podijeljen između Francuske i Britanije. Potom je svaka od njih posebnim ugovorima podvrgla područje koje je stekla pod sustav B mandata Lige naroda. Tada je valjalo razgraničiti područja Britanskog i Francuskog Kameruna. To je najprije učinjeno tzv. Deklaracijom Milner-Simon s priloženom kartom "Moisel", potpisanom 10. srpnja 1919, koju je Liga naroda potom potvrdila. Mnogo detaljniji sporazum o delimitaciji bio je sklopljen Deklaracijom Thomson-Marchand potpisanom 29. prosinca 1929. i 31. siječnja 1930. Ona je potvrđena i uklopljena u izmjenu nota Henderson-Fleuriau od 9. siječnja 1931. godine. U svim gornjim slučajevima radilo se o međunarodnim ugovorima u pisanom obliku, bez obzira na njihov naziv.

Nakon Drugoga svjetskog rata britanski i francuski mandati nad Kamerunom bili su zamijenjeni ugovorima o starateljstvu u sklopu UN, koje je Opća skupština potvrdila 13. prosinca 1946. godine.

Ali je 2. kolovoza 1946. u Britaniji bio donesen *Order in Council* kojim je iz administrativnih razloga starateljsko područje britanskoga Kameruna bilo podijeljeno na sjeverni i južni dio. Tim aktom bila je utvrđena granica između tih dijelova, ali se obima područjima upravljalo iz Nigerije.

Francuski Kamerun stekao je neovisnost 1. siječnja 1960. Neovisnost je stekla 1. listopada iste godine i Nigerija. Držeći se smjernica UN britanska vlada organizirala je potom u veljači 1961. plebiscit o budućnosti britanskoga Kameruna, i to posebno u

njegovu sjevernom, i posebno u južnom dijelu. Većina stanovnika Sjevernoga Kameruna po pripadnosti muslimana, glasovala je za njegovo prisajedinjenje Nigerijskoj Federaciji. Naprotiv, većina kršćanskih stanovnika Južnoga Kameruna glasovala je za pripojenje Republici Kamerun. Te rezultate potvrdila je Opća skupština UN rezolucijom 1608 (XV) od 21. travnja 1961. Time su i Nigerija i Kamerun dobile međunarodne granice koje danas imaju. U Kamerunu su danas službeni jezici francuski i engleski.

Odredbe iz gore spomenutih ugovora odnose se na delimitaciju između Nigerije i Kameruna na jezeru Čad i na delimitaciju njihovih kopnenih granica. Naprotiv, svi pravni instrumenti koji se odnose na razgraničenje njihovih morskih prostora sklopljeni su nakon stjecanja njihove neovisnosti. Ali prije izricanja presude iz 2002. ni te morske granice nisu bile u cijelosti određene.

Deklaracijom Yaounde II. od 4. travnja 1971. državni glavari Kameruna i Nigerije sporazumjeli su se da kao morsku granicu do udaljenosti od tri milje od obale smatraju crtu od točke 1. do točke 12. na priloženoj karti Britanskoga admiralteta. Četiri godine nakon toga, 1. lipnja 1975, glavari dviju država potpisali su tzv. Maroua deklaraciju. Radilo se o sporazumu o djelimičnoj morskoj granici od točke 12. to točke D, označenoj na karti Britanskog admiralteta. Tim sporazumima u cijelosti je razgraničeno teritorijalno more dviju država, tako da je Međunarodni sud imao razgraničiti njihove prostore pod režimom epikontinentskog i gospodarskog pojasa.

Gornjemu valja dodati da su sve četiri priobalne države⁶ ugovorom od 22. svibnja 1964. bile ustanovile Komisiju za bazen jezera Čad (LCBC ili CBLT). Ta komisija napose je bila aktivna u razdoblju između 1983. i 1991. godine glede upotreba voda toga jezera. Mogla je pomagati državama u rješavanju njihovih sporova o granicama i o sigurnosti na jezeru. Ali prema kasnijoj ocjeni Međunarodnoga suda ona nije bila ovlaštena na delimitaciju, nego samo na demarkaciju.

*

Kako ćemo dalje vidjeti, Sud je kao osnovu svoga zadatka uzeo načelo *uti possidetis* i slijedio je kolonijalne ugovore. Izuzetak od toga bio je jednostrani britanski *Order in Council* iz 1946. koji se odnosi na jedan dio kopnene granice Nigerije i Kameruna od 1961. godine. Ali s obzirom da je te godine Opća skupština UN bila potvrdila rezultate prethodnoga plebiscima u sjevernom i južnom dijelu bivšega Britanskog Kameruna, to je i ta granica postala međunarodno priznata.

Da su se Kamerun i Nigerija bilo kada nakon stjecanja njihove neovisnosti sporazumjeli na izmjenu tih kolonijalnih granica, konačna granica bila bi ona iz naj-

⁶ Izraz "obalna država" (*coastal State, Etat côtier*) odnosni se na državu s izlazom na more. Stoga je za državu s obalom na međunarodnoj rijeci ili na međunarodnom jezeru (*riparian State, Etat riverain*), najispravnije koristiti izraz "priobalna država".

novijega ugovora na snazi. Ali kao i u gotovo svim drugim slučajevima, novi sporazum o kopnenim granicama nije bilo moguće postići.

Sada ćemo ukratko slijediti granicu utvrđenu u toj presudi. Kako je prije navedeno, Sud sa svoje strane nije htio vršiti delimitaciju *de novo*, niti se htio upuštati u posao demarkacije. Ali je u mnogim slučajevima on morao tumačiti prijašnje ugovore kada su njihove odredbe bile nejasne ili se naknadno stvorilo novo stanje. Tumačenje Suda bilo je pretežito subjektivno, a ne tekstualno. U takvim slučajevima on je nastojao utvrditi prvobitnu namjeru kolonijalnih sila iz ugovora u vrijeme kada su ih sklapale i iz geografskih karata koje su bile njihov dio.

Za predmet ove rasprave najznačajnije je utvrđivanje granica u ovoj presudi na morskoj obali i na moru. Također je zanimljivo i utvrđivanje granica na jezeru Čad i na njegovoj obali, kako bismo usporedili pitanja razgraničenja i tih vodenih prostora preko kojih prolazi međudržavna granica s onima morskih prostora. Pitanjem utvrđivanja granica na kopnu bavit ćemo se samo u mjeri u kojoj je ono važno za domašaj načela *uti possidetis*.

III.

Pitanje međunarodnoga režima graničnih jezera u znanosti međunarodnoga prava postavilo se još u 19. stoljeću. Inspirirajući se tadašnjim režimom Bodenskoga jezera (jezera Constance) na kojemu obale imaju Njemačka, Švicarska i manjim dijelom Austrija, neki su pisci zagovarali kondominij (koeimperij) svih priobitnih država kao opće pravilo za ta jezera, uz slobodu ribolova za sve njihove građane. Ali se ta teza nije održala ni u pogledu toga jezera, jer su u 20. stoljeću priobitne države i njega među sobom razgraničile.⁷

Kondominij nije nikada bio ustanovljen ni na drugim međunarodnim jezerima, pa ni na veoma prostranom Kaspijskom jezeru kojega zbog njegove slane vode mnogi nazivaju morem. Čak ni na njemu nije bilo došlo do nečega sličnog režimu morskoga zaljeva Fonseca na srednjeameričkoj prevlaci.⁸

⁷ Cf., Charles ROUSSEAU: *Droit international public*, tome IV: Les relations internationales, Paris 1980, pp.591, 597. Vidi i - V.Đ. DEGAN: *Međunarodno pravo*, Rijeka 2000, str.565, 598.

⁸ Tri obalne države Nikaragva, Honduras i El Salvador su "suvlasnice" voda toga historijskog zaljeva, osim pojasa širokog tri milje od obale koji je u isključivom "vlasništvu" svake od njih. To je ustanovljeno u presudi Centralno-američkog suda od 9. ožujka 1917. izrečenoj u sporu između Salvadora i Nikaragve u kojemu Honduras nije bio strana. V. njezin tekst - *American Journal of International Law* 1917, pp.674-730. Stanje iz te presude potvrdilo je Vijeće Međunarodnoga suda u presudi od 11. rujna 1992. u sporu o kopnenoj, otočnoj i morskoj granici između El Salvadora i Hondurasa u kojemu je intervenirala Nikaragva. Cf. *I.C.J. Reports* 1992, p.616, par.432, 1.

Cjelokupne prostore svih međunarodnih jezera priobalne države razgraničuju ugovorima, najčešće u skladu s duljinom obale svake od njih. Svaka od njih vrši isključivu vlast u svome dijelu jezera, a sloboda ribolova vrijedi jedino ako se posebno ugovori. U tome, dakle, nema analogije s razgraničenjima morskih prostora.

Tako su europske kolonijalne sile među sobom bile razgraničile i sva međunarodna jezera u Africi, čim su taj kontinent koncem 19. stoljeća podijelile.

*

Prvi sektor razgraničenja u ovoj parnici obuhvaćao je pitanje položaja tromede na jezeru Čad između Kameruna, Nigerije i države Čad (negdašnje francuske kolonije koja se prostire preko saharske pustinje sve do južne libijske granice), te na ušće rijeke Ebeji na obali toga jezera.

Kamerun se upirao na koordinate te tromede predložene od LCBC, dok je Nigerija to odbijala. Sud je utvrdio da koordinate LCBC iz ožujka 1994. nisu obvezatne za parnične strane i ne mogu se prihvatiti kao “autentično tumačenje” kolonijalnih ugovora. Da bi to postale, sve države u pitanju trebale su ih naknadno ratificirati. Ali je u presudi dalje ustanovljeno da te utvrđene koordinate samo neznatno odstupaju od tromede prema karti Moisel priloženoj uz Deklaraciju Milner-Simon iz 1919. i prema karti priloženoj uz izmjenu nota Henderson-Fleury iz 1931. Stoga je Sud u svojoj presudi potvrdio te koordinate.

Kolonijalni ugovori spominju ušće rijeke Ebeji na obali toga jezera i određuju mu koordinate. Ali su se nakon 1931. vode jezera Čad osjetno povukle, stvarajući močvarno područje. Rijeka Ebeji se danas ulijeva u to jezero s dva rukavca. Sud je potvrdio koordinate iz kolonijalnih ugovora i utvrdio je međudržavnu granicu na istočnom ušću, što je inače bio zahtjev Kameruna.

Nigerija je pokušala osporiti taj dio kolonijalne granice činjenicom što su na isušenom prostoru jezera i na novim otocima naknadno niknula brojna naselja nigerijskih stanovnika i pod nigerijskom suverenosti. Svoj zahtjev za potvrdom tih novih granica ona je sažela u tri točke: (1) dugotrajna okupacija Nigerije i njezinih građana predstavlja historijsku konsolidaciju njezina naslova (pravnoga titulusa); (2) njezina efektivna administracija toga područja djelujući kao suveren, uz odsutnost protesta; i (3) nigerijske manifestacije suverenosti, paralelno s podrazumijevanim pristankom (*acquiescence*) Kameruna na suverenost Nigerije nad Darakom i susjednim selima na jezeru Čad.

Bio je to jedan od najzanimljivijih aspekata te parnice. Sud je tu odlučivao između kolonijalnih granica u poštivanju načela *uti possidetis* i naknadno stvorenoga stanja na spornom području, temeljem tzv. “*effectivités*”.

U presudi je zaključeno da su nigerijske “*effectivités*” bile *contra legem*. Doktrina o historijskoj konsolidaciji pravnoga naslova na koju se Nigerija pozvala iz presude

Međunarodnoga suda o Anglo-norveškom ribolovu iz 1951. (str.130), odnosila se u toj presudi na vanjske granice teritorijalnoga mora. Ta je doktrina inače izazvala brojne kontroverze i po mišljenju Suda ne može zamijeniti načine stjecanja naslova priznate međunarodnim pravom. Uz to, činjenice i okolnosti na koje se Nigerija poziva na jezeru Čad odnose se na razdoblje od dvadesetak godina što je prekratko vrijeme u odnosu na teoriju koju zagovara (par.65).

Sud je, međutim, priznao da su neke nigerijske djelatnosti u selima o kojima je riječ - organiziranje javnih službi u oblasti zdravstva, prosvjete i pravosuđa - bile akti suverene vlasti (par.67). Ali mu to nije bilo dovoljno.

U vezi s time Međunarodni se sud pozvao na navod iz svoje presude Burkina Faso/Mali iz 1986. godine:

“U slučaju kada činjenica ne odgovara pravu, gdje spornim područjem upravlja država koja nema pravni naslov, prednost se mora dati nositelju naslova. U slučaju kada “*effectivité*” ne koegzistira s nikakvim pravnim naslovom (tj. u odsutnosti naslova, naša primjedba), nju uvijek treba uzeti u obzir (*I.C.J. Reports 1986*, p.587, par.63; vidi također *Teritorijalni spor Libijal/Čad*, *I.C.J. Reports 1994*, pp.75-76, par.38)”.

Sud je zaključio da se ovdje radi o prvom, a ne o drugom slučaju. Uz to, Kamerun je na spornom području ipak vršio neke akte vlasti jer je npr. imenovanje seoskih glavara bilo podvrgnuto potvrdi kamerunskoga prefekta (par.68). Na temelju toga u presudi je zaključeno da Kamerun nije pristao na odreknuće od svoga naslova na spornom području u korist Nigerije (par.70).

*

Utvrđivanje dugačke kopnene granice od jezera Čad do poluotoka Bakassi u Gvinejskom zaljevu za ovu raspravu od manje je važnosti. Ali važno je istaknuti da je čitavu tu granicu Sud utvrdio poštujući odredbe iz kolonijalnih instrumenata, i to: (i) od bifurkacije rijeke Ebeji do brda Tamnyar temeljem stavaka 2-60. Deklaracije Thomson-Marchand iz 1929-1930, uklopljene u izmjenu nota Henderson-Fleureau iz 1931. godine; (ii) od brda Tamnyar do granice 64. spomenute u članku XII. Anglo-njemačkog sporazuma iz 1913, temeljem britanskog *Order in Council* iz 1946; (iii) od granice 64. do poluotoka Bakassi Anglo-njemačkim sporazumima od 11. ožujka i 12. travnja 1913. (dispozitiv presude, par.325 pod II. A)).

Ali kako je prije navedeno, u brojnim slučajevima granice iz kolonijalnih ugovora nisu bile precizne, ili su odražavale očite netočnosti, ili se stanje na terenu naknadno promijenilo. Tako su ti instrumenti ponekad spominjali neku rijeku, ali rijeka u pitanju ima više rukavaca ili više izvora. U svim tim slučajevima presuda je određivala

koordinate granica koje su joj se činile najbližima slovu i duhu instrumenta u pitanju. Ali je kod nekih sektora razgraničenja bilo dovoljno samo potvrditi granice iz tih instrumenata.

Slijedeći te granice Sud je utvrdio da se nigerijsko selo Kotcha nalazi na kamerunskoj strani granice. On je zaključio da nema vlast mijenjati graničnu crtu koju je u presudi i potvrdio, ali je pozvao parnične strane da one same iznađu rješenje toga problema koje će poštivati prava i interese lokalnoga stanovništva (par.123).

*

Mnogo značajniji za predmet ove rasprave bio je spor parničnih strana o suverenosti nad poluotokom Bakassi u Gvinejskom zaljevu. O pitanju kojoj državi pripada taj poluotok s njegovom obalom ovisi obujam njihovih morskih prostora, a time i razgraničenje tih prostora.

Kamerun je polagao pravo nad tim poluotokom pozivajući se na članke XVIII. do XXI. Anglo-njemačkog sporazuma od 11. ožujka 1913, temeljem kojega je Britanija priznala njegovu pripadnost tada njemačkom Kamerunu.

Nigerija je pred Sudom tvrdila da te odredbe nisu nikada imale pravnoga učinka i da su od početka pravno nevaljale, iako je priznavala sve druge odredbe toga Sporazuma. Njezina je teza bila da su suverenost nad tim poluotokom uživali Kraljevi i Poglavice Staroga Kalabara. S njima je Britanija 10. rujna 1884. sklopila ugovor o protekciji (zaštiti) kojima je stekla ograničena prava. Po mišljenju Nigerije Britanija nije u 1913. imala suverenost nad tim poluotokom i stoga ga nije mogla prenijeti na Njemačku.

Sud je ustanovio da je u doba Berlinskoga kongresa u delti rijeke Niger Britanija sklopila nekih 350 ugovora s lokalnim vladarima. Ugovor iz 1884. nije se odnosio na određene teritorije. U presudi je citirao svoj prijašnji stav iz Savjetodavnoga mišljenja iz 1975. o *Zapadnoj Sahari* da takva područja nisu bila *res nullius*, nego da su bila naseljena plemenima i narodima sa socijalnom i političkom organizacijom. Ali je u ovoj presudi Sud ipak naglasio da se pri davanju učinka takvim ugovorima mora uzeti u obzir načelo intertemporalnoga prava.

Po mišljenju Suda u konkretnom se slučaju radilo o ugovoru o kolonijalnom, a ne o međunarodnom protektoratu. Stoga prema pravu iz toga vremena Britanija je u 1913. godini bila u stanju odrediti svoju granicu s Njemačkom u odnosu na Nigeriju, uključivši njezin južni sektor (par.209). Potom je pri podjeli bivšega njemačkog Kameruna u 1919. poluotok Bakassi postao dijelom britanskog mandatnog područja Kamerun. U 1946. postao je južnim dijelom britanskog starateljskoga područja koji je temeljem plebiscita iz 1961. priključen Republici Kamerun. Pri stjecanju neovisnost 1960. Nigerija nije stekla Bakassi od Kraljeva i Poglavica Staroga Kalabara, niti je tada postavljala nikakva pitanja glede njezinih južnih granica (par.213). Stoga je Sud

zaključio da je Anglo-njemački sporazum od 11. ožujka 1913. bio pravno zasnovan i primjenljiv u njegovoj cjelini (par. 217).

Sud se potom osvrnuo na “tri različite, ali uzajamno povezane osnove” za navodni naslov Nigerije nad tim poluotokom: (i) dugotrajna okupacija Nigerije i njezinih građana predstavlja historijsku konsolidaciju njezina naslova koja potvrđuje originalni naslov Kraljeva i Poglavlica Staroga Kalabara prenesenog na Nigeriju u trenutku stjecanja njezine neovisnosti; (ii) miroljubivi posjed Nigerije djelujući kao suveren i odsutnost protesta Kameruna; i (iii) nigerijske manifestacije suverenosti, u isto vrijeme uz podrazumijevani pristanak (*acquiescence*) Kameruna na nigerijsku suverenost nad poluotokom Bakassi (par.218).

Pravna argumentacija toga zahtjeva ne razlikuje se mnogo od one za nigerijskom suverenosti nad naseljima na obali jezera Čad. Razlika je u tome što su ta naselja bila naknadno nastala na isušenom dnu toga jezera. Sud je po istoj osnovi odbio ove argumente, napose s obzirom na odnos između “*effectivités*” i zakonitoga naslova, dodajući neke druge činjenice.

U presudi je posebno istaknuto da u trenutku stjecanja neovisnosti Nigerije nije postojao nikakav nigerijski naslov nad poluotokom Bakassi koji se potom mogao potvrditi “dugotrajnom okupacijom”. Naprotiv, Kamerun je naslijedio taj naslov na dan svoje neovisnost ustanovljen Anglo-njemačkim sporazumom iz 1913. godine. Pozivanje na teoriju konsolidacije historijskoga naslova nikako ne može taj naslov prenijeti na Nigeriju jer je njezina “okupacija” bila u suprotnosti s prije postojećim ugovornim naslovom. Uz to, taj nigerijski posjed bio je ograničenoga trajanja (par. 220).

Taj poluotok bio je rijetko naseljen sve dok u 1968. nije bilo došlo do nagloga priliva ogromnog broja nigerijskih izbjeglica kao rezultat građanskoga rata u toj zemlji (par.221).

U presudi je napose istaknuto da je u 1960. i 1961. godini Nigerija jasno i javno priznavala naslov Kameruna nad tim poluotokom. Isto je stanje trajalo makar do 1975. godine kada je Nigerija potpisala Maroua deklaraciju. A nikakav podrazumijevani pristanak (*acquiescence*) Kameruna ne može se utvrditi glede napuštanja njegova naslova nad tim poluotokom u korist Nigerije u razdoblju koje je nakon toga uslijedilo (par.223).

Temeljem gornjega Sud je ustanovio da kopnena granica dviju država na obali slijedi *thalweg* rijeke Akwayafe. Utvrdio je koordinate crte koja dijeli otoke Mangrowe u blizini Ikanga. Time je potvrđena suverenost Kameruna nad čitavim poluotokom Bakassi.

*

Prije nego što predemo na utvrđivanje morske granice između dviju država valja istaknuti da je Sud u svojoj presudi naveo da je Kamerun pod obvezom da bez odlaganja

i bez uvjeta povuče svoju upravu, te vojne i policijske snage s nigerijske strane kopnene granice. Istu obvezu ima Nigerija glede područja na obali jezera Čad i poluotoka Bakassi (par.315).

Kada su u pitanju granice između tih država na kopnu Sud je, dakle, ostao vjeran načelu *uti possidetis*. Ali je parničnim stranama preostalo da same riješe mnoga pitanja položaja lokalnoga stanovništva. U presudi se samo navodi da će implementacija te presude pružiti parničnim stranama povlaštenu priliku uzajamne suradnje u interesu te populacije kako bi ona i dalje imala pristup prosvjetnim i zdravstvenim uslugama koje sada uživa (par.316).

U tekstu presude je zabilježena izjava agenta Kameruna pred Sudom da “više od tri milijuna Nigerijaca žive na kamerunskom području gdje su oni bez ikakvih ograničenja angažirani u mnogim djelatnostima, i dobro su integrirani u kamerunsko društvo”. On je nadalje izjavio da “vjeran svojoj tradicionalnoj politici gostoljublja i tolerancije, Kamerun će i dalje pružati zaštitu Nigerijcima koji žive na poluotoku Bakassi i u području jezera Čad” (par.317). Ta se izjava može smatrati jednostranim pravnim aktom obećanja kamerunske države. Možda tamo stanje ipak nije toliko loše kao ono donedavna na Balkanu.

Sud je na koncu odbio zahtjev Kameruna da utvrdi odgovornost Nigerije i odredi mu reparacije zbog nigerijske okupacije njegova teritorija. Odbio je i sličan protuzahtjev Nigerije. Ukratko je naveo da ni jedna parnična strana nije pružila dovoljno dokaza o svojim tvrdnjama (par.324).

IV.

Konačno dolazimo do pitanja razgraničenja morskih prostora između Kameruna i Nigerije. Kolonijalni ugovori su se odnosili na njihovu morsku obalu, ali nisu razgraničili morske prostore u njezinu produžetku. Ipak, čak da je takvih odredaba i bilo, načelo *uti possidetis* ovdje ne bi bilo primjenljivo s obzirom da su obje države nakon stjecanja njihove neovisnosti sklopile neke nove sporazume o tom razgraničenju, i to do točke G. označene na karti Britanskoga admiralteta. Zadaća je Suda bila da utvrdi domašaj i pravovaljanost tih sporazuma i da razgraniči epikontinentski i gospodarski pojas tih obalnih država izvan točke G.

Nigerija je, međutim, pokušala spriječiti Sud da izvrši morsko razgraničenje između parničnih strana u cjelini. Ona je ustvrdila da članci 74(1). i 83(1). Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine zahtijevaju da strane u sporu te vrste pokušaju taj spor riješiti, i postići njegovo pravično rješenje, prethodnim pregovorima. Po mišljenu Nigerije te su odredbe materijalne naravi, a ne proceduralni uvjet (par.239).

Radi se o pitanju tumačenja tih važnih odredaba Konvencije iz 1982. Evo navoda članka 74. koji je isti kao i članak 83:

“1. Razgraničenje gospodarskog pojasa (u članu 83: “epikontinentskog pojasa”) između država čije obale leže sučelice ili međusobno graniče ostvaruje se sporazumom na temelju međunarodnog prava, kako je ono navedeno u članku 38. Statuta Međunarodnog suda, radi postizanja pravičnog rješenja.”

U vezi s tim zahtjevom Sud je naveo da je u svojoj presudi o prethodnim prigovorima iz 1998. godine ustanovio da su se pregovori između vlada tih dviju država o morskom razgraničenju u cjelini vodili još od 1970. godine, ali oni nisu doveli do cjelovitoga sporazuma o morskom razgraničenju. Po mišljenju Suda gornji članci ne traže da pregovori moraju biti uspješni; ali poput svih drugih sličnih obveza na pregovaranje po međunarodnom pravu, oni se moraju voditi u dobroj vjeri.⁹ Povrh toga, ako se nakon neuspjelih pregovora povede sudski postupak, a jedna od parničnih strana izmijeni svoj zahtjev, članci 74. i 83. Konvencije iz 1982. ne traže da se sudski postupak suspendira dok se ne obave novi pregovori (par.244).

Glede pregovora s Ekvatorijalnom Gvinejom i Sao Tome y Principe (dvjema susjednim obalnim državama), Sud ne nalazi da iz članaka 74. i 83. proizlazi da određivanje granične crte između Kameruna i Nigerije pretpostavlja simultane pregovore između svih četiriju država u pitanju (par. 245).

*

Kako je već navedeno, na delimitaciju morskih prostora do točke G. odnose se dva sporazuma obalnih država. Sud nije dopustio osporavanje od strane Nigerije Deklaracije Yaounde II. iz 1971. godine. To iz razloga što se ona sama u više navrata na nju pozivala nakon njezina potpisivanja (par.262).

Ali je u presudi napose razmotren argument Nigerije da je Maroua deklaracija iz 1975. godine ništava po međunarodnom pravu, s obzirom da ju je njezin glavar države potpisao ali ona u toj zemlji nije nikada bila ratificirana.

Sud je naprije podsjetio da međunarodna praksa poznaje stupanje na snagu ugovora u dva stupnja koji se sastoje u potpisivanju i ratifikaciji, ali da također ima slučajeva

⁹ Radi se o domašaju takozvanih *pacta de contrahendo*. Sud je, čini se, tu ipak znatno odstupio od svoga prvog “pravičnog načela” iz presude o *Epikontinentskom pojasu u Sjevernom moru* iz 1969. godine, u kojoj je bio na glasio: “(a) strane su pod obvezom da poduzmu pregovore kako bi postigle sporazum, a ne tek da prođu kroz formalan proces pregovaranja kao vrstu prethodnoga uvjeta za automatsku primjenu neke metode delimitacije u odsutnosti sporazuma; one su u obvezi da se ponašaju na način da pregovori imaju nekoga smisla, što nije slučaj ako jedna od njih insistira na svome stavu a da ne razmišlja da ga izmijeni” (p.48, par.85(a)). Vidi opširnije o tome delikatnom pitanju - V.D. DEGAN: *Sources of International Law*, The Hague 1997, pp.503-514.

da ugovor stupa na snagu neposredno njegovim potpisivanjem. Običajno pravo i Bečka konvencija ostavljaju državama slobodu izbora nekoga od tih postupaka. Po mišljenju Suda Maroua deklaracija stupila je na snagu neposredno na dan njezina potpisivanja (par.264).

Nigerijski je argument nadalje sagledan u svjetlosti odgovarajućih propisa iz Bečke konvencije o pravu ugovora iz 1969, koje je Nigerija stranka od 1969, a Kamerun od 1991. godine, ali koji i prema zaključku Suda u svakom slučaju odražava običajno pravo u tome pogledu.

Glede nepoštivanja ustavnih odredbi o zaključivanju ugovora, stavak 1. članka 46. te Konvencije navodi da "neka država ne može navoditi činjenicu da je njezin pristanak da bude vezana ugovorom bio izražen u kršenju neke odredbe njezina unutarnjeg prava u vezi s nadležnošću za zaključenje ugovora." Istina je da taj stavak dalje predviđa: "osim ako je kršenje bilo očito i ako se odnosi na neko bitno pravilo unutarnjega prava", dok stavak 2. toga članka dalje navodi: "Kršenje je očito ako je objektivno jasno za svaku državu, koja u tom pogledu postupa prema uobičajenoj praksi i u dobroj vjeri".

Presuda zaključuje da su ustavna pravila o ovlastima za potpisivanje ugovora za neku državu od temeljne važnosti. Međutim, ograničenje te ovlasti glavaru države nije u smislu članka 46. stava 2. jasno, osim ako je na prikladan način objavljeno. To je tim više potrebno jer glavari država spadaju u skupinu osoba koje se u skladu s člankom 7. stavak 2. Konvencije "na osnovi svojih funkcija i bez obveze na podnošenje punomoći" smatraju predstavnicima svojih država.

Glede argumenta Nigerije da je Kamerun znao ili je morao znati da nigerijski glavar države nema ovlast da pravno obvezuje svoju državu bez konsultacija s nigerijskom vladom, Sud je primijetio da ne postoji općenita pravna obveza država da se informiraju o zakonodavnim i ustavnim mjerama drugih država koje jesu ili mogu biti od važnosti za njihove međunarodne odnose (par.265-266).

U presudi je napokon zaključeno da u tim okolnostima Maroua deklaraciju, kao i Deklaraciju Yaounde II, valja smatrati obvezujućim instrumentima koji nameću pravnu obvezu Nigeriji (par.268). Sud je utvrdio i u presudi je izložio koordinate graničnih crta iz tih sporazuma.

*

U međunarodnoj je praksi učestala pojava da glavari država potpisuju važne vojne, političke i slične ugovore koji odmah stupaju na snagu bez naknadne ratifikacije parlamenta ili vlade, iako je to u očitom kršenju ustavnih odredaba koje predviđaju takav postupak. Ponekad i velike sile u ulozi posrednika ili stranaka tih ugovora to nameću državama potpisnicama, napose kada takvi važni ugovori trebaju okončati neprijateljstva i uspostaviti mir na nekomu području.

Tako je predsjednik Franjo Tuđman u ime Hrvatske potpisao Washingtonski ugovor iz 1994. i Daytonске sporazume iz 1995 sa svim dodacima, a da hrvatski Sabor o njima nije čak ni raspravljao. To je bilo u suprotnosti s tadašnjim člankom 133(1). hrvatskoga Ustava.

Po mišljenju ovoga pisca nemoguće je naknadno dokazati ništavost takvih ugovora po međunarodnom pravu, napose ukoliko se radi o glavaru države sa znatnim ustavnim ovlastima. Naime, ostale države stranke imaju pravo pretpostavljati da je glavar države prethodno ili naknadno dobio takvu ovlast od nadležnoga državnog tijela. Teže bi npr. bilo dokazati ništavost nekoga ugovora potpisanog od predsjednika Francuske ili Hrvatske iz toga doba, negoli nekoga koga su potpisali britanski ili švedski kralj a bez premapotpisa nekoga ministra.

Međutim, čak ukoliko bi članak 46. o ništavosti ugovora u pitanju bio primjenljiv, odnosno država nema pravo da ga sama proglasi ništavim. Ona u tome mora slijediti postupak propisan člancima 65-67. Bečke konvencije ukoliko joj je stranka. I sve dok se mogući spor o ništavosti ne riješi, sve stranke moraju u cijelosti izvršavati sporni ugovor.

Važno je, međutim, ovdje istaknuti da tumačenje članka 46. Bečke konvencije u ovoj presudi ne stvara nikakav presedan glede parafiranja nacrtu ugovora između Hrvatske i Slovenije o zajedničkoj državnoj granici iz srpnja 2001. Taj tekst nisu potpisali dužnosnici dviju država s namjerom da sklope ugovor koji bi odmah stupio na snagu bez ratifikacije. Radi se o ovjerenom (parafiranom) nacrtu ugovora koga je Sabor Hrvatske naknadno odbacio.¹⁰ Stoga valja produljiti pregovore da bi se sklopio novi ugovorni tekst koji će biti prihvatljiv obima državama.

V.

U odnosu na morske prostore parničnih strana izvan točke G. između njih nema nikakvih sporazuma. Tu se, dakle, radi o bočnom razgraničenju tih prostora u produžetku obala dviju država koje se dodiruju. Sporni se prostori u cijelosti nalaze izvan teritorijalnoga mora tih država i zadaća je Suda bila da svojom presudom te prostore konačno razgraniči.

Objе su države stranke Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine. Nigerija ju je ratificirala u 1985, a Kamerun u 1986. godini. Stoga su na to razgraničenje primjenljivi njezini članci 74. i 83. Sud je ustanovio da su se obje strane složile na

¹⁰ Nacrt toga ugovora čak nije parafiran u njegovoj cjelini, nego su pregovarači parafirali (ovjerali) svaku njegovu stranicu napose. Ta vrst ovjere ne izražava pristanak ni jedne države sudionice u pregovorima da bude vezana ugovorom u smislu članka 12. Bečke konvencije o pravu ugovora iz 1969. godine.

razgraničenje jedinstvenom crtom (“jedinstvenom morskom granicom”) kako gospodarskoga tako i epikontinentuskog pojasa (par.285).¹¹

Kamerun je insistirao na tome da je u pravu morskih razgraničenja dominantno temeljno načelo prema kojemu svaka takva delimitacija mora voditi pravičnom rješenju. Ne postoji jedinstvena metoda morskoga razgraničenja, a izbor metode ovisi o specifičnim okolnostima svakoga slučaja. Ta je zemlja napose insistirala na tome da načelo ekvidistance (crte jednake udaljenosti) nije načelo običajnoga prava koje bi bilo automatski primjenljivo na sva razgraničenja.¹² Dala je Sudu na znanje da bi ju stroga crta jednake udaljenosti gotovo u cijelosti lišila gospodarskoga i epikontinentuskog pojasa, unatoč tomu što ima dulju relevantnu obalu od Nigerije (par.270-271).

Tu je došlo do nekih pretjeranih zahtjeva Kameruna za koje se unaprijed moglo znati da će ih svako međunarodno sudsko tijelo odbaciti. Pogrešno se pozivajući na presedan iz arbitražne presude Gvineja/Gvineja Bissao od 14. veljače 1985. godine, Kamerun je postavio zahtjev da Sud utvrdi morsku granicu u produžetku obale Gvinejskoga zaljeva od Akassoa u Nigeriji do rta Lopez u Gabonu, i da uzme u obzir njezin konkavni oblik (par.297). Tražio je da mu Sud prizna punu projekciju morskih prostora od njegove obale prema pučini, a da se otok Bioko pri tome uzme tek kao “relevantna okolnost” poput britanskih kanalskih otoka u blizini francuske obale u Arbitražnoj presudi iz 1977. Prema crti razgraničenja koju je predložio Sudu, otok Bioko s njegovim vodama bio bi enklava u kamerunskom gospodarskom i epikontinentuskom pojasu.¹³

Nigerija je tu preloženu crtu nazvala “čudnovatom” i odbacila ju je temeljem brojnih argumenata. Među njima je bio i onaj da kamerunska crta nastoji radikalno prekriti

¹¹ Vidi objašnjenje koncepta “jedinstvene morske granice” u međunarodnoj judikaturi - V.Đ. DEGAN: *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Rijeka 2002, str.268-270.

¹² Naime, članak 6. Konvencije o epikontinentuskom pojasu iz 1958. godine u dva svoja stavka naizmjenično navodi “crtu sredine” (*median line, ligne médiane*) i “načelo jednake udaljenosti” (*principle of equidistance, principe de l'équidistance*). Pri svim morskim razgraničenjima radi se ustvari o sinonimima. U oba slučaja to je crta “kojoj je svaka točka jednako udaljena od najbližih točaka polaznih crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnoga mora svake pojedine države”.

¹³ Presuda između Gvineje i Gvineje Bisao nikako ne daje osnove za takav zahtjev. Vidi njezin tekst - *Reports of International Arbitral Awards 1990*, vol.XIX, pp.149-196. S obzirom da je oblik obale Gvineje Bisao konveksan, a Gvineje konkavan (p.187, par.103), Tribunal je uzeo u obzir oblik “odgovarajuće obale” između crte koja spaja točku Almadies na senegalskoj obali i rt Schilling na obali Sierra Leonea jedino da bi u jednom sektoru razgraničenja povukao od te crte okomicu u pravcu pučine. Po mišljenju Tribunala taj sustav najbolje odgovara općoj konfiguraciji zapadne afričke obale (pp.189-190. par.110). Pri tome se povučena crta razgraničenja nigdje ne sudara s obalnim pročeljima bilo Senegala ili Sierra Leonea.

fizičku geografiju Gvinejskoga zaljeva. Prisutnost naseljenoga otoka Bioko, na kojemu je čak smještena prijestolnica Ekvatorijalne Gvineje, pri tome se gotovo ne uzima u obzir (par. 279).

U presudi je najprije naglašeno:

“Sud je u različitim prilikama precizirao koji su kriteriji, načela i pravila o razgraničenju primjenljivi pri određivanju jedinstvene crte koja obuhvaća više zona jurisdikcije koje se preklapaju. Ona su izražena u tzv. metodi pravična načela/relevantne okolnosti. Ta metoda, koja je vrlo bliska metodi crta sredine/posebne okolnosti primjenljivoj u razgraničenju teritorijalnoga mora, sastoji se najprije u povlačenju crte sredine, a potom u ispitivanju postoje li faktori koji zahtijevaju njezinu prilagodbu ili odstupanje od nje kako bi se postigao “pravičan rezultat” (par. 288).

Sud je odbacio zahtjev Kameruna glede prostora razgraničenja obale u Gvinejskom zaljevu koji bi obuhvaćao obalu i prostore mora uz nju koji pripadaju trećim susjednim državama. Glede položaja otoka Bioko naglašeno je da on pripada trećoj državi koja nije parnična strana. “Pitanje učinka otoka Bioko na projekciju kamerunske morske fasade (pročelja) prema pučini stoga se postavlja između Kameruna i Ekvatorijalne Gvineje, a ne između Kameruna i Nigerije, te stoga nije relevantno u svrhu delimitacije koju obavlja Sud” (par.299). Tako je Sud s pravom odbio da uopće razgraničuje morske prostore između kamerunske obale i toga otoka.

“Relevantna obala”, kako je nazvana u drugim presudama, određena je samo u kratkom sektoru između West Point i East Point. To je crta niske vode između estuarija u rijeci Akwayafe i rijeke Cross (par. 291-292). U tome sektoru uopće ne dolazi do sukoba s frontalnim projekcijama od obalnih pročelja trećih država.

Od obale u tome sektoru Sud je povukao crtu sredine i potom je pristupio procjeni relevantnih okolnosti na koje su mu ukazale parnične strane, a koje bi opravdavale odstupanje od nje.

U presudi je prije toga naglašeno da razgraničenje u svrhu postizanja pravičnoga rezultata, što zahtijeva međunarodno pravo na snazi, nije isto što i pravična delimitacija. Praksa Suda u sporovima o morskim razgraničenjima ustvari ukazuje da pravičnost nije metoda delimitacije nego jedino cilj kojega treba imati u vidu u njezinu obavljanju (par.294).

Glede geografske konfiguracije obale Sud je ustanovio da u relevantnom sektoru razgraničenja obala ne pokazuje nikakvu posebnu konkavnost. Konkavnost kamerunske obale izražena je u njezinu sektoru nasuprot otoka Bioko (par.297). I glede duljine relevantne obale obiju strana, koja bi ukoliko je u velikoj nesrazmjeri mogla polučiti premiještanje crte sredine, Sud je ustanovio da u sektoru razgraničenja kamerunska obala nije dulja od one nigerijske (par.301).

Nigerija je u toj parnici insistirala na tome da je praksa država u dodjeli petrolejskih koncesija u još nerazgraničenom morskom prostoru navodno odlučujući čimbenik u ustanovljenju morskih granica. Ona je napose bila mišljenja da Sud ne smije putem morskoga razgraničenja redistribuirati te petrolejske koncesije. O tome se pitanju u tekstu presude opširno raspravljalo.

Nakon što su razmotreni odnosni navodi iz svih prijašnjih presuda, zaključak u ovoj presudi, koji bi mogao imati snagu presedana za buduće slučajeve te vrste, je sljedeći:

“...Sud zaključuje da iz njegove vlastite prakse i prakse arbitražnih tribunala proizlazi da, iako postojanje izričitoga ili prešutnog sporazuma između strana o položaju njihovih petrolejskih koncesija može ukazati na konsensus o morskim prostorima na koje one imaju pravo, petrolejske koncesije i petrolejski izvori ne mogu se sami po sebi smatrati relevantnom okolnošću koja bi opravdavala prilagodbu privremene crte razgraničenja ili odstupanje od nje. Oni se ne mogu uzeti u obzir osim ako su zasnovani na izričitom ili prešutnom sporazumu. U ovom slučaju ne postoji nikakav sporazum između strana glede petrolejskih koncesija.” (par.304).

Dodjele petrolejskih koncesija u nerazgraničenom morskom prostoru su, dakle, najčešće jednostrani akti države u pitanju. Država koja ih izdaje to vrši na vlastiti rizik. A jednostrani se akti ne mogu sami po sebi smatrati relevantnima za razgraničenje toga prostora jer se ono mora obaviti bilo sporazumom između strana, ili presudom sudbenoga tijela kojemu one to povjeravaju u nadležnost.

*

Sud tako u ovoj presudi nije utvrdio nikakvu relevantnu okolnost koja bi opravdavala odstupanje od crte sredine. Ali je ustanovio da točka D. koju su strane utvrdile Maroua deklaracijom iz 1975. ne leži na crti sredine, nego istočno od nje. Stoga je u svojoj presudi utvrdio crtu razgraničenja u korist Kameruna koja od točke D. dolazi na crtu sredine.

VI.

Ova značajna presuda potvrđuje neke stavove Međunarodnog suda iz njegove prijašnje prakse. Nastojat ćemo na njih ukazati.

Ukoliko nema dokaza o izričitom ili prešutnom pristanku suprotne parnične strane, Sud nije sklon pridavati pravni učinak jednostranim aktima i praksi neke države. To se odnosi na same granice, kao i na novonastala naselja ili podijeljene petrolejske koncesije na još nerazgraničenom području. U takvim situacijama Sud nije sklon

pridavati značaj prešutnoga pristanka (*acquiescence*) na takve jednostrane akte suprotne strane usljed njezine proste pasivnosti. Odricanje od nečijih prava dakle se ne podrazumijeva.

Kada su jednostrani akti poduzeti na području koje primjenom načela *uti possidetis* pripada suprotnoj strani, Sud takve akte i praksu proglašuje *contra legem* i odbija im pridati pravni učinak. U tim situacijama načelo efektivnosti uzmiče pred pravnim naslovom. To načelo efektivnosti ima značaja samo kada nad spornim područjem ni jedna od strana nema valjan pravni naslov.

Glede samih akata o razgraničenju bit će priznati svi sporazumi o granicama sklopljeni nakon stjecanja neovisnosti novih država ukoliko postoje, a napose oni u pisanom obliku. Oспорavanje takvih sporazuma iz formalnih razloga najčešće pred Sudom neće uspjeti. Ukoliko je o razgraničenju istoga područja sklopljeno više ugovora, prema općem načelu *lex posterior derogat legi priori* prednost u primjenu ima onaj posljednji. Na te se situacije, dakle, primjenjuju načela potvrđena Bečkom konvencijom o pravu ugovora iz 1969. godine.

Načelo *uti possidetis* primjenjuje se u nedostatku takvih novih međudržavnih sporazuma. Tada se utvrđuje stanje kakvo je postojalo na “kritičan datum”, tj. na datum stjecanja neovisnosti nove države ili novih država. Značaj se, dakle, pridaje sporazumima ili jednostranim aktima koji su bili na snazi na taj “kritičan datum”. To načelo nalazi svoju primjenu u trima različitim situacijama. Evo opisa tih situacija:

1° Na granice između bivših nesamoupravnih područja pod vlašću različitih europskih država uzimaju se u obzir kolonijalni ugovori. Najjači je onaj posljednji, ali ako su neke njegove odredbe nejasne one se mogu tumačiti u svjetlosti prije sklopljenih ugovora. Parnica između Kameruna i Nigerije iz 2002. godine odnosi se upravo na tu situaciju.

2° Glede granica između bivših nesamoupravnih teritorijalnih cjelina pod istom kolonijalnom vlašću uzimaju se u obzir razgraničenja koja je prije bila obavila kolonijalna vlast svojim jednostranim aktima. Na tu se situaciju odnosi veoma značajna presuda Međunarodnoga suda između Burkine Faso i Malija iz 1986. godine. Naime, obje su te države prije stjecanja neovisnosti bile dijelovi Francuske Zapadne Afrike. Na tu se situaciju odnosi i presuda Vijeća Međunarodnog suda iz 1992. godine o *kopnenoj, otočnoj i morskoj granici* između El Salvadora i Hondurasa uz intervenciju Nikaragve. I nekolicina arbitražnih presuda između drugih latinoameričkih država izrečenih između dva svjetska rata utvrđivala je španjolske kolonijalne granice kakve su bile na snazi u državama Južne Amerike u 1810, a u državama Srednje Amerike u 1822. godini.

3° Na jednak način kao u prethodnom slučaju primjenjuje se načelo *uti possidetis* na granice novih država proizšlih iz raspada federacija, pa i unitarnih država. To je slučaj s granicama Hrvatske i ostalih bivših jugoslavenskih republika, kao i s granicama

bivših federalnih jedinica negdašnjeg Sovjetskog Saveza i Češko-Slovačke.

Nema presuda Međunarodnoga suda koje bi se odnosile na ove situacije, ali je to načelo izričito potvrdila (Badinterova) Arbitražna komisija u Mišljenju br.3 od 11. siječnja 1992. godine. Ona je tamo navela da se postojeće demarkacije, tj. "administrativne granice", između susjednih neovisnih država mogu mijenjati jedino slobodnim i zajedničkim sporazumom. Ali u nedostatku tako postignutog sporazuma, temeljem načela *uti possidetis* koje je postalo opće načelo, prijašnja razgraničenja dobijaju svojstvo granica zaštićenih međunarodnim pravom.¹⁴

U primjeni načela *uti possidetis* u posljednje dvije situacije postoji izvjesna hijerarhija akata države prethodnice. (1) Najvažniji su akti prijašnje središnje (kolonijalne ili federalne) vlasti o razgraničenju teritorijalnih cjelina koji su bili na snazi na kritičan datum. Akt savezne zakonodavne vlasti imat će prvenstvo ukoliko postoji, pred aktima središnje izvršne, vojne ili druge vlasti. (2) U nedostatku akata središnje vlasti vodi se računa o možebitnim sporazumima o uzajamnom razgraničenju između organa dviju negdašnjih teritorijalnih cjelina (npr. federalnih jedinica). (3) Tek u nedostatku i takvih sporazuma valja utvrđivati kuda je na kritičan datum zaista tekla granica na temelju jednostranih očitovanja volje neke od strana. Ali to pod isključivim uvjetom da ima dokaza da ih je suprotna strana bilo izričito ili makar prešutno prihvatila. I kako je već navedeno, Međunarodni sud neće olako priznavati prešutni pristanak (*acquiescence*) suprotne strane o odricanju od njezinih prava usljed njezine možebitne pasivnosti.

*

Posebno je pitanje domašaja načela *uti possidetis* na morska razgraničenja. Stoji činjenica da kolonijalni ugovori, kao i jednostrani akti bilo kolonijalne ili središnje federalne vlasti najčešće nisu razgraničavali morske prostore. Ali to nipošto nije dovoljno za globalnu tvrdnju da tome načelu pri morskim razgraničenjima uopće nema mjesta.

Naime Odluka Arbitražnoga tribunala od 31. srpnja 1989. između Gvineje Bisao i Senegala potvrdila je valjanost sporazuma o morskoj granici sklopljenoga izmjenom pisama između Portugala i Republike Senegal (tada još u okviru Francuske), od 26. travnja 1960.¹⁵ Tu se radilo o postignutom sporazumu pri isteku kolonijalne vlasti, ali

¹⁴ Upravo zbog toga nije bilo nikakvih razloga da SRJ, tj. Srbija i Crna Gora već Protokolom o privremenom režimu uz južnu granicu tih dviju država iz 2002. godine, konačno ne prizna hrvatsku suverenost nad kopnenim područjem na koji se on odnosi. S druge strane neutemeljena su očekivanja da bi Bosna i Hercegovina ustupila Hrvatskoj mali dio svoje obale u području Neuma, kako bi Hrvatska stekla kontinuitet svoga kopnenog područja.

¹⁵ Cf., *Reports of International Arbitral Awards*, Vol.XIX, pp.121-154.

to naravno nije bilo smetnja da mu se prida puni pravni učinak. Tim su Sporazumom, međutim, razgraničeni prostori teritorijalnoga mora, te vanjskog i epikontinentskog pojasa. Presuda je stoga naglasila da se to razgraničenje odnosi jedino na te prostore parničnih strana,¹⁶ dakle ne i na njihov gospodarski pojas ili ribolovne zone.

Veoma je važno naglasiti da čak kada se temeljem načela *uti possidetis* ne može u cjelosti ili djelimice utvrditi morska granica, mora se voditi računa o činjenici da su morski prostori (i zračni prostor) pripadak kopna koji se ne mogu samostalno otuđiti. Stoga ne može biti obale u čijem produžetku ne bi bilo odgovarajućega prostora teritorijalnog mora.¹⁷

A pitanje pripadnosti obala, kao i pitanje točke na kojoj kopnena granica između susjednih država izbija na obalu, opet se rješavaju primjenom toga načela. Naime, od duljine obale svake od država ovisi obujam njezinih morskih prostora, te time i crta razgraničenja. Stoga načelo *uti possidetis* i tu snažno utječe na delimitaciju morskih prostora u produžetku te obale, iako odnosne države ili neovisno međunarodno tijelo moraju naknadno obaviti samo morsko razgraničenje.

VII.

Ova je presuda napokon veoma značajna u njezinu dijelu koji se odnosi na pravila primjenljiva na razgraničenje morskih prostora koji su Sudu preostali na odlučivanje.

U tome je pogledu praksa Međunarodnog suda od 1969. godine veoma lutala i bila je uzrokom brojnih konfuzija. Valja se ukratko osvrnuti na te nesporazume.

Prvih nekoliko presuda odnosilo se isključivo na razgraničenje epikontinetskoga pojasa. U pitanju je bila primjenljivost članka 6. Konvencije o tome pojasu iz 1958. godine. Taj propis po svome je sadržaju veoma nalik onomu o razgraničenju teritorijalnoga mora.¹⁸ Prema tim propisima u nedostatku sporazuma između odnosnih obalnih država, ti morski prostori razgraničuju se crtom sredine ukoliko posebne okolnosti ne opravdavaju drugu granicu. U propisima koji se odnose na razgraničenje teritorijalnoga mora u tome se kontekstu spominju historijski naslov i druge posebne okolnosti.

U prvoj takvoj parnici Nizozemska, S.R. Njemačka i Danska nisu povjerile Sudu

¹⁶ *Ibid.*, p.153, par.88.

¹⁷ Upravo je stoga bio pravno sasvim neutemeljen zahtjev Slovenije za cjelovitost Piranskoga zaljeva pod isključivo njezinom suverenosti i jurisdikcijom. Taj zahtjev ne bi potvrdilo niti jedno nepristrano međunarodno tijelo.

¹⁸ Sadržaj članka 12(1). Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine potvrđen je člankom 15. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. Kao ugovorni propis on se od 1958. godine do danas nije mijenjao.

zadaću da on sam povuče graničnu crtu u spornom epikontinentskom pojasu. Umjesto toga one su od Suda zatražile da presudi - "koja su načela i pravila međunarodnoga prava primjenljiva na razgraničenje između stranaka područja epikontinentskoga pojasa u Sjevernom moru koja pripadaju svakoj od njih..." (*Reports 1969*, p.7). Ostavile su sebi u zadatak da temeljem te presude naknadno same izvrše razgraničenje spornoga prostora. Sud je našao da članak 6. nije primjenljiv jer Njemačka nije ratificirala Konvenciju o epikontinentskom pojasu iz 1958. godine. Pri tome je izbjegao da pribjegne crti sredine i posebnim okolnostima (konkavnom obliku zajedničke obale) čak i kao polaznoj hipotezi.

Namjesto crte sredine Sud je iznašao - "najtemeljnije od svih pravnih pravila koja se odnose na epikontinentski pojas". Radi se o načelu prema kojemu obalna država ima inherentno pravo na epikontinentski pojas koji čini prirodni produžetak njezina područja pod morem (*ibid.*, p.23, par. 19). Iako je taj zaključak točan, to temeljno pravno pravilo ne pruža nikakav pouzdan kriterij razgraničenja toga pojasa koji bi vodio nekom predvidljivom rezultatu.

Pozivajući se na pravičnost, Sud je proglasio "načelima i pravilima međunarodnoga prava" neke svoje druge zaključke u svrhu pravičnoga razgraničenja spornoga prostora i sažeo ih je u dispozitivu te svoje presude iz 1969. godine. Tako je nastao pojam tih "pravičnih načela", iako se njihov sadržaj nije mogao potvrditi ni u prijašnjoj praksi država i njihovu "*opinio juris*", ali ni u praksi samoga Suda. Stoga se tu nije radilo o nikakvim "načelima i pravilima" pozitivnoga međunarodnog prava.

Ali sve obalne države kojima crta sredine u razgraničenju njihovih morskih prostora nije odgovarala pozivala se nakon 1969. godine na te navode Suda kao na pravila običajnoga međunarodnog prava već na snazi. Ostale su države insistirale na sadržaju članka 6.

Na Trećoj konferenciji UN o pravu mora više nije bilo konsensusa za usvajanje nekoga jedinstvenog propisa za razgraničenje gospodarskoga i epikontinentskog pojasa. Kao kompromis usvojeni su članci 74. i 83. Konvencije iz 1982. koji ne spominju crtu sredine, ali ni neki drugi pouzdan kriterij razgraničenja. To su naprosto propisi bez sadržaja.¹⁹

Presuda iz 1985. u sporu o epikontinentskom pojasu između Libije i Malte pokušala je čak formulirati ono što je Sud tada smatrao pravičnim načelima. Evo toga navoda:

"...Da pravična načela imaju izraz u terminima prikladnima za općenitu primjenu, neposredno proizlazi iz više dobro poznatih primjera: načelo da

¹⁹ Kamerunski zahtjevi o graničnoj crti u ovoj parnici zasnivali su se na tome pristupu. Ali je i presuda iz 1969. godine zabranjivala zadiranje u ono što čini "prirodni produžetak" epikontinentskoga pojasa druge parnične strane, te time napose i u prostore trećih država.

nije u pitanju potpuno prekrajanje geografije niti ispravljanje nejednakosti koje je stvorila priroda; načelo s njime povezano o nezadiranju jedne strane u prirodni produžetak druge, koje je tek negativni izraz pozitivnoga pravila prema kojemu obalna država uživa suverena prava nad epikontinentskim pojasom izvan svoje obale u punom opsegu na koji ju ovlašćuje međunarodno pravo pod relevantnim okolnostima; načelo poštivanja svih relevantnih okolnosti; načelo da, premda su sve države u pravima jednake, i imaju pravo na jednak postupak, “pravičnost nužno ne uključuje jednakost”..., niti teži tome da učini jednakim ono što je priroda učinila nejednakim; te načelo da ne može biti u pitanju distributivna pravda.” *I.C.J. Reports 1985*, pp.39-40, par.46.

Tu se svakako radi o nekim kriterijima koje valja uvažavati pri razgraničenjima svih morskih prostora, pa time *mutatis mutandis* i teritorijalnoga mora. Ali ni oni ne upućuju na to kako neki morski prostor razgraničiti. I samim je sucima sve više postajalo jasno da tako formulirana “pravična načela” svaka strana može tumačiti kako joj odgovara, i da ona ne pružaju nikakvu pouzdanu osnovu bilo za sporazum između stranaka, a ni za sudske odluke.

*

Ali je u tome razvoju jurisprudencije bilo i pozitivnih pomaka o kojima Sud vodi računa sve do danas. Tako je Arbitražni tribunal u Odluci iz 1977. o epikontinentskom pojasu između Francuske i Britanije konstatirao 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 crtu sredine - posebne okolnosti” (pp.174-175, par.68). To jedinstveno pravilo znači da pitanje da li “posebne okolnosti... opravdavaju drukčije razgraničenje” čine 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” (p.175, par.70). Kasnije se isto zaključilo glede ugovornih propisa o razgraničenju teritorijalnoga mora.

I presuda Vijeća Međunarodnoga suda o morskoj granici u zaljevu Maine (Kanada/ Sjedinjene Države) iz 1984. ustanovila je da “pravična načela” formulirana u prijašnjim presudama “sama po sebi nisu načela i pravila međunarodnoga prava” (p.292, par.89). Namjesto njih Vijeće je formuliralo pravilo prema kojemu: “razgraničenje se mora postići primjenom pravičnih kriterija i korištenjem praktičnih metoda, koji, s obzirom na geografsku konfiguraciju prostora i ostale relevantne okolnosti, osiguravaju pravičan rezultat.” (pp.299-300, par.112).

U svim morskim razgraničenjima važnu ulogu ima geometrija u službi pravnih pravila. U tim operacijama nikada se ne uzimaju u obzir cjelokupne obale obiju

parničnih strana. Tako je već presuda Međunarodnoga suda u sporu između Libije i Tunisa iz 1982. godine kao “relevantnu” obalu odredila samo manji dio obala obiju država važnih za to razgraničenje. “Relevantna obala” je ona gdje se frontalne projekcije od obalnoga pročelja (“fasade”) jedne države dodiruju ili se sudaraju s tim projekcijama druge države. Takve se projekcije određuju okomicama od “relevantne obale” u pravcu pučine, i one čine “područje morskoga razgraničenja”.²⁰ Ostale obale obiju strana, od kojih nema toga sukobljavanja, nisu relevantne za operaciju morskoga razgraničenja.

Ali takve frontalne projekcije obiju parničnih strana nikako ne smiju zadirati u frontalne projekcije od obalnih pročelja trećih država koje nisu strane u sporu. Na toj osnovi Sud je s razlogom odbio da razgraniči more između kamerunske obale i obale otoka Bioko jer on pripada Ekvatorijalnoj Gvineji.

Međutim, tamo gdje se projekcije od obalnih pročelja neke države ne sukobljavaju s obalnim pročeljem niti jedne druge države, toj se državi dodjeljuje puna širina i duljina morskoga prostora koji se razgraničuje. Tako je Arbitražni sud u Odluci iz 1992. godine Francuskoj bio dosudio punu širinu gospodarskoga i epikontinenteskog pojasa do 200 milja od obalnoga pročelja njezinih malih ribarskih otoka St.Pierre-et-Miquelon u uskom prostoru u kojemu se njima ne suprotstavlja nikakva kanadska obala (*International Legal Materials* 1992, p.1170, par.70).²¹

Već je presuda Međunarodnoga suda u parnici *Jan Mayen* između Danske i Norveške iz 1993. godine u tako određenom “prostoru razgraničenja” od relevantnih obala obiju strana, bila otpočela sam postupak razgraničenja povlačenjem privremene crte sredine. Potom je Sud pažljivo procjenjivao “relevantne okolnosti” na koje su mu ukazale obje strane koje bi moguće opravdavale korekciju te crte ili odstupanje od nje, kako bi se postigao pravičan rezultat.

Sasvim je isto učinio Arbitražni tribunal u presudi između Eritreje i Jemena iz 1999. godine. A Međunarodni je sud u presudi u sporu između Bahreina i Katara iz

²⁰ Zbog toga se nije smjelo dopustiti da se u Protokolu između Vlada Hrvatske i SRJ o privremenom režimu uz južnu granicu tih dviju država iz 2002. godine, morski prostor uz hrvatsku obalu unutar Boke Kotorske obilježi ravnom crtom između Konfina na samoj obali i spojnice između rta Oštro i rta Veslo. Pri tome je u tome nepotpunom dijelu teritorijalnoga mora Hrvatske čak uvedena posebna zajednička jurisdikcija obiju država. Taj Protokol djelo je nestručnjaka.

²¹ Po toj osnovi relevantna obala u sporu Hrvatske sa Slovenijom je samo ona između rta Savudrija i rta Ronek kod Pirana. Slovenija nema nikakvih prava na morske prostore sjeverozapadno i zapadno od rta Savudrija, kao što ni Hrvatska nema prava na prostore mora od rta Ronek. Proglašenje dijela hrvatskoga teritorijalnog mora s njegovim podzemljem u tim prostorima “otvorenim morem” u parafiranom nacrtu ugovora između Hrvatske i Slovenije o zajedničkoj državnoj granici iz srpnja 2001. suprotno je međunarodnom pravu. I sam zahtjev Slovenije da ima izlaz na otvoreno more, koji prelazi uvjete neškodljivoga prolaska svih brodova kroz hrvatsko teritorijalno more, po sebi je pravno neutemeljen i stoga protupravan.

2001. taj pristup i praksu označio “pravilima” glede razgraničenja kako teritorijalnoga mora, tako i epikontinentuskog i gospodarskog pojasa. Evo navoda iz te presude:

“230. Pri razgraničenju morskih prostora izvan zone od 12 milja, (Sud) će najprije povući privremenu crtu sredine i potom će razmotriti postoje li neke okolnosti s kojima bi tu crtu valjalo uskladiti.

231. Sud nadalje primjećuje da pravilo o crti sredine/posebnim okolnostima koje je napose primjenljivo pri razgraničenju teritorijalnoga mora, i pravilo o pravičnim načelima/relevantnim okolnostima kakvo se nakon 1958. razvilo u judikaturi i praksi država pri razgraničenju epikontinentuskoga i gospodarskog pojasa, uzajamno su u uskoj vezi.” (pars 230-231).

U obje se te parnice radilo o određivanju “jedinstvene morske granice”. Ona je povučena neprekinutom crtom u teritorijalnom moru, te u njegovu produžetku u epikontinentuskom i gospodarskom pojasu (ili obrnutim redoslijedom). Pri tome razgraničenju Sud uopće nije utvrđivao točku na kojoj počinje ili završava teritorijalno more. Radi se, dakle, o primjeni istoga pravila u svim tim prostorima.

U te dvije parnice, a napose u onoj prvoj, presudama se između ostaloga utvrđivala pripadnost otoka, otočića i hridi u produžetku obale svake od strana. Od njih su se povlačile normalne ili ravne polazne crte. Od te odluke ovisilo je kuda će ići sama crta sredine jer su se parnične strane o tome oštro sukobljavale. Kada se radi o tim formacijama uz samu obalu, pretpostavlja se njihovo “prirodno jedinstvo” s obližnjom obalom, napose ukoliko su nenaseljene. Tek ako ima stvarnih dokaza da suprotna strana ima naslov nad nekim od tih otoka, taj će se naslov poštivati.²²

Posljednja presuda Međunarodnoga suda u parnici između Kameruna i Nigerije iz 2002. godine predstavlja potvrdu i nastavak te najnovije sudske i arbitražne prakse o morskim razgraničenjima. Kada je Sud zaključio da pravičnost nije metoda delimitacije nego jedino cilj kojega treba imati u vidu u njezinu obavljanju, time je ujedno odbacio svu svoju početnu praksu u razgraničenjima epikontinentuskoga pojasa glede “pravičnih načela” kao navodnih načela i pravila međunarodnoga prava koja isključuju privremenu crtu sredine, makar kao radnu hipotezu.

Sud je u svojoj posljednjoj presudi iz 2002. godine istim riječima potvrdio dvije “metode” razgraničenja teritorijalnoga mora, te epikontinentuskoga i gospodarskog pojasa, koje je godinu dana prije u prethodnoj presudi iz 2001. nazvao “pravilima.”

²² Po toj je osnovi Međunarodni sud ustanovio da otočić Hawar pripada Bahreinu, unatoč tomu što je smješten u samoj blizini katarske obale. *Cf. I.C.J. Reports 2001*, pars 145-147.

Ali je oba puta priznao da su ta pravila/metode u uskoj vezi. Ukazali smo, međutim, napose kada se radi o zacrtavanju “jedinствене morske granice”, da među njima nema nikakve razlike.

Vrijedno je ovdje najprije dati komentar na izričaj pravila/metode “pravnična načela/relevantne okolnosti” glede razgraničenja epikontinentuskog i gospodarskog pojasa. Izraz “pravična načela” po sebi je neprecizan. Naime, pravičnost se ne sastoji ni u kakvim unaprijed datim ili objektivnim načelima. Radi se o spontanom osjećaju suca ili pregovarača za pravedno i nepravedno kada procjenjuju neki konkretni slučaj. Pravičnost u sudačkom odlučivanju može biti *infra legem*, *praeter legem* ili *contra legem*, ali nema “pravičnih načela” koja bi bila u opreci s pravnim pravilima, ili koja bi ih mogla nadomjestiti u slučaju praznina u pravu.

Navod o “relevantnim okolnostima” nasuprot “posebnim okolnostima” (koja bi bila primjenljiva na razgraničenje teritorijalnoga mora), samo je igra riječi. Na toj je razlici bez razloga insistirala presuda *Jan Mayen*. Okolnosti su posebne u odnosu na privremeno povučenu crtu sredine, tj. u odnosu na primjenu načela jednake udaljenosti (ekvidistance). Kada te okolnosti nisu u isto vrijeme i “relevantne”, one nisu ni od kakve važnosti pri razgraničenju morskoga prostora u pitanju.

Ali je Sud te navode o “pravičnim načelima” i “relevantnim okolnostima” u svojim presudama iz 2001. i 2002. godine odmah ispunio sadržajem. Oba je puta precizirao da se to pravilo/metoda sastoji najprije u povlačenju crte sredine, a potom u ispitivanju postoje li faktori koji zahtijevaju njezinu prilagodbu ili odstupanje od nje kako bi se postigao “pravičan rezultat”.

Drugo je pitanje odnosa pravila/metode “crta sredine/posebne okolnosti” koje se u gornjem sadržaju primjenjuje na razgraničenje teritorijalnoga mora, te ugovornoga pravila o tome razgraničenju iz članka 12(1). Konvencije iz 1958. i članka 15. Konvencije iz 1982. godine. Ovaj posljednju 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. Ova se odredba, međutim, ne primjenjuje u slučaju gdje je zbog historijskog naslova ili drugih posebnih okolnosti potrebno razgraničiti teritorijalno more dviju država na drugačiji način.”

I tu se u biti radi o istom pravilu. Naime, ukoliko su dvije države sklopile punovažan sporazum, njegove će se odredbe primijeniti na razgraničenje teritorijalnoga mora. U nedostatku sporazuma, sudbeno će tijelo priznati historijski naslov tek ako ga je neka

država zaista u stanju dokazati.²³ U takvom je slučaju taj historijski naslov posebna okolnost koju će sudbeno tijelo svakako uvažiti, napose ukoliko se radi o pripadnosti obale ili otoka od kojih ovisi “područjeorskoga razgraničenja” ili položaj crte sredine.²⁴

Država koja nije zadovoljna crtom sredine može se pozivati na “posebne okolnosti” po svome izboru kako bi opravdala neku drugu morsku granicu. Dosadašnje presude iznose obilje navoda parničnih strana s tim ciljem, osporavanja ili uvažavanja tih navoda od suprotne strane, te stavova sudbenih tijela o njihovoj opravdanosti.²⁵

U nekolicini presuda iz najnovijega vremena postavljalo se pitanje samoga povlačenja privremene crte sredine s obzirom na pripadnost svakoj od parničnih strana otoka, otočića, hridi i uzvišica suhih za niske vode u produžetku obala od kojih su se povlačile polazne crte. Ali nije bilo slučajeva da su posebne okolnosti značajnije utjecale na pomjeranje crte sredine kakva je bila utvrđena u presudi.

*

Valja na koncu zaključiti da je ova presuda Međunarodnoga suda iz 2002. godine veoma značajna i u njezinu dijelu koji se odnosi na morska razgraničenja. Ona je potvrdila tendencije u nastanku skupa pouzdanih pravila i kriterija pri razgraničenju svih morskih prostora. Razumna i objektivna primjena svih pravila i kriterija na koje smo ovdje samo ukazali dovodi u morskim razgraničenjima do prilično predvidljivih

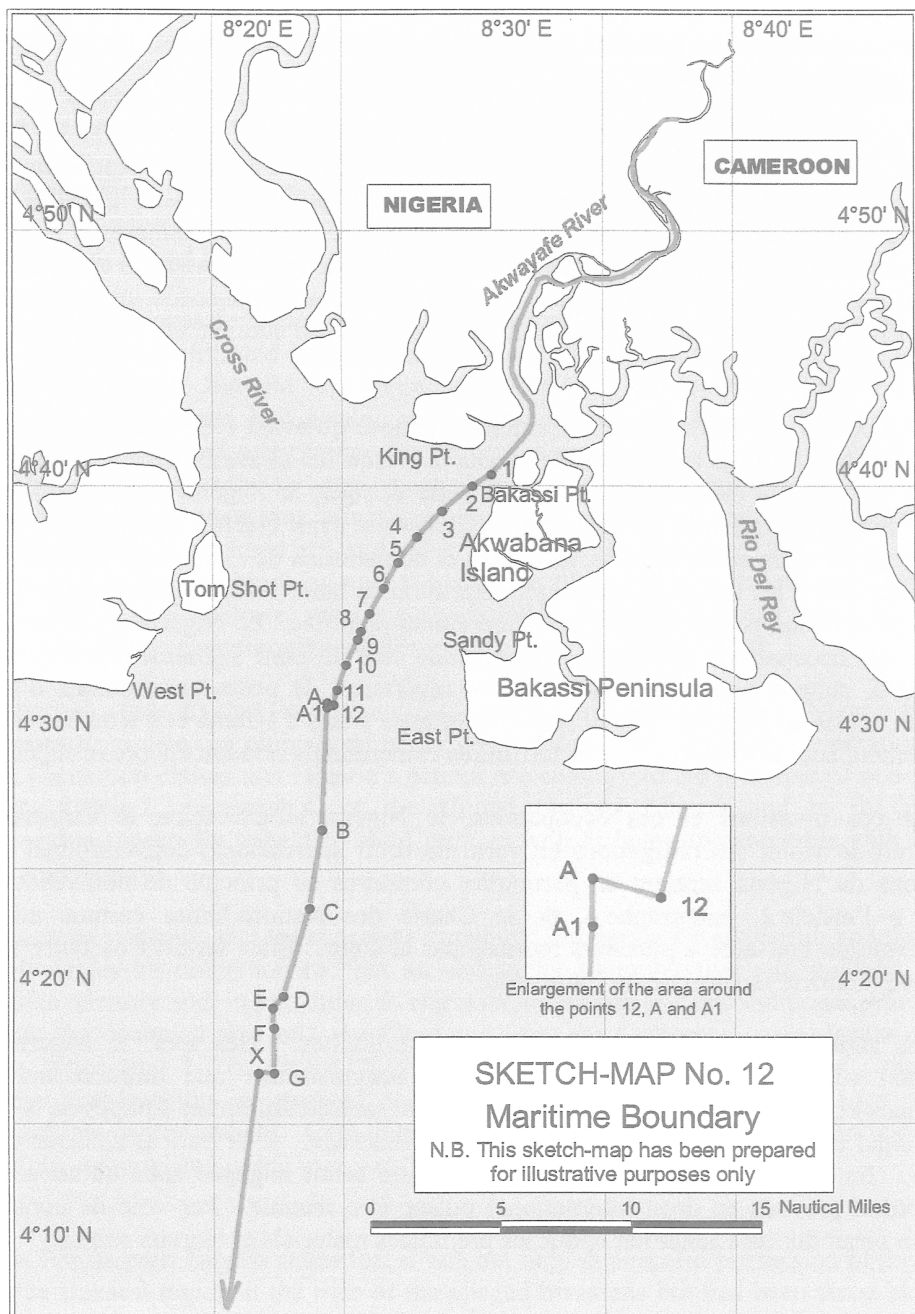
²³ Kao primjer neadekvatnoga pozivanja na historijski naslov jest prijašnji zahtjev Slovenije nad svim vodama Piranskoga zaljeva. To iz više razloga. Najprije, nemoguće je steći historijski naslov nad zračnim prostorom ili prostorima mora koji su akcesoriji kopna odnosno obale, a da se ne postavi zahtjev za odgovarajućim kopnenim područjima. A takav bi zahtjev, da je postavljen, iz brojnih razloga bio *contra lege*. Kao što je poznato, u prostorno sićušnom Piranskom zaljevu dio obale uz jedan od njegovih ulaza pripada Hrvatskoj. Kada i ne bi bilo bitnih ograničenja na koja smo ukazali, nikakva slovenska historijska prava nisu mogla nastati prije nego što su Slovenija i Hrvatska postale punopravni subjekti međunarodnoga prava, dakle nikako ne prije 8. listopada 1991. godine. A nakon stjecanja njihove neovisnosti konsolidacija slovenskoga historijskog naslova nije mogla nikad otpočeti jer Hrvatska uporno odbija da ga prizna. U suprotnom slučaju, kada ne bi bilo ni jedne od gornjih pravnih zapreka, trebalo bi proći pedesetak godina ili više miroljubivoga vršenja slovenske suverenosti uz podrazumijevani pristanak (*acquiescence*) Hrvatske.

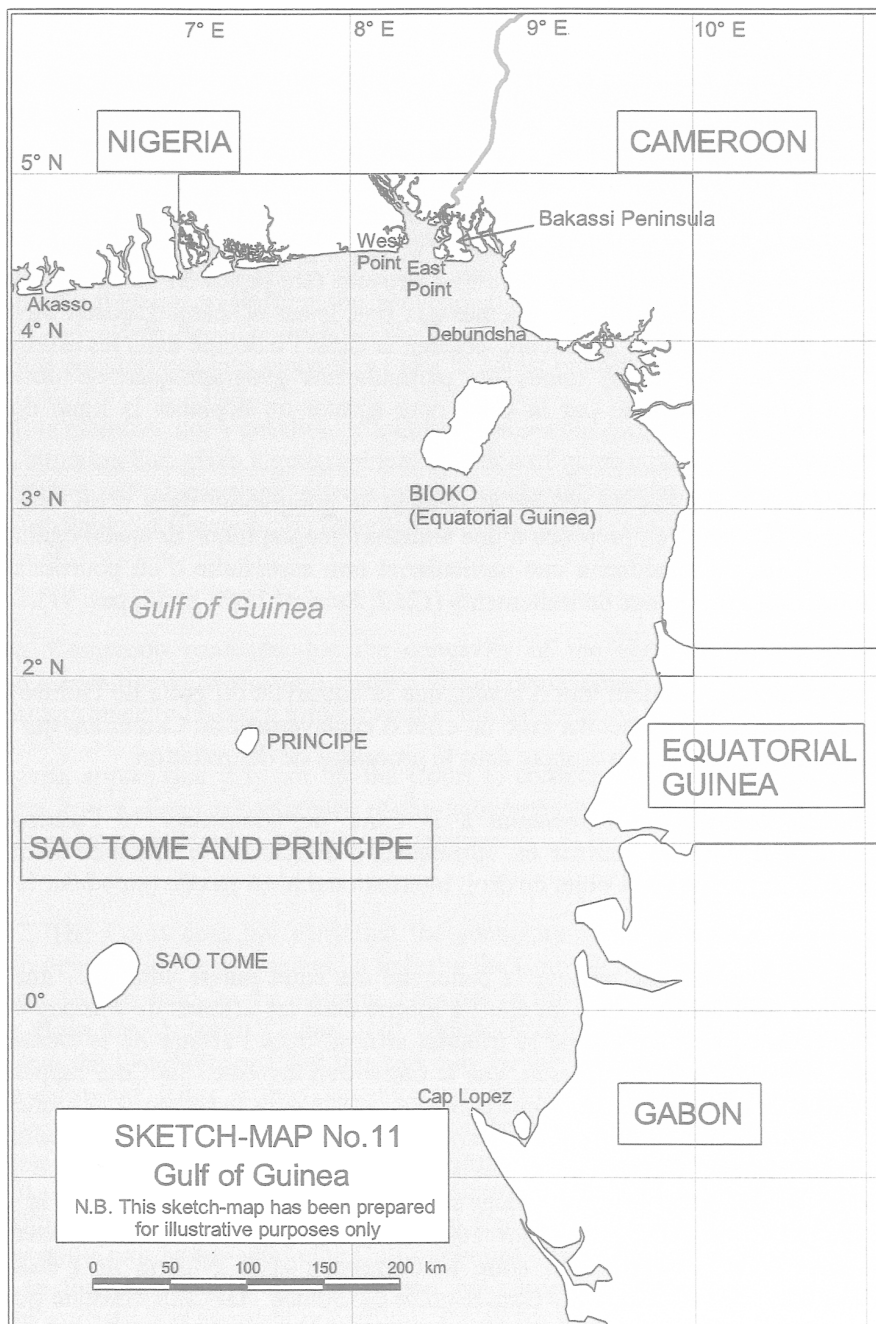
²⁴ Ipak pravilo “crta sredine/posebne okolnosti” ima tu pogodnost što sprječava gramatičko tumačenje samo prve ili samo druge rečenice iz citiranoga članka 15. izvučenih iz konteksta. Naime, na tumačenje međunarodnih ugovora primjenjuju se pravila potvrđena člancima 31. do 33. Bečke konvencije o pravu ugovora iz 1969. godine. Stoga, pri tumačenju članka 15. Konvencije iz 1982, ne samo da se sam taj propis mora uzeti u njegovoj cjelini, nego se mora voditi računa i o svim drugim propisima iz te Konvencije o morskim granicama i o morskim razgraničenjima, kao i iz onih iz 1958. godine. A tumačenje u kontekstu svih tih propisa potvrđuje pravilo “crta sredine/posebne okolnosti”.

²⁵ U našoj knjizi - *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Rijeka 2002, te smo navode izlagali u prikazima pojedinačnih presuda, te na sumaran način u njezinu zaključku. Vidi str.312-410, te str.417-426.

rezultata.²⁶ To bi moglo pomoći državama da u neposrednim pregovorima odustaju od pravno neutemeljenih i neumjerenih zahtjeva, te da same postignu sporazum o razgraničenju ne iznoseći ga na međunarodno sudsko ili arbitražno rješavanje.

²⁶ Onome tko tek ulazi u tu složenu materiju međunarodnoga prava može se preporučiti da najprije savjesno prouči čitav tekst te presude, i da potom čita navode iz drugih presuda na koje ona upućuje. U tim je navodima sažeto sve ono što Međunarodni sud danas smatra relevantnim u oblasti morskih razgraničenja. Sažeci tih presuda koje objavljuje Međunarodni sud u svome Godišnjaku olakšavaju njihovo razumijevanje, ali oni ne navode presedane na koje one upućuju. Stoga su i dio naše gore navedene knjige koji se odnosi na razgraničenja morskih prostora, kao i ova rasprava, tek koristan uvod u proučavanje sudske prakse u njezinoj cjelini.





Summary:

UTI POSSIDETIS AND EQUIDISTANCE IN LAND AND MARITIME DELIMITATIONS

-Judgment of the International Court of Justice of 2002 -

Uti possidetis is a general principle which is applicable on delimitation of frontiers between States in case that after their acquisition of independence they were unable to conclude new treaties in this subject-matter. In the present case Nigeria tried partly to challenge this general principle invoking its acts of sovereignty and oil concessions it granted in some of the disputed areas. There was inter alia the question of primacy of effectivités over the treaties from colonial period. The Court dismissed all claims of this type.

Nigeria furthermore claimed that two agreements reached by disputing parties on partial delimitation of their maritime areas after their independence (Yaounde II and Maroua declarations) were not in force. The Court dismissed this allegation too on the basis of rules of customary law as embodied in the 1949 Vienna Convention on the Law of Treaties.

In respect of the still unlimited areas of the exclusive economic zone and the continental shelf of the parties, it was Cameroon which attempted to obtain from the Court the delimitation line which encroaches the seaward projection from the Bioko island. This island situated in the Gulf of Guinea belongs to the Equatorial Guinea which was not a party to this dispute. The Court discarded this claim by defining the short relevant coast-line of the disputing parties to which do not encroach the seaward projections of any third States.

This Judgment further confirmed the method (or rule) of the equitable principles/ relevant circumstances which is according to the Court very similar to the equidistance/ special circumstances method applicable in delimitation of the territorial sea. It involves first the drawing an equidistance line, then considering whether there are factors calling for adjustment or shifting of that line in order to achieve an "equitable result".

Confirming this method the Court finally abandoned its previous doctrine on the so-called "equitable principles" as alleged principles and rules of international law, which formerly repudiated any use of equidistance line. That doctrine was first formulated in its 1969 Judgment on the North Sea Continental Shelf cases.

This last Judgment of the International Court of Justice has strengthened the tendency in creation of a body of reliable principles and criteria for delimitation of all respective maritime areas between States. Their reasonable and unbiased application can lead to predictable results.

Key words: effectivités and legal title, criteria in maritime delimitations, delimitations of the land, lakes and sea, treaty ratification, uti possidetis.

DIRECT ACTION OF A THIRD PARTY AGAINST THE INSURER IN MARINE INSURANCE WITH A SPECIAL FOCUS ON THE DEVELOPMENTS IN CROATIAN LAW

ADRIANA VINCENCA PADOVAN, L.L.M.* UDK 368.23

Croatia osiguranje d.d. Zagreb

Savska cesta 41, 10000 Zagreb

Original scientific paper

Received: 18/04/2003

Accepted by publisher: 16/10/2003

The direct action is an action of an injured third party against the insurer of the wrongdoer's liability. As a general rule a contract of insurance of liability is a res inter alios acta, and the right of direct action can only be exceptionally granted by a statute. The direct action is virtually always granted when insurance is compulsory. Voluntary marine insurance of liability is provided through P&I Clubs based on mutuality and due to its specificity can hardly sustain a wide right of direct action. International maritime liability and compensation conventions largely introduce compulsory insurance and the right of direct action due to the growing social consciousness. The current reform of the Croatian Maritime Code deals with the issue of the direct action. The proposed solutions are critically approached.

Key words: *Direct action, marine insurance, insurance of liability, compulsory insurance, P&I Clubs.*

1. INTRODUCTION

This paper has been inspired by a number of relatively recent developments in the area of maritime law dealing with marine insurance of liability. First and foremost, the idea for the topic came from a debate currently taking place in Croatian maritime law circles in relation to the proposed amendments to the Maritime Code of the Republic of Croatia, 1994 (in further text referred to as *the Code*).¹

* Title of Master of Law in International Maritime Law awarded by the International Maritime Law Institute of the International Maritime Organisation, in May 2003.

¹ The Maritime Code of the Republic of Croatia (NN 17/94, 74/94, 43/96). Currently, there is a new draft proposal to amend the Code prepared by the Ministry of Maritime Affairs, Traffic and Communications, the last version dating from January, 2003 and awaiting parliamentary procedure.

One of the matters taken into account in the current revision of the Code is the possibility for a third party who suffers damage for which a shipowner² is liable, to institute a direct action (*actio directa*) against the insurer of the shipowner's (in further text referred to as the *insured*) liability. The *actio directa* was an innovation introduced in the 1994 Code³ that attracted a lot of debate, and today is being challenged again. Furthermore, the issue of direct action against the insurers of liability in marine insurance has become a very topical one in the United Kingdom, especially after two controversial cases finally decided by a judgement of the House of Lords in *The "Fanti" and "Padre Island"*.⁴

This judgement put the effectiveness of the Third Parties [Rights against Insurers] Act 1930⁵ (in further text, the *1930 Act*) in serious doubt particularly when the insurers are Protection & Indemnity Clubs (further referred to as *P&I Clubs*) and generally when it is applied to marine insurance of liability. The judgement triggered many debates within the UK but also internationally, since much of the world's marine insurance is transacted in London and governed expressly or impliedly by English law.⁶ In fact it is estimated that British P&I Clubs insure approximately 65 per cent of the world's shipping fleet.⁷

Within the UK this was one of the motives that led to a reform of the 1930 Act⁸ which has been awaiting implementation since September 2002. Finally, the issue of the direct action has gained a lot of importance through a global trend in the increase of compulsory insurances. Compulsory insurance goes hand in hand with the direct action, where as a matter of public interest and public policy a third party "victim" is given special protection and enabled to more easily and more certainly obtain compensation for the damage suffered. In the area of marine insurance law, this global

² Apart from the registered owner of the ship, this could also be another person, natural or juridical, who is in possession of the ship as the undertaker of the marine adventure (e.g. an operator, a demise charterer or in some cases a time charterer).

³ Prior to the Maritime Code 1994, the respective provisions were found in the Law of Marine and Inland Navigation, 1977 that was taken over from the Yugoslavian legislation upon succession as a transitional law.

⁴ *The "Fanti" and "Padre Island"* [1990] 2 Lloyd's Rep. 191 (H.L.).

⁵ Full title of the Act is: "An Act to confer on third parties rights against insurers of third-party risks in the event of the insured becoming insolvent, and in certain other events".

⁶ R. Merkin: "Colinvaux's Law of Insurance", 6th Ed., London, Sweet & Maxwell, 1990, p. 391.

⁷ T.J. Shoenbaum: "Admiralty and Maritime Law", West Publishing Co., St. Paul, Minnesota, 1987, p. 568.

⁸ Joint UK Law Commission and the Scottish Law Commission's Report: Law Com No 272; 31 July 2001. (www.lawcom.gov.uk).

trend is reflected in practically all the International Maritime Organisation's (further referred to as *IMO*) liability and compensation conventions and in the joint IMO/ILO (International Labour Organisation) Working Group on Liability and Compensation regarding claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers.⁹

Finally the various international instruments, be it those of hard law or soft law, project these ideas back to the domestic legal systems, i.e. the national legislation.

The aim of this paper is to present a critical approach to the current developments regarding this very specific issue of marine insurance law, and particularly to submit possible suggestions for the solution of the question of the direct action in Croatian marine insurance law. The argumentation shall be built firstly through examining the aim and justification of the direct action in the light of the nature of the insurer's obligation in marine insurance of liability but also within the framework of the general insurance law. Thereafter, a comparative study shall be carried out to present the existing solutions in some different jurisdictions and in international maritime law. Finally, the current position in Croatian law shall be presented in detail, including the conflict of law implications.

2. GENERALLY ON DIRECT ACTION

The issue of the direct action arises in the context of the insurance of liability¹⁰ whereby a third party who has a liability claim against an insured may proceed with a legal action direct against the insurer. A general principle of law is that a contract is binding only between the parties. In the Civil law tradition this is illustrated by a Roman law maxim that the contract is *jus inter partes* (and therefore a *res inter alios acta* in respect of third parties), whereas the Common law doctrine reflecting this principle is that of privity of contract. Therefore, as a rule, an insurance contract creates rights and duties only for the insurer and the insured. A person who suffered either contractual or tortious damage from an insured (a person who insured his liability with an insurer) is not a party to the contract of insurance and therefore, according to the general principle, cannot have a right to claim compensation directly

⁹ See *infra*, chapter 3.3. Direct Action in Compulsory Marine Insurance - Present and Future (International Instruments).

¹⁰ The term "insurance of liability" rather than "liability insurance" is used to avoid confusion. Namely, some distinguished authors traditionally differ between "liability insurance" as opposed to "indemnity insurance". For the purposes of this work the term "insurance of liability" encompasses any insurance against third party risks and is therefore wider than "liability insurance" in its traditional meaning. The insurance against third party risks may take the form either of a liability insurance contract or of an indemnity insurance contract.

from the insurer of liability. This principle is valid also in the cases where the insured is incapable of satisfying the claims, for example because he has become bankrupt or insolvent. However, contrary to this general principle, many jurisdictions statutorily confer the extraordinary right upon the third party to obtain compensation direct from the insurer of liability by means of a direct action. The justification for the statutory introduction of the right to the direct action is in the public policy that tends to protect the innocent third party “victim” by providing simplified proceedings and a quicker and more certain compensation.¹¹ Without the possibility of finding recourse through a direct action, in cases of the insured’s insolvency, the third party would not receive all the insurance proceeds. These would be treated as an asset of the insured and would be distributed under the insolvency legislation between all the creditors of the insured, one of them being the respective third party. As a result, the third party would be likely to recover only a small portion of the proceeds, whereas the balance would increase the dividends of the other creditors.¹²

The public interest is particularly emphasised in certain branches of insurance. In fact, one could speak of a general tendency of increase of statutorily-prescribed compulsory insurances of third party liability. For example, compulsory insurance of motor liability is almost universally recognised; many jurisdictions recognise different compulsory insurances of professional liability, etc. In comparative maritime law compulsory insurance and the direct action against the insurer of liability are largely recognised in the context of liability for oil pollution by ships. Generally compulsory insurance is a consequence of a public interest to ensure that the restitution to the original position of the injured third party is established as soon as possible after the damage has been suffered. Persons conducting certain activities that are likely to incur liability for third party damage are therefore obliged by law to insure their liability and in case the insured risk materialises, the injured third party will be compensated by the insurer. Another argument for compulsory insurance is that the risks, if materialised, may cause such a high level of damage to third parties that it would be likely to expect that the person liable would not be capable of providing compensation without an insurance policy and would become insolvent upon such single event. To confer an additional security upon the third party “victim” the law will regularly allow the direct action, since it is a tool for enforcing the right to direct compensation and therefore indivisible from compulsory insurance. Finally a legislator, by prescribing compulsory insurance, in effect secures business for the insurance compa-

¹¹ D. Pavić: “Pomorsko osiguranje: Osiguranje brodova, vozarine, kontejnera, brodova u gradnji. Subrogacija osiguratelja” (“Marine Insurance: Insurance of Ships, Freight, Containers, and Ship buildings. Subrogation of the Insurer”), Vol. II, Croatia Osiguranje d.d., Zagreb, 1994, p. 371.

¹² Law Com No 272; 31 July 2001, p. 1.

nies. Therefore it seems justifiable to expect that these companies may be exposed to the direct action by third parties. It could be said that the increase of compulsory insurance represents a process of “decontractualisation”¹³ in certain branches of insurance of liability. One can no longer argue in favour of privity of contract on the basis that the parties enter the contract and agree upon their rights and duties on their own free will. In practice the insurers will offer standard policies that will eventually have to comply with particular statutory requirements, whereas the insureds will simply have to accede to them with no or little possibility to modify them, which leaves the insureds without any negotiating powers. In return, it is on the insurers to establish mechanisms to deal with third parties’ claims and possibly be exposed to direct legal actions if the insureds fail to fulfil their duties.

However, some legal systems allow the direct action in voluntary insurance of liability as well, subject to some specified conditions. For example, the *actio directa* is recognised under some circumstances in English, American, French, Swedish and Norwegian law. In Croatia, as aforesaid, it was introduced with the 1994 Maritime Code.¹⁴ The justification for the direct action in the context of voluntary insurance is debatable. Here, unlike in compulsory insurance, the contract is a result of free dispositions of both contracting parties. The third party has no rights from the contract between the insured and the insurer, unless the contracting parties have included stipulations that the contract is for the benefit of a third party. A contract for the benefit of a third party is one whereby one contracting party is obliged to undertake the performance of a certain obligation for the benefit of a third person. Such contract *inter alia* gives the third party (beneficiary) a right to a direct action against the party obliged to perform. The third party, however, must be nominated or at least identifiable.¹⁵ In the scenario of insurance of liability, the third party is abstractly determined (not nominated), but is concretely identifiable upon the materialisation of the risk insured. Stipulations of this kind are recognised in most of the European Civil law traditions. Common law jurisdictions relying on the doctrine of privity of contract do not recognize contracts for the benefit of third parties, but would allow contractual assignment of the insured’s claim to an injured third party, which would have a similar effect.¹⁶ In insurance law a typical example of such clauses or stipulations can be

¹³ Although in a somewhat different context, this term was used by S.J. Hazelwood in “P&I Clubs: Law and Practice”, LLP, London, 1989, p. 233. This author uses the term to describe the effect of the 1930 Act in English law.

¹⁴ D. Pavić, op. cit. at fn 11, p. 371.

¹⁵ Vedriš, Klarić: “Gradansko pravo” (“Civil Law”), 3rd Edition, Narodne Novine, Zagreb 1998, pp. 442-445.

¹⁶ J. Mance: “Insolvency at Sea”, [1995] LMCLQ 34, at p. 50.

found in the reinsurance contracts (between insurers and reinsurers). The insured, as a third party, may only recover on the policy of reinsurance if such clause is included in the contract of reinsurance.¹⁷

At this point it would be important to consider how the *actio directa* relates to the so called *actio surrogatoria* existing in some traditional civil law jurisdictions that base their civil law on the Napoleonic Civil Code, typically France, Italy and Malta. Namely, through the *actio surrogatoria*, or *actio debitor debitoris mei* rights and actions which appertain to the debtor vis-a-vis his debtor, but which are not exercised by that debtor may be made use of by his creditor. The Maltese Civil Code provides as follows:

“It shall be competent to any creditor in order to obtain what is due to him to exercise any right or action pertaining to his debtor, with the exception of such rights or actions as are exclusively personal.”¹⁸

At first sight it appears that the *actio directa* in insurance law could be just a special case of the *actio surrogatoria* in general civil law since the liability insurer is considered to be a debtor of the insured under the insurance contract as soon as an insured event has occurred, whilst the injured third party is a creditor of the insured. Therefore, the third party could sue the insurer by virtue of the *actio surrogatoria*. This conclusion is only partially correct. The third party would indeed be entitled to exercise the *actio surrogatoria*, but that would not be equivalent to the direct action. The *actio surrogatoria* is not a direct right of action; it is an indirect action against an indirect debtor on behalf of the direct debtor, even though without his consent. The creditor in this action does not exercise his own rights, but those of his debtor (*nomine debitoris*). The result of the proceedings is not given to the creditor (the plaintiff) but is taken by the debtor, so that the debtor's property is enhanced. Therefore, this action is carried out in the collective interest of all the creditors because eventually they will all benefit from the proceedings. Since the *actio surrogatoria* is only an *actio indirecta* the creditor sues for the recovery of the entire amount which is due to the direct debtor, even though his claim against the direct debtor is less than the claim that the direct debtor has against the indirect debtor. Some courts have taken a view that before the creditor can exercise this action it must be proven that the debtor is insolvent because if the debtor has other assets one cannot force him to exercise his

¹⁷ T.J. Shoenbaum, op. cit. at fn 7, p. 591.

¹⁸ Section 1143, Civil Code [CAP. 16], the Laws of Malta; Similar provision to be found in the French Code Civile and the Italian Codice Civile with the difference that the Italian provision extends this right to a potential creditor and not only actual creditor.

rights.¹⁹ As a consequence all the creditors will participate in the proceeds according to their priority, and it is conceivable that the plaintiff will not be able to recover anything if his claim ranks lower than the claims of other creditors. Furthermore Maltese case law shows that the action is not admissible if instituted against the indirect debtor only, since both the direct debtor and the indirect debtor should be the defendants and called to the suit. To conclude this point, the *actio surrogatoria*, unlike the *actio directa*, gives only a very limited right to a creditor to protect his position and secure the satisfaction of his claim. He may exercise this action when his debtor's inactivity in obtaining compensation for his own claims is prejudicing the position of the creditor.²⁰

On the other hand, the aim of the direct action is to enable an injured third party to claim compensation direct from the insurer, in an action independent from the other creditors of the insured. The *actio directa*, as an extraordinary right, must be conferred upon a third party specifically by a statute. The question is whether it is justified to introduce the direct action in respect of voluntary insurance of liability? What would be its practical effect and possible repercussions? And finally what is the position of the third party in relation to the insurer? To examine these questions, the nature of the insurance of liability and the insurer's obligation need to be analyzed. When assessing the justification of the direct action in this context, a distinction between commercial contracts²¹ of insurance and non-commercial insurance contracts should also be taken into account.

2.1. Nature of the Contract of Insurance of Liability

Insurance of liability falls under indemnity insurance in a broader sense which also encompasses property insurance.²² In indemnity insurance the insurer's obliga-

¹⁹ There are no express provisions to this effect in the respective Civil Codes.

²⁰ Lectures delivered by Mr Justice Dr. Tonio Mallia, Civil Law Department, Faculty of Law, University of Malta. See also Torrente A., Schlesinger P.: "Manuale di Diritto Privato", 13th Ed., Giuffr  Editore, Milano, 1990, pp. 485-487.

²¹ Commercial contract is one between parties who are both professionally conducting commercial activities and made in the course of their businesses or in relation to their businesses.

²² As opposed to indemnity insurance in a broader sense, contingency insurance is of a completely different nature and its purpose is to provide a benefit to the insured upon the occurrence of an insured event (usually being death or personal injury). The benefit is usually the payment of money or the provision of money's worth and it bears no necessary relation to any loss suffered by the insured. - N. Campbell: "The Nature of an Insurer's obligation", [2000] LMCLQ 42, at p.42.

tion by its nature is a promise to indemnify the insured fully or partially for the loss suffered in the event of the occurrence of an insured peril.²³ The type of loss that the insurer promises to indemnify is either damage or liability, and on the basis of that distinction some authors traditionally distinguish between indemnity insurance (in the stricter sense) and liability insurance.²⁴ In indemnity insurance in the stricter sense the indemnity by the insurer will take the form of compensation for damage. Property insurance is therefore always indemnity insurance in the stricter sense since in property insurance, the “loss” is damage to or loss of the insured’s property²⁵ caused by one of the risks covered by the insurance policy. The “loss” is physical. However in insurance of liability the “loss” is somewhat more difficult to identify. The “loss” is that which is specified within the contract. The parties are free to identify the “loss” in any way they choose and thereby decide when the right to indemnity will first arise.²⁶ In traditional liability policies the nature of the insurer’s obligation to indemnify takes the form of a promise to sustain the loss being suffered instead of the insured.²⁷ The insurer promises to prevent the insured from sustaining the financial loss he would have otherwise personally suffered as a consequence of his liability. A liability insurer provides the insured with the moneys necessary to satisfy the third party’s claim against the insured (fully or partially), or pays the moneys direct to the third party, depending on the contract. However the insurance of liability may be contracted as indemnity insurance in the stricter sense; so that the nature of the insurer’s obligation to indemnify is to compensate the insured for the loss he suffered by discharging his liability to the third party claimant. Insurance of liability that takes the form of indemnity insurance in the stricter sense is typical for P&I Clubs due to the “pay to be paid” rule traditionally found in the Rules of the Clubs. According to this rule the obligation of the Club does not arise before the member (the insured) has discharged his liability to the third party. Only after he has paid, will he have a claim against the Club. In other words, it means that there is no right to indemnity by way of payment until the insured has made payment.²⁸

²³ M.C. Hemsworth: “The Nature of the insurer’s obligation reconsidered: property and liability insurance”, [2001] LMCLQ 296, at p. 296.

²⁴ See note 10.

²⁵ It would also include property not owned by the insured, but possessed by him, for which he is responsible, e.g. a ship in the hands of a bareboat charterer.

²⁶ M.C. Hemsworth, *op. cit.* at fn 23, p. 299.

²⁷ *Ibid*, p. 296.

²⁸ *Ibid*, p. 298.

INDEMNITY INSURANCE			
	PROPERTY INSURANCE	INSURANCE OF LIABILITY	
		Traditional liability insurance	P&I Insurance
Type of Loss	Damage to or loss of the insured's property.	Insured's liability.	Insured's liability.
Insurer's obligation to indemnify	Compensate the insured for damage suffered. (indemnity insurance in the stricter sense)	Prevent the insured from sustaining the loss being suffered.	Compensate the insured for the loss suffered by discharging liability to third party (indemnity insurance in the stricter sense)
Aim	For the benefit of the insured.	For the benefit of the injured party.	For the benefit of the insured.

Regardless of this fine distinction between the different insurance of liability contracts, it is clear that they are always made to save the insured harmless. The insured is the one benefiting from the insurance proceeds. Ultimately it will be a third injured party who will receive compensation, but the insurance proceeds belong to the insured, and not to the third party. It is essential to distinguish between two completely separate and distinguished legal relationships that exist upon the occurrence of an insured peril. One is between a tortfeasor or a person in breach of a contractual obligation (the debtor) and the person who suffers damage (the creditor). If the debtor from the first relationship happened to be insured against the liability he incurred, than the other legal relationship that is relevant is the one between the insured (now, the creditor) and his insurer (the debtor). In the second relationship the person who suffered damage is a third party therefore with no rights from that relationship. Even the fact that the insured and the insurer have arranged that in the event of the insured incurring liability the insurer will pay the moneys direct to the third injured party does not change what was said about the two separate relationships.

2.2. Practical Implications

This paper deals with commercial contracts of insurance, where the insured is a professional who enters into the contracts in relation to his commercial activity. When the insurance of liability is voluntary the insured will have entered such contract

because he is a prudent businessman.²⁹ A prudent businessman is expected to take into account risk management as a necessary part of the exercise of his commercial activity and, in the course of dealing with the risks inherent in his activity, effect appropriate insurance. By insuring his liability he will act responsibly towards the world at large while maintaining the viable and uninterrupted operation of his business. The relationship between the insurer and the insured is based on their commercial confidence and the terms of their contract will very much depend on that mutual confidence. Any third party is incidental to this relationship. The insurer is just as free to refuse to enter into the contract, unlike in compulsory insurance. Therefore one could argue that the introduction of the direct action would represent a disincentive for insurers to accept a larger number of offers. It would also lead to the increase of premia. Only selected prudent businessmen would continue to insure all their third party risks, and consequently the price of their services would grow. The unconscientious businessmen who are anyway often reluctant to diligently insure their liability will be even less motivated to do so. These are after all those who are more likely to cause damage to third parties through the conduct of their commercial activities. The ultimate effect again seems to be negatively affecting the users of services. Those who have the capacity to pay high prices for the services they use will be in an advantageous position in many respects. They probably will never even be in need of additional protection such as the right to a direct action, since the mechanisms will be in place to settle the claims outside the courts. Those with poor financial powers will be destined to deal with less conscientious businessmen. When forced to resort to a direct action, it is not unlikely to expect that the claimants will be faced with no recourse because their debtor is not insured for the respective risk or the reputation of his insurers may be questionable.

2.3. Position of the Third Party Claimant when the Direct Action is Admitted

When the direct action is admitted, it is important to determine the position of the third party in relation to the insurer. That will affect the defences that the insurer may rely upon. In this respect the difference between voluntary and compulsory insurance needs to be taken into account. The issue will certainly depend on the domestic legislation, but generally two main opposite approaches can be taken, while there is a spectrum of possible solutions between these two opposites. The first approach is to treat the direct action as an independent right of the third party claimant. The legal

²⁹ Obviously, the insured can be a natural person, but it is more likely to be a company in this context.

position of the third party is separate and independent. In this variant, a third party is not affected by the contractual relationship between the insurer and the insured. The insurer, if sued directly, will not be entitled to defences that he has against the insured on the basis of the contract of insurance. However, he might rely on defences that the insured has against the third party claimant. This solution is likely to be found in the context of compulsory insurance.³⁰ On the other hand in voluntary insurance if the direct action is allowed it is probable that a third party claimant will be subrogated in the legal position of the insured. Therefore, in the second variant, the right to the direct action is a right statutorily transferred to the third party who steps into the shoes of the insured for the purposes of exercising the rights under the contract of insurance. The insurer should be able to raise all the defences he would have had against the insured under the terms of the insurance contract up to the time of loss, or those arising from the law. Some examples of these defences are material misrepresentation of the risk at the time of contracting, default in payment of premia or calls, arbitration clause, wilful misconduct of the insured, etc. On the other hand the insurer, assuming the obligation for which the insured is primarily liable, is subrogated into the position of the insured for the purposes of defending the insured's position as a debtor of the third party. Therefore the insurer should also be able to raise all the legitimate defences that the insured would have had against the third party, including the time-bars, exemptions from liability, limitation of liability etc.³¹

3. APPLICABILITY OF THE DIRECT ACTION IN THE CONTEXT OF MARINE INSURANCE OF LIABILITY

3.1. Nature of Marine Insurance of Liability

Marine insurance of liability is a contract of indemnity just like all marine insurance contracts.³² Although being a special sort of insurance of liability existing in the general insurance law, marine insurance of liability in many ways differs from it due to its particular background and evolution. Namely, marine insurance of liability owes its existence to the development of Protection and Indemnity Insurance. P&I Clubs

³⁰ D. Pavić, *op. cit.* at fn 11, p. 372.

³¹ W. Tetley: "International Conflict of Laws: Common, Civil and Maritime", BLAIS International Shipping Publications, Montreal, 1994, p. 366.

³² "A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in a manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to the marine adventure." - The definition is taken from section 1 of the British Marine Insurance Act 1906.

are mutual insurance societies, whereby the members (shipowners) insure one another on an indemnity basis for a variety of third party liabilities relating to the use and operation of ships.³³ They first came into common use after the case of *De Vaux v. Salvador*³⁴ which established that collision liability is not a “peril of the sea” and thus not covered under the basic Lloyd’s hull insurance policy. Soon after a standard “Running Down Clause” was devised by the Lloyd’s underwriters and added to the existing hull insurance policies to cover 3/4 of this risk in return for an additional premium.³⁵ Consequently, P&I Clubs were founded to cover the remaining 1/4. They gradually broadened their coverage to include other third party risks and risks not covered by the hull policies, thus today they cover virtually all the risks not covered by hull insurance. For example they cover claims for damage or compensation in respect of personal injury or loss of life of crew members, stevedores, passengers and others, collision liabilities not covered by hull insurance, loss or damage to property other than cargo, pollution, liabilities under contracts, wreck liabilities, cargo liabilities, etc.³⁶ As the practical and statutory liabilities of shipowners increased, the coverage provided by the P&I Clubs extended. In relation to the increase in compulsory insurance, P&I policies started to include “compulsory by law” provision under which the liability coverage varies depending on the local law.³⁷ The nature of P&I insurance is particular, since shipowners are both insurers and insureds, but the general principle of indemnity functions just like in commercial hull (and cargo) insurance. Clubs’ Rules are general terms and conditions of the cover provided, what in commercial insurance is found in the policy. However, there is an additional element central to the concept of mutuality and that is that the same Rules regulate the relationship between members “in order to ensure that all members are treated on equal basis and fulfil their mutual obligations to one another [n]o responsible and conscientious member wishes to see his premiums subsidising irresponsible members.”³⁸ One has to have in mind all this when discussing the applicability of the direct action in the context of marine insurance of liability, since the majority of this insurance is

³³ A definition by the International Group of P&I Clubs.

³⁴ 111. Eng.Rep. 845 (K.B. 1836).

³⁵ The remaining 1/4 was thought to be covered by the shipowners to discourage the ships’ masters from being negligent.

³⁶ T.J. Shoenbaum, *op. cit.* at fn 7, pp. 566, 567.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ From the submission by the International Group of P&I Clubs to the 3rd session of the IMO/ILO ad hoc Expert Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers; 3rd April 2002; Document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3.

provided by the P&I Clubs or other specialised mutual insurance organisations that function on the same basis and principles. Commercial insurance companies today sometimes also offer cover for shipowners' liability, but again largely translating long-recognised P&I terms and conditions into their policies.

3.2. Direct Action and Voluntary Insurance

Taking into consideration all the previously stated arguments, there is no real or legal justification for an unconditional right to a direct action in voluntary marine insurance of liability. The only situation where a dilemma could possibly arise is where the shipowner (or the ship operator) who is liable for contractual or tortious damage to a third party becomes insolvent upon situations such as bankruptcy or liquidation. An injured third party in such situations may be left totally or partially with no compensation regardless of the fact that his wrongdoer had insured his third party risk.³⁹ In addition, insolvency in the shipping business is not a rare problem due to the industry's typical features such as "single vessel" companies, general recession in the shipping industry, problems of the countries in transition many of which are still affected by the process of privatisation. Even if it were to be agreed in principle that in such situations it would be justified to grant the exceptional and extraordinary right to a direct action, it does not seem fair that all kinds of claims should be given equal importance. For example, a crew member's claim for death or personal injury would certainly deserve better public interest protection than a claim by a person with an interest in damaged cargo to whom the shipowner is contractually liable on the basis of a contract of carriage. In fact, it is submitted that in the latter case many of the justifications born from the public interest theory do not hold. Namely, the person with an interest in cargo will most probably be a trader and, as a prudent trader, should obtain appropriate cargo insurance. Already that would ensure a quick, certain and easy way of compensation, as well as a fast restitution to the original position.⁴⁰ From there on, the cargo insurer would be subrogated into the legal position of his insured and in a situation to make a claim against the shipowner liable for the damage or his subrogated liability insurer. Can we still speak of public interest to grant additional and exceptional protection? It seems that only those third parties with certain selected types of claims would deserve additional protection. In that

³⁹ D. Pavić: "Plovidbeno (Pomorsko) Osiguranje u Reformiranom Plovidbenom Pravu Hrvatske" ("Marine Insurance in the Reformed Maritime Law of Croatia"); Pomorski zbornik, Vol. 30, Rijeka, 1992, p. 250.

⁴⁰ These reasons were stated as the main justification for the direct action.

case, is it not futile to grant the right to a direct action based on a principle of public interest, but to leave it up to the free will of the respective parties to take out cover for certain types of claims?

It is submitted that the only consistent and legally justified solution is to introduce the direct action for those claims for which compulsory insurance is prescribed. However in reality many jurisdictions do allow the direct action in voluntary marine insurance of liability. As aforesaid those affected are mostly P&I Clubs. Another common insurance of liability in marine insurance is typically the above-mentioned “Running Down Clause”, today’s “Collision Liability Clause” in hull insurance policies covering 3/4 of collision liability.

3.2. a. Effect on the P&I Clubs

The particularities inherent to P&I Clubs may strongly affect the operation of the direct action against them, if such action is allowed by statute. As aforesaid, in the context of voluntary insurance, a directly sued insurer should be allowed to raise all the defences he has against the insured and all the defences that the insured would have against the third party claimant. Likewise, when a P&I Club is a defendant in a direct action by a third party, it may raise all the defences it has against its member - the insured. Among the Club’s defences against its member, would also be the so-called “cesser” clause and, even more so, the “pay to be paid” or “pay first” rule, both of which are traditionally found in the rules of virtually all P&I Clubs. Therefore, in introducing the direct action, the legislator would have to take into account and eventually pre-empt the effect of these potential defences. Otherwise the purpose of the direct action would be defeated whenever such defence is raised.

The effect of the standard “cesser” clause is that any member failing to pay calls forfeits not only future, but also all outstanding claims on any entered vessel, therefore providing cancellation of the P&I Clubs’ liability in respect of accrued claims (retrospectively).⁴¹ If raised upon a direct action, this defence would make it impossible for the third party claimant to obtain compensation from the Club even where, for example, the insured has failed to pay only one call.

Particularly interesting is the “pay to be paid” rule.⁴² P&I rules typically cover claims and expenses which their members “have become liable to pay and [...] in fact have paid.” This would preclude recovery when the insured is insolvent and unable

⁴¹ J. Mance, op. cit. at fn 16, p. 45.

⁴² See supra, chapter 2.1. Nature of the Contract of Insurance of Liability.

to pay.⁴³ The rule has a strong maritime background which is sometimes described as a “theory of maritime antiquity”.⁴⁴ Historically such clauses were included so that the Club members could rely on the financial soundness of other members. It has been argued that:

“...in a mutual insurance association such as a P&I Club, it is essential that members should be able to assume the financial probity of other members, because all of them are insurers as well as insured. To that end it is customary to require each member to discharge his own liability before he can be indemnified against it by the Club. Each member is, after all, running his own business; it is up to him to make sure that a claim against him is well founded, and the best way of ensuring that is to require him first to pay the claim before seeking indemnity from the Club.”⁴⁵

In reality, however, Clubs put up security (give a guarantee) and handle and settle claims direct like other insurers. Still, this rule has an important “psychological” significance for the Clubs operating as a “signpost” to the true insurance relationship⁴⁶. It is a safeguard to avoid a risk of members forgetting that the Club is a separate entity and seeking to operate or manipulate the Clubs insurance for their own benefit.⁴⁷ These aims are in practice mostly achieved through ensuring a high quality of Club membership and Club management. Nevertheless, there is still a strong justification for keeping the “pay first” rule operative since it is clear that “the purpose of this rule is to meet the special needs of a mutual insurance association scheme in a members’ association or club.”⁴⁸ Judging from English case law, which is certainly the most sophisticated case law in this area, the “pay first” principle has only ever been accepted in the special area of marine mutual insurance, and then only in the context of claims for financial loss. In other words in those instances the courts justify the operation of the rule as a successful defence in the direct action. However as the English law stands now there is nothing to prevent insurers from relying on this clause in other cases, including claims for personal injuries. This was one of the reasons for the reform of the 1930 Act which is currently awaiting implementation.⁴⁹

⁴³ J. Mance, *op. cit.* at fn 16, p. 44.

⁴⁴ *Ibid*, p. 45.

⁴⁵ Lord Goff in the “*Fanti*” and the “*Padre Island*” [1990] 2 Lloyd’s Rep. 191 (H.L.). at p. 202.

⁴⁶ J. Mance, *op. cit.* at fn 16, p. 45.

⁴⁷ *Ibid*.

⁴⁸ Hirst, J. in the “*Italia Express*” [1992] 2 Lloyd’s Rep. 281, at p. 298.

⁴⁹ UK Law Commission’s Report, *op. cit.* at fn 8, p. 54; see also *infra*, chapter 4.1. The United Kingdom

To conclude, the commercial importance of the “pay first” principle has been recognized in the context of mutual marine insurance, but the better practice for the Clubs would be not to hide behind this clause when claims are for death or personal injury. As regards the introduction of the right to a direct action, it is submitted that it is legally and practically more justified to identify the types of claims that deserve utmost public protection and to prescribe compulsory insurance of liability in respect of them together with the right to a direct action. The introduction of the direct action in voluntary marine insurance disturbs the fundamental principles on which this branch of insurance traditionally functions. Moreover, in practice, there is usually an alternative way to protect the claim by, for instance, seeking the arrest of property at the earliest opportunity in order to obtain Club security which is not dependent on the insured’s solvency so that the “pay first” defence does not even arise.⁵⁰

3.2. b. Effect on the Hull Insurers with respect to the “Collision Liability Clause”

There is at least one clause in everyday marine insurance use within the commercial market which is a “pay first” clause and that is the standard “collision liability clause” in the Institute Time Clauses Hulls (95), clause 8 and the Institute Voyage Clauses Hulls (95), clause 6, under which the insurer undertakes to indemnify the insured for 3/4 of the insured’s liability:

“The underwriters agree to indemnify the insured for three-fourths of any sum or sums paid by the insured to any other person or persons by reason of the insured becoming legally liable by way of damages...”

The insurer is not liable for the full amount, but only 3/4 of the sum paid by the insured to the third party. The idea was originally to encourage the insured to exercise due care and attention. In practice today the remaining 1/4 is absorbed by P&I cover. It is apparent from the opening words of clause 8.1 that there is a prerequisite which has to be fulfilled before the insured may be indemnified for third party liability for collision - the insured has to provide proof of payment before he can be indemnified. He has to “pay to be paid”. This principle, well known under P&I cover, is of crucial importance to the insured, but also to the third party when there is a right to a direct action

⁵⁰ J. Mance, op. cit. at fn 16, p. 47.

transferred to him by statute. The statutory right of the 3rd party is dependent on the rights of the insured.⁵¹

“The effect of these provisions is that, in case where the insurer would have had a good defence to a claim made by the insured before the statutory transfer of his right to the third party, the insurer will have precisely the same good defence to a claim made by the third party after such a transfer.”⁵²

In the jurisdictions where the direct action is statutorily granted in the context of voluntary insurance, the prevailing opinion is that the “pay to be paid” rule would be “entirely inappropriate in the non club environment of a commercial insurance contract” such as the present example.⁵³ The aforementioned reform of the 1930 Act is also on these lines. In other words, it would be up to the legislator to remedy the effect of the operation of such clauses within the framework of the direct action provisions.

3.3. Direct Action in Compulsory Marine Insurance - Present and Future (International Instruments)

The law on occasion insists on the insurance of liability of the shipowners. Internationally there are a number of Conventions that make insurance or other financial security arrangements mandatory for the shipowners and in fact one may speak of a general trend in this sense. When the concept was adopted for the first time in an IMO liability and compensation Convention (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969), it was a very controversial issue. However, in the last decade the IMO has become very active in drafting liability conventions which include a similar formula of compulsory insurance and the direct action. It has been argued that these Conventions and Protocols “substantially displace standard insurance concepts and radically reshape the traditional legal relationship between marine insurers, shipowners and claimants.”⁵⁴ The direct action provisions in the respective Conventions,

⁵¹ S. Hodges: “Law of Marine Insurance”, Cavendish Publishing Limited, London, 1997, pp. 322-326.

⁵² Lord Brandon: the “Fanti” and the “Padre Island” [1990] 2 Lloyd’s Rep. 191 (H.L.), at p. 197.

⁵³ Hirst, J. op. cit. at fn 48.

⁵⁴ R.P. Hayden: “The changing rules of the playground: A Review of the New and Proposed International Maritime Convention and their Affect on the Marine Insurers”, Marine Insurance Seminar Houston, September 22, 2002, p. 3 (http://www.houstonmarineseminar.com/Attachments/2002/Hayden_speech.pdf).

as will be presented, nullify most coverage defences except wilful misconduct. Consequently marine insurers lose a lot of their ability to shape their coverage and the behaviour of the insured, since upon a direct action any conditions and exclusions from the cover cannot be enforced.⁵⁵ At best, the insurers are left with a possibility of recourse against the insured in separate proceedings.

Despite the fact that this is fundamentally changing the nature of the insurer's obligation in marine liability insurance, particularly that of the P&I Clubs, there has been a growing political will in the international community to additionally protect the victims of marine incidents. Introducing compulsory insurance and the direct action is a way to bridge the problems of compensation that frequently arise in relation to the numerous single ship companies. These companies have a separate legal personality and very little property other than the ship herself. Therefore when faced with a number of substantial claims it is likely that the company will become insolvent and leave the claimants uncompensated. Compulsory insurance cover is therefore a measure of financial stability and an indirect protection of the claimant. It may also contribute to the enhanced safety of the ship, since the provider of financial security may require higher safety standards as a condition for the provision of financial security.⁵⁶ The direct action against the insurer as devised in the respective international instruments avoids the problem of identification of the person liable and the availability of assets belonging to such person for execution of a judgement. The problem may be that this tendency will lead towards having virtually all kinds of maritime claims being covered by similar instruments. P&I Clubs today are becoming guarantors for their members, rather than their insurers. The question is how far-reaching the repercussions are going to be.

3.3. a. Convention on Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962

This is the earliest maritime Convention that imposes compulsory insurance (or other financial security) on the ship operators.⁵⁷ It applies to the insurance of liability for nuclear damage of the operators of nuclearpowered ships. It is also the first maritime Convention authorising direct actions against insurers. Still, it is left at the op-

⁵⁵ Ibid, p. 4.

⁵⁶ B. Soyer : "Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 33, No. 4, October, 2002.

⁵⁷ Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, Brussels, May, 1962, Art. III.2.

tion of the applicable national law to recognize the right to a direct action. The relevant provision is found in Article XVIII of this Convention:

“An action for compensation for nuclear damage shall be brought against the operator, it may also be brought against the insurer or any person other than the licensing State who has provided financial security to the operator pursuant to paragraph 2 of Article III, if the right to bring an action against the insurer or such other person is provided under the applicable national law.”

“The applicable national law” is the national law of the court having jurisdiction under the rules of the Convention,⁵⁸ which according to Art. X.1. is, at the option of the claimant, either the court of the licensing State or the court of the Contracting State in whose territory nuclear damage has been sustained.

This Convention, however, has never entered into force.

3.3. b. Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969/1992

The issue of compulsory insurance of the shipowners' liability and the direct action against their insurers was a revolutionary idea at the time when the CLC was drafted.⁵⁹ The concept was born during the preparatory work on the Convention within the IMCO⁶⁰ Legal Committee. The aim was to provide those suffering the consequences of oil pollution damage with a mechanism of equitable compensation which would ensure effective protection and quick settlement of claims. The issue was so controversial that due to the division of opinion, the Legal Committee did not take a decision on the issue, but they submitted the draft article to the Conference.⁶¹ Similarly, the delegations at the Conference were divided over the issue, and finally the relevant article was adopted with 9 votes in favour and 8 against.⁶²

⁵⁸ Ibid, Art. I.12.

⁵⁹ With the exception of the operators of nuclear powered ships under the 1962 Convention.

⁶⁰ Inter-Governmental Maritime Consultative Organization; changed the name to International Maritime Organization in 1982.

⁶¹ IMCO LEG/CONF/4, September 1969, p. 465.

⁶² D. Čorić: “Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem” (“The International System of Liability and Compensation for the Oil Pollution Damage”), The Croatian Academy of Sciences and Arts, Adriatic Institute, Zagreb 2002, p. 38.

The arguments in favour of the compulsory insurance principle were that the execution proceedings were expensive and long-lasting. Bankruptcy and liquidations of shipping companies, which are frequent in the circumstances in which the shipping industry functions, render the compensation often impossible. The level of damages for oil pollution is likely to be too high to be compensated where there is no additional financial security.⁶³ It also seemed a logical addition to the adopted principle of strict liability of the shipowner.⁶⁴ The defenders of the opposite opinion argued that the shipowners normally insured their liability, and there was no need to impose it as a duty. It would be difficult to obtain insurance on the world insurance market unless liability limits were low. The costs of the insurance available for oil pollution damage would increase extremely. The State Parties would have difficulty monitoring and checking the adequacy of the insurance. It would be unjustified to put the claims for oil pollution damage in unequal position in relation to the other maritime claims.⁶⁵ After long debates and various proposals, the following solution for financial security was adopted in Article VII paragraph 1 of the Convention:

“The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.”

The financial security, therefore, can be an insurance cover (most commonly a P&I cover) or other financial security. The list of types of financial security in the provision is not exhaustive, and it would be up to the flag State party to the Convention to determine the acceptable types of security. The financial security is mandatory up to the limit of the shipowner's liability determined by the Convention and only for the ships carrying more than 2 000 tons of oil in bulk (oil used for petrol is not included).

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Note that the Convention puts the liability for oil pollution damage on the registered owner, not on the operator, manager, charterer (including bareboat charterer), servants and agents, pilots, salvors (performing salvage with the consent of the owner or on the instruction of a public authority), and persons taking preventive measures, unless they are personally at fault (intentionally or recklessly). Therefore, all the claims must be channeled to the owner/his insurer save in the latter scenario. (Art. III.4, CLC 1992). The shipowner or the subrogated insurer will eventually have a right to be indemnified by the respective person, but in separate proceedings. (Art. III.5.).

⁶⁵ D. Ćorić, op. cit. at fn 62.

The direct action as a right of a third party “victim” to submit the claim directly against the wrongdoer’s insurer is one of the most important instruments of protection. The debates at the Conference were mostly related to the question of whether the direct action should be allowed in all cases or only when the shipowner is insolvent. Most civil law countries supported the first view, while the strongest supporters of the latter view were common law countries. The following is the submission of the United Kingdom regarding this issue:

“The United Kingdom is opposed to direct recourse against the insurer or other person providing financial security, except in the case where the shipowner is insolvent. In such cases, the insurer should enjoy appropriate safeguards. Provision for direct recourse would put the insurer at a substantial disadvantage because the shipowner would have little interest in assisting the insurer in a defence action and it would, in some cases, lessen the incentive for shipowners to take due care.”⁶⁶

Despite the differences in opinions, the provision on the direct action was eventually adopted in the Article VII paragraph 8:

“Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner’s liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.”

On the basis of this article any claim for compensation may, in all cases, be brought against the shipowner’s insurer. When sued directly, the insurer may rely on the limitation of liability established in the Convention, even in those situations where the shipowner has lost the right to limit his liability due to his fault or privity. The insurer

⁶⁶ IMCO, op. cit. at fn 61, p. 477.

may raise all the defences that could legitimately have been invoked by the shipowner. The insurer may also invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, which frees him from his liability. However that would be hardly possible to prove.⁶⁷ The insurer cannot rely on any other defences that he could normally use in an action brought against him by the shipowner (e.g. unseaworthiness, non-payment of the calls/premia, “pay to be paid”, etc.).⁶⁸ This means that the third party claimant is not affected by the contractual relationship between the insurer and the insured and that the direct action is to that extent an independent right of the third party. For the concerns expressed in the UK submission, the insurer is always entitled to require the shipowner to be joined in the proceedings.

There has been an argument (based on the express language of Article VII, paragraph 8) that the direct action, unlike compulsory insurance, does not depend on the volume of cargo carried, and that it is allowed also where the insurance is not compulsory.⁶⁹ However, it is submitted that the said paragraph 8, dealing with the direct action should not be read in isolation, but in the context of Article VII as a whole, and therefore applied only where the insurance is compulsory. In particular, paragraph 10. of the same Article states:

“A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade...”

The ship to which Article VII applies is that referred to in paragraph 1. (in other words, a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo).

Actions for compensation may only be brought in the courts of those member countries under whose jurisdiction the damage has occurred or preventive measures were taken to prevent or minimize pollution (Art. IX). The Convention ensures that all the valid judgements will be recognized and enforceable in all State parties.

Finally, the Convention provides that any sum provided by compulsory insurance shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.⁷⁰

⁶⁷ Wilful misconduct would encompass the highest levels of fault, such as intent and gross negligence. The strongest argument for the introduction of this defence into the direct action provision was the principle of mutuality on which P&I Clubs are based. It is not justified to expect that the members of the Club would be obliged to cover liability of a member who caused damage by wilful misconduct. In addition, that would be against any principle of fair competition.

⁶⁸ D. Ćorić, op. cit. at fn 62, p. 43, 44.

⁶⁹ Ibid, p. 44.

⁷⁰ Art. VII.9. CLC 1969.

The Convention has been in force since 1975, and amended by the 1992 Protocol which replaces it, but contains the same provisions on compulsory insurance and the direct action. It has attracted worldwide acceptance and is incorporated in the national laws in a large number of countries. Some countries that have not ratified it enforced their own regimes of liability and compensation for oil pollution and damage, such as the US Oil Pollution Act 1990. OPA 1990 establishes a similar, but stricter, regime of liability and contains provisions on compulsory insurance and the direct action.

3.3. c. Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996

The HNS Convention borrows the principles of strict liability, compulsory insurance and the direct action from the CLC 1969. The provision on compulsory insurance of the registered owner's liability is found in Art. 12.1, whereas a practically identical formula for the direct action is adopted in Art. 12.8. All the provisions apply to vessels actually carrying hazardous and noxious substances, regardless of the size or volume of the cargo. Liability is on the owner like in the CLC. The Convention will enter into force 18 months after 12 nations have adhered to it.

3.3. d. Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunkers Convention), 2001

Like CLC and HNS, the Bunkers Convention establishes strict liability of the owner, compulsory insurance⁷¹ and the direct action⁷². The insurance is compulsory for the registered owners of the ships over 1000 gross tonnage. The direct action formula is virtually identical to the former two liability conventions.

The Bunkers Convention does not establish specific limitation of liability, but refers to the applicable national law or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.⁷³ That however brings legal uncertainty affecting not only the shipowner, but also the insurer who

⁷¹ Art. VII.1, Bunkers Convention, 2001.

⁷² Art. VII.10, *ibid.*

⁷³ Art. VI, *ibid.*

may rely on the same limitation of liability. There are international regimes on global limitation of liability other than 1976 LLMC, and there are some States that do not implement any of the existing international regimes but have their own. As a rule and under the provisions of the Bunkers Convention, the applicable law would be the law of the State where the damage occurred.

The Bunkers Convention, unlike the CLC 1992 and HNS 1996, does not require all the claims to be channelled to the shipowner or his insurer.⁷⁴ Moreover, the Bunkers Convention extends the definition of the shipowner to include the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship all of whom can be liable for the damage and their liability is joint and several.⁷⁵ Therefore, compared to the CLC and HNS, a large part of the burden of liability for compensation is removed from the registered owner and consequently from his insurer, since the direct action is allowed only against the insurer of the registered owner when the insurance is compulsory. The Convention shall enter into force when it obtains 18 ratifications.

3.3. e. Protocol to the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

In November 2002 a new Protocol to the Athens Convention was adopted which introduced compulsory insurance for passengers' death and personal injury claims with the possibility of a direct action. This Protocol will enter into force 12 months after 10 States have adhered to it and for them it will replace the old Athens Convention. The insurance (or other financial security) is compulsory for any carrier who actually performs the whole or a part of the (international) carriage of passengers (on a ship licensed to carry more than 12 passengers) to cover liability under the amended Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance is minimum 250,000 SDR (340,000 USD) per passenger on each distinct occasion.⁷⁶ Basically it is the shipowner, charterer or ship operator actually performing the carriage who must maintain the compulsory insurance, whether or not the contract of carriage was made by him (or on his behalf).⁷⁷ The carrier's liability for death and personal injury⁷⁸ is different depending on whether it occurred

⁷⁴ Art III.4, CLC 1992 and Art. VIII.5, HNS 1996.

⁷⁵ Art. I.3 and Art III.1 and 2, Bunkers Convention 2001.

⁷⁶ Athens Convention as amended by the 2002 Protocol: Art. 4 bis, paragraph 1.

⁷⁷ Ibid, Art. 1. (a), (b) and (c).

⁷⁸ Ibid, Art. 3. 1 and 2.

in relation to a “shipping incident”⁷⁹ or not. Consequently, the insurer’s liability towards the third party claimant in a direct action will be equal to that of the actual carrier. The minimum amount that must be insured per passenger on each distinct occasion is the same as the limit for strict liability of the carrier for death and personal injury caused by a shipping incident.

The direct action is allowed against the insurer or other person providing compulsory financial security. The latter can always invoke limitation of liability up to 250,000 SDR even when the actual carrier is not entitled to it. They may also invoke all the defences (other than bankruptcy or winding up) that the carrier would have been able to invoke such as the exemptions from the carrier’s liability or the time-bar. They may not invoke any defence they would have against the insured, except the defence that the damage was caused by the carrier’s (insured’s) wilful misconduct. In any case they can always require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.⁸⁰ The direct action can be brought at the option of the claimant before one of the courts where the proceedings against the carrier (or the performing carrier) can be instituted.⁸¹

At the Diplomatic Conference in December 2002, the introduction of compulsory insurance and the direct action into this Protocol was no longer such a revolutionary issue. The majority of governments were principally in favour of it. The debates were mostly going on about the limits of liability and the defences that may be used in such action. Certain interest groups such as International Group of P&I Clubs⁸², International Council of Cruise Lines (ICCL)⁸³, Comité Maritime International (CMI)⁸⁴ and International Union of Marine Insurance (IUMI)⁸⁵ expressed their deep concerns regarding the solution in the Protocol. Liability for death and personal injuries of the passengers by its nature is different than the formerly presented extra-contractual liabilities of the shipowner and brings in very different implications. Firstly, modern passenger ships carry thousands of passengers daily and they are often more similar to some kind of moving hotels rather than traditional vessels. The number of the claims for personal injuries arising from even a minor incident is therefore very high.

⁷⁹ Ibid, Art. 3. 5 (a) and (c).

⁸⁰ Ibid, Art. 4 bis, paragraph 10.

⁸¹ Ibid, Art. 17. 1 and 2.

⁸² LEG/CONF.13/11, 30 August 2002 and LEG/CONF.13/18, 17 October 2002.

⁸³ LEG/CONF.13/15, 18 October 2002.

⁸⁴ LEG/CONF.13/17, 2 October 2002.

⁸⁵ LEG/CONF.13/10, 22 August 2002.

The passenger carriers normally insure their liability for these claims mostly with P&I Clubs that offer unlimited cover, and there is an internationally well-established system based on the years of experience. With the introduction of compulsory insurance and the direct action under this Protocol, the cumulative effect of the new insurance requirements is immense. There were suggestions that the compulsory insurance and the direct action should be limited to the claims for death and personal injury arising from shipping incidents (collisions, defect in the ship, stranding, capsizing, etc.) for which there is strict liability, while the rest should be left to the freedom of contract.⁸⁶ Moreover the limit of 250,000 SDR is much higher than in any other branch of transport.⁸⁷ A question is posed whether there is capacity in the existing insurance market. There are concerns about the availability and sustainability of cover. This is very likely going to call for alternative solutions regarding the insurance formulas. Finally, the costs of the insurance and reinsurance policies will grow and so will the prices of the tickets. How will it affect the competitiveness in relation to the other means of transport? The Norwegian delegation, on the other hand, submitted a study and statistics showing that it is possible for the industry to arrange for the fulfilment of the new insurance rules and meet the new requirements.⁸⁸

3.3. f. Draft Convention on Wreck Removal

Currently, the IMO Legal Committee is working on a draft convention regarding liability and compensation for the removal of maritime wrecks. The diplomatic conference is expected to take place during 2004-2005.

This draft convention imposes strict liability on the owner of the wrecked ship for the costs of locating, marking and removing the wreck⁸⁹ with the possibility of proving one of the 3 well known exemptions. He may limit his liability under any applicable national or international regime.⁹⁰ Once again, the owner of a ship over a certain length is obliged to maintain insurance (or other financial security) to cover his liability.

⁸⁶ Limits on Direct Action (ICCL): LEG/CONF.13/15, 18 October 2002.

⁸⁷ For example, under the 1999 Montreal Convention the limit for compulsory insurance of liability for the death of and personal injury to passengers in civil aviation is 100,000 SDR. However, there were submissions showing that the higher limits were justified due to the inflation rates.

⁸⁸ Insurance and Statistics (Norway) LEG/CONF.13/8, 30 August 2002.

⁸⁹ Draft Convention on Wreck Removal, Art. 11.

⁹⁰ See comments to the similar provision in Bunkers Convention, chapter 3.3. d. *supra*.

ity under this convention.⁹¹ The direct action formula with the limited defences is the one from the CLC, HNS and the Bunkers Convention.⁹² Like in the Bunkers Convention, the limits of liability that can always be invoked by the insurer (regardless of whether the shipowner has lost the right to rely on them) are uncertain and depend on the applicable law. The competent jurisdiction for any claim arising from this convention is that of the State where the damage occurred. It could be that the inclusion of wrecks in the list of hazards covered by compulsory insurance and the direct action is seen similar in nature to the oil or chemical spills in that it may involve the leaving of waste upon the shores of an “otherwise innocent nation”.⁹³ However the draft does not limit this regime to such grave circumstances. Moreover, the rule that in a direct action the insurer may not invoke any defence (other than wilful misconduct) that he might have had against the insured has specific implications in this particular context. Namely, breach of class requirements or other shortcomings on the part of the insured (which are not outright wilful misconduct) may not be invoked as a defence by the insurer even though they actually caused the wreck. Consequently it appears that under these draft provisions the shipowner could neglect the upkeep of his ship with impunity and in the event of a wreck the marine insurers would still be responsible to pay up to the applicable limits of liability, not being entitled to raise these defences in a direct action.⁹⁴

3.3. g. Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers

The fact that insurance of liability for maritime claims is attaining a strong social character under the political pressure of the international public policies is also reflected in the 2 IMO resolutions and guidelines on shipowners’ responsibility for crew claims. Namely, IMO Assembly at its 22nd session (November 2001) adopted the Resolution and Guidelines A.930 (22) on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers and the Resolution and Guidelines A.931 (22) on Shipowners’ Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury or Death of Seafarers. Both these instruments contain provisions that the shipowners should maintain effective insurance for the respective liabilities. Consequently they were also adopted by the Governing Body of the ILO (International Labour Organisa-

⁹¹ Draft Convention on Wreck Removal, Art. 13.1.

⁹² Ibid, Art. 13.9.

⁹³ R.P. Hayden, op. cit. at fn 54, p. 19.

⁹⁴ Ibid, p. 18.

tion) at its 282nd session.⁹⁵ They are not mandatory, but recommendatory in nature. Their implementation is being monitored by a joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers.⁹⁶ It is likely that these instruments are an interim solution to be followed by a new convention that will introduce compulsory insurance and the possibility of direct recourse from the insurer for the respective claims.

Finally, the growing tendency towards the social element of marine insurance where the role of liability insurance is to benefit the third party “victims” rather than the shipowners is specifically reflected in the IMO Resolution and Guidelines A.898(21) on Shipowners’ Responsibilities in Respect of Maritime Claims of 25 November 1999. This instrument was a result of ongoing discussions in the IMO Legal Committee where there had initially been an intention to create a convention to deal with the compulsory financial security for shipowners’ liabilities. The purpose is to invite the member States to urge shipowners to comply with the guidelines, i.e. to maintain effective mechanisms of financial security for all maritime claims contained in the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims including any amendment that is in force internationally.

4. DIRECT ACTION IN COMPARATIVE MARINE INSURANCE LAW

4.1. The United Kingdom

In the UK, prior to the 1930 Act⁹⁷, the injured person was not entitled to look into the insurance proceeds of its wrongdoer that became insolvent and therefore unable to satisfy the judgement debt. The 1930 Act introduced a general system of subrogation, marking a change in the philosophy concerning liability insurance in the UK. This Act came about at the time of the proliferation of motor liability where it was considered unjust that innocent persons were frequently left without compensation due to the insolvency of the persons liable.⁹⁸ The 1930 Act applies to all contracts of insurance under which a person is insured against liabilities to third parties.⁹⁹ The

⁹⁵ ILO GB.282/10 and GB.282/STM/5, 16 November 2001.

⁹⁶ See Report of the Fourth Session of the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, London September/October 2002, IMO/ILOWGLCCS4/3.

⁹⁷ See *supra*, pp. 36, 49, 51.

⁹⁸ S. J. Hazelwood, “P&I Clubs - Law and Practice”, LLP, 1989, p. 233.

⁹⁹ S. 1(1), 1930 Act.

statutory subrogation arises in the event of the insured's insolvency (bankruptcy or liquidation). The effect of the subrogation is that the contractual rights of the insured against his insurers are transferred to and vested in the third party who suffers the liability insured.¹⁰⁰ Therefore the insurers become liable to the third party and their liability is the same as it would have been towards the insured. Any condition in the policy purporting to avoid the policy, directly or indirectly, or to alter the rights of the parties under the policy, in the event of the insured's insolvency is void.¹⁰¹ To succeed, the third party must establish:

- the existence of a contract of insurance between the insured who has incurred liability and the insurer,
- that the liability incurred is covered by the relevant contract of insurance,
- that the insured has been made bankrupt or closed in liquidation or put in a similar position, as contemplated in the Act,
- that the rights of the insured against the insurer can effectively be transferred,
- that the third party can successfully counter any defences which the insurer might put up against him under the terms and conditions of the insurance contract (or the rules of the P&I Club)¹⁰²

A number of difficulties arise in the application of the 1930 Act due to the interpretation of the English courts. For example, to establish that there is particular liability of the insured the third party must have obtained evidence of a judgement of the court, or of an award in arbitration or of an agreement (settlement). This can be extremely cumbersome especially in combination with the insolvency requirement. If a company is already wound-up, before a judgement or an award can be obtained the company must be restored to the register, a procedure that is subject to specific time-bars. Where the insured is not yet wound-up and a judgement against him has been obtained, to be able to proceed against the insurer the third party must first obtain a winding-up order of a court in the UK (in respect of the insured) to satisfy the statutory requirement of insolvency. This can be troublesome when the insured is a foreign company. Even if all these requirements are satisfied it is frequently impossible to counter all the insurer's defences, many of which are predominantly of a formal nature.¹⁰³ This has given rise to a reform of the 1930 Act¹⁰⁴ since it was felt unjust that

¹⁰⁰ S. 1(1), *ibid.*

¹⁰¹ S. 1(3), *ibid.*

¹⁰² C. Hill, B. Robertson, S. J. Hazelwood: "Introduction to P&I", 2nd Edition, LLP, 1996, pp. 122-123.

¹⁰³ See more: Clarke, M.: "Law of Insurance Contracts", LLP, 3rd Ed. London, Supplement 1999, pp. 154-169.

¹⁰⁴ UK Law Commission's Report, *op. cit.* at fn 8.

purely formal requirements are frequently a hurdle to a successful direct action of third parties which was not the original intention of Parliament.¹⁰⁵

When the 1930 Act is applied to marine liability insurance, particularly to insurance cover offered by P&I Clubs, the largest hurdle for a successful direct action are the defences of the Club on the basis of the Club's rules being basically the terms of contract between the Club and the member. The leading judgement is a decision of the House of Lords in the case *The "Fanti" and "Padre Island"* of 1990.¹⁰⁶ This judgement finally established that the direct action against a P&I Club cannot succeed due to the application of the "pay to be paid" rule.¹⁰⁷ In the event of insolvency the insured will not have discharged his liability (by effecting payment to the injured party), meaning that the condition precedent for the insurer's obligation to pay is not satisfied, therefore there is no right to an indemnity. The right to an indemnity under such P&I cover is an inchoate (contingent) right. The insured will have a claim only after he has discharged the liability. Since the rights transferred to the third party are no better than those of the insured, the third party will not have a claim against the insurer. The judgement established that the "anti-avoidance" section 1(3) of the 1930 Act does not render these clauses void.¹⁰⁸ Consequently, in any insurance contract containing a similar clause the defence would be successful. It is argued that it is unlikely for commercial insurance companies to include such clauses in their standard policies since that would render them commercially unattractive so there is no fear of their abuse. Moreover it is undesirable to use this defence when the claim is for death or personal injury, and the practice in the UK shows that indeed the Clubs do not use it in such cases. However, at strict law, there is nothing to prevent the clause to be used to decline any claim. Therefore it was felt that there was a need for a legislative remedy. The reform of the 1930 Act proposes, *inter alia*, that the functioning of the "pay first" clauses be nullified in all cases except where the insurer is a P&I Club, and even then if the claim is for death or personal injury. The drafters did not want to intervene in the field of marine insurance of liability not to create conflict with any international rules, having in mind that the outcome of the described developments on the international level is yet to follow.¹⁰⁹

¹⁰⁵ See more: Mance, *op. cit.* at fn 16; D. Jess: "Reform of direct rights of action by third parties against non-motor liability insurers" [2000] LMCLQ 192.

¹⁰⁶ The "*Fanti*" and "*Padre Island*", *op. cit.* at fn 4.

¹⁰⁷ See *supra*, chapter 3.2. Direct Action in Voluntary Insurance.

¹⁰⁸ The section makes void any contract of insurance in so far as "it purports, whether directly or indirectly, to avoid the contract or to alter the rights of the parties thereunder" on a statutory transfer. The argument that "pay first" clauses have such effect was used in the judgments of the lower instances, which were overruled by the decision of the House of Lords.

¹⁰⁹ UK Law Commission's Report, *op. cit.* at fn 8, pp. 51-54.

In the special context of liability for oil pollution, the Merchant Shipping Act 1995 makes insurance compulsory upon the owners of tankers registered in the UK or entering or leaving ports or terminals in the UK or its territorial waters, and enables an injured party to sue the insurer directly even where the insured is fully solvent.¹¹⁰ The Act incorporates the provisions of the CLC 1969/1992.¹¹¹ Furthermore, in 1997, the UK incorporated the provisions of the HNS 1996 Convention¹¹² in the 1995 Merchant Shipping Act,¹¹³ but since that Convention has not yet entered into force, the relative provisions are also not yet enforceable. The operation of the 1930 Act in these cases is excluded.

4.2. The United States

Most American jurisdictions that have the direct action outlaw clauses such as “pay to be paid”. Many of them just require a claimant to proceed against the insurer after first obtaining a final judgement against the insured. Legislation mostly negates “pay first” (known as the “no-action” clause) clauses as being against the public policy.¹¹⁴ Some states even forbid the issue of an insurance policy without an express provision that “the claimant shall have a right of action against the insurer in the event of the insured’s insolvency.”¹¹⁵ The famous Louisiana Statute that is directed towards liability, as opposed to indemnity insurance proclaims the difference in the philosophy between these two types of insurance, liability insurance being executed for the benefit of all injured persons to whom the insured is liable. The case law shows that the Louisiana Statute applies to the P&I policies which may be directly attacked by third parties, since the Statute applies to all contracts of marine liability insurance; and the “no-action” clauses are expressly void under the Statute. The issue is that the P&I policies are not distinguished as indemnity insurance, but equated with all other liability insurance.

¹¹⁰ UK Merchant Shipping Act 1995 (c. 21), sections 163-165.

¹¹¹ See *supra*, chapter 3.3.b.

¹¹² See *supra*, chapter 3.3.c.

¹¹³ UK Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 (c. 28), sections 14-16 and schedule 3 (Provisions to be inserted as Schedule 5A to the Merchant Shipping Act 1995).

¹¹⁴ *Saunders v. Austin W. Fishing Corp.* [1967] A.M.C. 984: the court held that such a clause was unenforceable as being against the public policy and in this case a seaman suing under the Jones Act was able to recover directly from the insurers.

¹¹⁵ S.J. Hazelwood in “P&I Clubs: Law and Practice”, LLP, London, 1989, p. 241.

However a New York Court has criticized this approach as ignoring the difference between liability and indemnity policies. Moreover the Direct Action Statute of New York¹¹⁶ explicitly excludes P&I insurance from its Direct Action section.¹¹⁷

Typically compulsory insurance and the direct action are envisaged for oil pollution liability in the Oil Pollution Act 1990.

4.3. France

Article L173-23 of the French Insurance Code provides as follows:

“The insured shall be entitled to reimbursement under liability insurance only if the wronged third party has been compensated and to the extent thereof, unless the insurance compensation is allocated to form the limitation fund...”

The French courts have interpreted this provision as conferring the right of a direct action against the marine liability insurer.¹¹⁸ In practice most debates turn on the issue of what law should be applied to determine whether a direct action is admissible or not. The position seems to be that whenever a loss has arisen in France, irrespective of whether the underlying third party’s claim is in tort or in contract, the French law is to determine whether a right of direct action exists against a P&I Club, even when the law governing the respective contract of insurance does not provide for such right.¹¹⁹ In France there seems to be no clear view on the question to what extent should the terms of the insurance contract be binding on the third party. The practice is inconsistent and mostly does not uphold the P&I Clubs’ rules as their defence to restrict the right to a direct action. The prevailing tendency appears to be that of the underlying public policy to protect the “innocent victim” rather than the basic principles of contract law.¹²⁰

As regards the direct action in the context of compulsory insurance, France is a party to the CLC 1969/1992.

¹¹⁶ New York Insurance Law.

¹¹⁷ S.J. Hazelwood, *op. cit.* 115, p. 242.

¹¹⁸ O. Purcell: “Direct Actions against P&I Clubs: The French Approach”, P&I International, September 1996, p. 170-171.

¹¹⁹ “Hakki Morgul”, Rouen Commercial Court, 1988; cited from O. Purcell, *ibid.*

¹²⁰ O. Purcell, *op. cit.* at fn 118.

4.4. Malta

In Maltese marine insurance law there is no general provision that would allow the direct action. Such right is only recognized in the context of liability for oil pollution damage. Malta is a party to the CLC 1969/1992; therefore insurance for oil pollution damage is compulsory as prescribed in the Convention and accordingly there is a direct action formula.¹²¹ In addition, there is another compulsory insurance under the Maltese marine insurance law. Namely, the shipowner must maintain an insurance policy to cover:

- a) liability for expenses (funeral, medical care, maintenance, etc.) related to the death, injury or illness of a crew member;
- b) liability to pay compensation or damages in accordance with Maltese Law in relation to the injury, illness or death of a crew member;
- c) liability for repatriation and abandonment of the crew members;
- d) liability for wages payable to the injured or sick crew member or on death to his estate;
- e) liability for loss or damage to the personal effects of the crew.¹²²

The aim of the provision is to protect seamen employed on Maltese ships, particularly those who are foreign and therefore not covered by the provisions of the Maltese social security legislation. However the right to a direct action in this particular context is not conferred.

4.5. Slovenia

In Slovenia marine insurance law is regulated by the Maritime Code. The provisions of the general law of obligations relating to insurance contracts expressly exclude the contracts of marine insurance from their application. The relevant provision in the Maritime Code regulating the insurance of liability is article 739. The same article allows a third party suffering damage caused by the insured in connection with the operation of the ship to claim compensation direct from the insurer of liability, but only up to the amount of the insurer's obligation and only when that insurance of liability is compulsory. If the liability is insured up to a specified amount, the compensation can be given only up to the amount insured.¹²³

¹²¹ Oil Pollution (Compensation and Liability) Act, [CAP. 351], The Laws of Malta.

¹²² Merchant Shipping Act [CAP. 234.], The Laws of Malta, Article 168A.; see also subsidiary legislation: Merchant Shipping (Protection of Seamen) Regulations (LN 255 of 2002) under the Merchant Shipping Act.

¹²³ The Maritime Code of the Republic of Slovenia (Ur. l. RS 26/2001), Art. 739.

In the Maritime Code there is only one prescription for compulsory insurance of liability and that is the one for oil pollution damage in accordance with the CLC 1969/1992.¹²⁴ However the direct action formula for this particular liability is specifically provided in a separate article which replicates the respective provision of the Convention.¹²⁵ The question is then what compulsory marine insurance does the general provision on the direct action from article 739. apply to. There is another compulsory insurance of liability in the last amendment to the Law on Compulsory Insurance in Traffic which could be regarded as a special case of marine insurance. Namely, the latter Law introduces compulsory insurance of liability of the owners of small waterborne craft for damage caused to third persons. This insurance is compulsory for the owners of registered motor-powered boats with an engine power higher than 3.7 kW.¹²⁶ However, the right to a direct action and the liability of the insurer in this context is regulated in the same Law on Compulsory Insurance in Traffic.¹²⁷ The question of the intention of article 739. of the Maritime Code therefore remains open. It may be assumed that it is there as a reflection of a general principle that a direct action may only be admitted against the insurer of liability if the insurance is compulsory. The provision would apply to any potential compulsory marine insurance that may be introduced in the future.

5. DIRECT ACTION IN CROATIAN MARINE INSURANCE LAW

In Croatia general insurance law is regulated under the Law of Obligations and the Law of Insurance. However marine insurance contracts are expressly excluded from the application of the Law of Obligations and are governed by the Maritime Code which is a *lex specialis*. The relevant provisions of the Law of Insurance apply as well.

¹²⁴ Ibid, Art. 128.

¹²⁵ Ibid, Art 835.

¹²⁶ The Law on Compulsory Insurance in Traffic (Ur. l. 70/1994, 67/2002), Art. 1. para. 4. and Chapter IV.a on the Insurance of Liability for the Damage Caused to Third Persons of the Owners of the Boats (Art. 33a. - 33d.).

¹²⁷ Ibid, Art 33d. in conjunction with Art. 20.

5.1. The Present Position (de lege lata)

5.1. a. Compulsory Insurance

Croatian law distinguishes between compulsory and voluntary insurance of liability. Generally compulsory insurance is regulated in the Law of Insurance.¹²⁸ The legislator in this way protects the individuals, their physical integrity, life and property, by ensuring some kind of guarantee that they will be compensated for the damage suffered. The fundamental characteristic of compulsory insurance is that it protects the interest of the injured parties, rather than the interests of the insured. For this reason the terms of coverage, the minimum insured amounts and the prices of the premia are not subject to contractual agreement.¹²⁹ There is a right to a direct action and a third party claimant is therefore in a position which is independent from the relationship between the insurer and the insured. The insurer as a defendant in a direct action may not rely on any of the defences he would have had against the insured on the basis of the insurance contract (e.g. deductibles, non-payment of premia, etc.) or on the basis of a statute.¹³⁰ Nor may defences such as the wrongful intent or gross negligence of the insured be invoked, although normally damage caused by such misconduct is excluded from insurance under the law.¹³¹

The Law of Insurance, *inter alia*,¹³² prescribes compulsory insurance of liability of the owners or users of motor-powered boats (registered sport and pleasure craft with an engine power higher than 15 kW) for damage caused to third persons (for personal injury, death and damage to health).¹³³ The reason for this is that the respective liable persons are usually natural persons who most likely would not have the means for compensating the damage.¹³⁴ However there was an omission in legislative

¹²⁸ The Law of Insurance (NN 46/1997), Chapter VI on Compulsory Insurance.

¹²⁹ *Ibid*, Art. 76, 85, 103, 104.

¹³⁰ Zaninović, Z.: "Osiguranje Odgovornosti" ("Insurance of Liability"), *Osiguranje - Hrvatski Časopis za Teoriju i Praksu Osiguranja* (Insurance - Croatian Journal for Theory and Practice of Insurance), No. 1-2, 2001, Croatia Osiguranje d.d., p. 20.

¹³¹ The Law of Obligations (NN 53/1991, 73/1991, 3/1994, 7/1996, 112/1999), Art. 920. and 929; and the Maritime Code, Art. 721.

¹³² Other compulsory liability insurances under this Law are motor liability insurance, aviation insurance and insurance of passengers in public transport. There are a number of other compulsory insurances under different special laws.

¹³³ The Law of Insurance, *op. cit.* at fn 128, Art 75.4. and Art. 104.

¹³⁴ Zaninović, Z., *op. cit.* at fn 130, pp. 18-19.

drafting so that the direct action was not expressly prescribed for that case of compulsory insurance, even though by way of analogy it is clear that it was envisaged.

In the Maritime Code there are two special cases of compulsory insurance of the shipowner's liability. First is the liability for oil pollution damage on the basis of the CLC 1969/1992.¹³⁵ The direct action formula with the limited insurer's defences from the Convention is contained in a specific provision thereof.¹³⁶ It should be remembered that here the wilful misconduct defence is allowed. Second is compulsory insurance of liability of the operators of nuclear-powered ships.¹³⁷ The direct action is expressly allowed, but there is no detailed provision determining the position of the claimant in relation to the insurer and the defences available to the insurer.¹³⁸ It is correct to assume that the claimant's position should be treated according to the above-described general principles of compulsory insurance. These provisions are obviously inspired by the 1962 Convention.¹³⁹

5.1. b. Voluntary Insurance

The Maritime Code regulates marine insurance contracts of liability which are based on the free will of the parties. A shipowner (including any operator or manager of a ship) may insure his liability (both contractual and extra-contractual) for damage caused to third persons in relation to the operation of the ship.¹⁴⁰ The Code introduces an unconditional right to a direct action against the insurer of liability which therefore does not depend on the impossibility of obtaining compensation from the liable insured person (e.g. due to bankruptcy or liquidation):

“Art. 756.

2. Third party, [...], may claim an indemnity directly from the insurer for the damage or loss sustained in an event for which the insured is liable, but only up to the amount of the insurer's liability.

4. Where the contract of insurance provides an amount for which the liability is insured, the indemnity shall be paid only up to the amount insured.”

¹³⁵ The Maritime Code, Art. 846.

¹³⁶ Ibid, Art. 847.

¹³⁷ Ibid, Art. 858.

¹³⁸ Ibid, Art. 861.

¹³⁹ See *supra*, chapter 3.3. a.

¹⁴⁰ The Maritime Code, Art. 697.1.(3) and Art. 756. - 758..

The insurer may rely on the same limitation of liability as the insured:

“Art. 406.

4. The insurer of liability for claims subject to limitation according to the provisions of this Law, shall be entitled to avail himself of the benefit of this part of the Law to the same amount as the insured person.”¹⁴¹

Unlike in compulsory insurance (where there is hardly any contractual freedom and the position of the injured party against the insurer is independent of the contractual relationship of insurance); here the relationship between the third party claimant and the insurer continues to be governed by the contract of insurance.¹⁴² Therefore the insurer may rely on any defence on the basis of the contract or on the basis of the statutory provisions. His liability towards a third party is within the limits of his liability towards the insured. Furthermore the insurer may raise any defence that the insured would have had against the third party. Basically two groups of defences may be identified, first being those arising from the contractual relationship between the insurer and the insured and second being the respective relationship (contractual or tortious) between the insured and the third party. Unfortunately the courts in Croatia sometimes confuse the nature of voluntary insurance with that of compulsory insurance. This results in the incorrect interpretation of the relevant provisions of the Maritime Code and the incorrect application of substantive law on the respective relationships between the insurer, the insured and the third party claimant.¹⁴³ The legislator should keep this in mind and deal with it in a clearer manner in order to reduce the possibility of incorrect interpretation.

The same unconditional right to a direct action against the liability insurer exists in the general insurance law under the Law of Obligations.¹⁴⁴ In marine insurance the right to a direct action was introduced with the 1994 Maritime Code. It had never existed under the previous Croatian maritime law and at that point it brought about heavy debates in the maritime law circles.¹⁴⁵ The supporters of the direct action based

¹⁴¹ Ibid, Part VII on the Liability of Shipowner reflects the provisions of the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC).

¹⁴² See *supra*, chapter 2.3. Position of the Third Party Claimant when the Direct Action is Admitted.

¹⁴³ Zaninović, Z., *op. cit* at fn 130, para. 2.2, pp. 29- 38.

¹⁴⁴ The Law of Obligations, Art. 941.1.

¹⁴⁵ Ćorić, D.: “Izmjene i dopune pomorskog zakonika u odnosu na izravnu tužbu” (“Amendments to the Maritime Code regarding the Direct Action”), The Collection of Papers from the Seminar on the Liability for death and personal injury of Crew members, Insurance and Compensation; Split December 1997, Croatia Osiguranje d.d., p. 22.

their argument on the necessity of the additional protection of the claimants due to the ever more frequent bankruptcies and liquidations of shipping companies. This was particularly true for the Croatian companies in the transitional period and the process of privatisation. The new reform¹⁴⁶ of the Code once again brought about discussions on the same topic.

5.2. The Proposed Amendments under the Current Reform of the Maritime Code (*de lege ferenda*)

The proposed amendments to the direct action provision are as follows: the direct action is to be allowed

- a) in compulsory insurance of liability;¹⁴⁷ and
- b) in voluntary insurance of liability when the claim is for death and personal injury of a crew member according to the relevant provisions of the Maritime Code.¹⁴⁸

Again the claim can be made only up to the limit of the insurer's liability.¹⁴⁹ Furthermore, a new paragraph is proposed clarifying that when the direct claim against the liability insurer is for death and personal injury of a crew member, the insurer may invoke all the defences which he is entitled to bring against the insured on the basis of law or on the basis of the insurance contract. On the direct action in compulsory insurance, the rules of general insurance law apply.¹⁵⁰

The proposed amendments deserve criticism on several points. Firstly, as a matter of general principle, legal consistency and the practical implications¹⁵¹ discussed in the previous chapters, it only makes sense to allow the direct action in compulsory insurance. The liability for crew claims for death and personal injury is insured voluntarily under Croatian law. If these types of claims are considered to deserve utmost

¹⁴⁶ See note 1.

¹⁴⁷ This apparently is to be introduced to cover the owners of motor-powered pleasure craft. - Ćorić, D, op. cit at fn 145.

¹⁴⁸ Liability for loss caused by death and personal injury of crew members is regulated in Art. 161. of the Code.

¹⁴⁹ If a P&I insures only the costs of medical treatment, repatriation, funeral expenses (which is usually the case), that is all that will be recoverable in a direct action, even though Croatian law provides for more generous compensation including non-material damage and loss of earnings. All that is in excess of the P&I cover will have to be claimed in an action against the shipowner, and not in the direct action.

¹⁵⁰ See *supra*, chapter 5.1. a. Compulsory Insurance.

¹⁵¹ See *supra*, chapter 2. Generally on Direct Action; chapter 3. Applicability of the Direct Action in the Context of Marine Insurance of Liability.

social protection the legislator should, following the same argument, prescribe compulsory insurance for the respective liabilities. However compulsory insurance may only be imposed upon and enforced in respect of the operators (or owners) of Croatian ships. Since there are not many Croatian ships and Croatian seamen are mostly employed on foreign vessels, compulsory insurance would not have a wider effect. The only way to enforce compulsory insurance on foreign ships is through port State control. All ships calling at Croatian ports would be obliged to carry a certificate attesting to the provision of adequate financial security for the respective claims. In that case at least the insurers would be aware of their exposure upon the exercise of a direct action against them. But such course of action would itself most probably adversely affect the competitiveness of Croatian ports.

Secondly, even if one insists on allowing the direct action in voluntary marine liability insurance, this can only be justified in the cases where compensation cannot be obtained from the insured (for instance, due to insolvency).¹⁵² The current proposal entirely ignores this consideration. With a provision like this, in practice virtually all claims would be first directed against the insurer since that is far more convenient, expedient and much less expensive.

Thirdly, if the insurer may invoke all the defences under the contract of insurance (as proposed), one of these will almost certainly be “pay to be paid” which means that the action will fail. Therefore, if one wishes to be consistent on this point, the “pay to be paid” defence would have to be nullified by an express provision. Furthermore, in the amendments there is no mention of the insurer being entitled to the defences that the insured would have had against the third party claimant on the basis of the original cause of action. This omission could be misleading, especially since there is an express provision allowing the defences on the basis of the insurance relationship. This could lead one to think that no other defences may be invoked. Not even the article on the subrogation of the insurer¹⁵³ resolves this issue since it requires, as a condition for subrogation, that the insurer has paid the indemnity. Therefore, for the purpose of clarity, the amendment should have expressly envisaged the availability of the insured’s defences to the insurer.

Finally, together with the conflict of law provisions (as they will be presented hereunder), the effect is such that it allows the Croatian courts to assume jurisdiction and apply Croatian law very widely whenever the claimant is a Croatian seafarer. This would mean that the P&I Clubs of virtually all shipowners employing Croatian crew would become exposed to the direct action in Croatian courts and under Croatian

¹⁵² See *supra*, chapter 3.2. Direct Action and Voluntary Insurance.

¹⁵³ The Maritime Code, Art. 736. para. 1.: “By payment of the indemnity all rights of the insured against third parties in respect of the loss for which the indemnity has been paid shall be transferred to the insurer, but only up to the amount paid.”

substantive law. This could lead to an internal policy within the P&I Clubs to encourage their members not to employ Croatian crew. Shifting the burden unilaterally on the foreign shipowners and their insurers through over-protective laws is a short-sighted solution which will ultimately result in the uncompetitiveness of the domestic industry.

To conclude, it is submitted that the direct action should be allowed only when the insurance is compulsory. It is suggested that the direct action formula be prescribed separately for each case of compulsory insurance under the Maritime Code.¹⁵⁴ The direct action in the case of compulsory insurance of the owners of motor-powered sport and pleasure craft should be regulated in the Law of Insurance and not in the Maritime Code.¹⁵⁵

5.3. Conflict of Laws Issues

5.3. a. Jurisdiction of the Croatian Courts

The general rule is that the courts will have jurisdiction where the defendant (in our case being the insurer of liability) is domiciled in Croatia, which for legal persons would mean that they have their principal place of business in Croatia. In addition to that, in all cases where the damage (whether contractual or tortious) giving rise to a claim occurs in the territory of Croatia, or the damage is identified or the consequences of the tortious act are felt in Croatian territory, the Croatian courts will have jurisdiction over the insurer of third party liability on the basis of the provisions on the direct liability of the insurers.¹⁵⁶ Specifically, if the claim is for death and personal injury, the Croatian courts will have jurisdiction whenever the claimant is domiciled or habitually resides in Croatia.

5.3. b. Applicable Law

Once the Croatian courts have established their jurisdiction according to the rules described above, they will decide on the admissibility of the direct action on the basis of Croatian law, since the direct action is a procedural remedy given to the third party.

¹⁵⁴ Oil pollution, nuclear damage.

¹⁵⁵ See *supra*, chapter 5.1 a. Compulsory Insurance.

¹⁵⁶ The Law on the Resolution of the Conflict of Laws in certain Relations (NN 53/1991), Art. 54. and The Law of Civil Procedure (NN 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01), Art. 52. and 27.

De lege lata, as was presented, the direct action under the Maritime Code is admissible in all cases, unconditionally. Where the insurance is compulsory under Croatian law, and therefore compensation is a primary objective and the contractual freedoms are taken away from the parties including obviously the choice of applicable law, the defences available to the insurer upon the direct action will be determined by the relevant provisions of Croatian law. To a certain extent the insurer is statutorily made a guarantor of the insured and is liable to a third party together with the insured. However where the insurance is voluntary the parties to the insurance contract have the freedom, *inter alia*, to choose the applicable law. In default of an express choice of law, the applicable law is the law of the principal place of business of the insurer.¹⁵⁷ Having this in mind and all that was said in connection with voluntary insurance, the applicable law for the defences arising from the contract of insurance would be the law of the contract, since the insurer's liability may only be established on the basis of the insurance contract. On the other hand, logically, the defences that the insurer may invoke on the basis of the relationship between the primarily liable insured and the injured third party should be determined by whichever law is applicable to that relationship, be it contractual or extra-contractual.

De lege ferenda, the only voluntary marine insurance where the direct action is admissible is for death and personal injury of crew members. The proposed amendments to the Maritime Code include also new provisions on the law applicable to the legal relationship arising from the contracts of employment of crew members:

Art. 993. (*Proposal to amend*)

1. For the private law relationships arising from the contract of employment of crew members, the applicable law is the law that the parties choose.
2. In default of an express choice of law, the applicable law is the law of the ship's nationality, unless the circumstances of the case refer to another law which legally and factually has a closer link with the respective relationship and the parties.
3. The application of paragraphs 1. and 2. of this article does not exclude the application of the compulsory provisions of the law of the closest link regarding death and personal injury of a crew member if they are more favourable for the crew member.

Therefore it is likely that the compulsory provisions of the Maritime Code regarding death and personal injury of a crew member which are very favourable for the claimant, will apply when the claimant is a Croatian seafarer. If a seaman proceeds in

¹⁵⁷ The Law on the Resolution of the Conflict of Laws in certain Relations, Art. 19. and 20.13.

a direct action the insurer will be able to rely on the defences he has against the insured. These defences will be judged by reference to the law of the contract. The defences that the insured would have had against the crew member would be based on Croatian law.

6. CONCLUSION

The direct action is an action of an injured third party against the insurer of the wrongdoer's liability. As a general rule a contract of insurance of liability is a *res inter alios acta* creating rights and obligations only between the contracting parties and no other person may benefit from it.

However some laws expressly grant a right of direct action to third parties who have suffered damage as a result of an act or omission or breach of contract of the insured, and this as additional protection that allows a quicker, simpler and more certain compensation. Usually this right is tied to compulsory insurance as a procedural tool. As a matter of public policy some subjects are obliged by law to maintain insurance for the liabilities they may incur towards third parties in connection with their activities. When so, the law itself prescribes most of the terms and conditions of such insurance and largely limits the parties' contractual freedom. The insurer can be sued directly by the injured person and will be liable under similar or even stricter conditions as the insured. The insurer will not be entitled to raise any of the defences he would have had against the insured. The social element is transforming insurance into a contract for the benefit of third party victims and the insurers are attaining a role of guarantors. In international maritime law this concept is largely adopted in the system of liability and compensation for oil pollution damage through the wide application of the 1969/1992 CLC Convention. The trend is followed in the new international instruments regulating liability and compensation for maritime claims.

On the other hand voluntary insurance of liability is still strongly governed by the general principles of the law of contract. The insured enters into a contract to protect his own interest and not the interests of his potential creditors. If the insured incurs liability and has to pay for the compensation he will be reimbursed by his insurer. This is the main feature of indemnity insurance. The direct action therefore in this context comes as a very unnatural concept and, if at all, should be allowed only in exceptional cases. English law, for example, allows it only when the insured is insolvent. It can still make some sense in the traditional liability policies where the insurer promises to save the insured harmless by preventing him from loss and compensating the injured third person instead of him. However it becomes almost inconceivable in the indemnity policies which are mostly based on the "pay to be paid" principle,

where the liability of the insurer is triggered only after the insured has actually discharged his liability. The latter is the typical form of marine insurance of liability and is tied to the P&I system of mutual insurance. For these reasons the direct action is a controversial issue in voluntary marine insurance since it is hardly applicable unless the nature of these contracts and the general principles governing them are fundamentally changed. Even though some jurisdictions allow the direct action in voluntary marine insurance by expressly prescribing it in their laws, it is submitted that there is not enough legal or practical justification for it. It creates legal uncertainty and frustrates the legitimate expectations of the contracting parties, particularly when combined with the conflict of law rules. From a practical point of view it makes insurance cover more expensive and consequently raises the prices of services making them less available to the financially weaker subjects. It also puts in question the availability of the cover, since too big an exposure creates a disincentive for the insurers.

The reform of the Croatian Maritime Code that is currently being proposed should correct the patently unreasonable solution regarding the direct action which allows the application of such action unconditionally. The direct action should be allowed only in compulsory insurance and not in voluntary marine insurance. The seamen being identified as a critical group of claimants should be identified and eventually protected by compulsory insurance or through alternative means such as national social insurance. Legislative over-protectiveness at the expense of the employers will only render them uncompetitive on the international marine labour market.

BIBLIOGRAPHY

● Books:

- *Clarke, M.*: “Law of Insurance Contracts”, LLP, 3rd Ed. London, Supplement 1999
- *Ćorić, D.*: “Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem” (“The International System of Liability and Compensation for the Oil Pollution Damage”), The Croatian Academy of Sciences and Arts, Adriatic Institute, Zagreb 2002
- *Hazelwood, S.J.*: “P&I Clubs: Law and Practice”, LLP, London, 1989
- *Hodges, S.*: “Law of Marine Insurance”, Cavendish Publishing Limited, London, 1997
- *Merkin, R.*: “Colinvaux’s Law of Insurance”, 6th Ed., London, Sweet & Maxwell, 1990
- *Pavić, D.*: “Pomorsko osiguranje: Osiguranje brodova, vozarine, kontejnera, brodova u gradnji. Subrogacija osiguratelja” (“Marine Insurance: Insurance of Ships, Freight, Containers, and Ship buildings. Subrogation of the Insurer”), Vol. II, Croatia Osiguranje d.d., Zagreb, 1994
- *Shoenbaum, T.J.*: “Admiralty and Maritime Law”, West Publishing Co., St. Paul, Minnesota, 1987
- *Tetley, W.*: “International Conflict of Laws: Common, Civil and Maritime”, BLAIS International Shipping Publications, Montreal, 1994
- *Torrente A., Schlesinger P.*: “Manuale di Diritto Privato”, 13th Ed., Giuffré Editore, Milano, 1990
- *Vedriš, Klarić*: “Građansko pravo” (“Civil Law”), 3rd Edition, Narodne Novine, Zagreb 1998

● Articles:

- *Campbell, N.*: “The Nature of an Insurer’s obligation”, [2000] LMCLQ 42
- *Ćorić, D.*: “Izmjene i dopune pomorskog zakonika u odnosu na izravnu tužbu” (“Amendments to the Maritime Code regarding Direct Action”), Compilation of Papers from the Seminar on the Liability for Death and Personal Injury of Crewmembers, Insurance and Compensation; Split December 1997, Croatia Osiguranje d.d
- *Hayden, R.P.*: “The changing rules of the playground: A Review of the New and Proposed International Maritime Conventions and their

Affect on the Marine Insurers”, Marine Insurance Seminar Houston, September 22, 2002

- **Hemsworth, M.C.:** “The Nature of the insurer’s obligation reconsidered: property and liability insurance”, [2001] LMCLQ 296
- **Jerolimov, D., Kragić, P.:** “Na kakav pristup rješavanju odštetnih zahtjeva upućuje analiza temelja odgovornosti za smrt i povrede pomoraca u uporednom pravu?” (“To what approach in dealing with the claims does the analysis of the basis of liability for death and personal injury of the seamen in comparative law lead?”), Compilation of Papers from the Seminar on the Liability for Death and Personal Injury of Crewmembers, Insurance and Compensation; Split December 1997, Croatia Osiguranje d.d.
- **Jess, D.:** “Reform of direct rights of action by third parties against non-motor liability insurers” [2000] LMCLQ 192
- **Mance, J.:** “Insolvency at Sea”, [1995] LMCLQ 34
- **Pavić, D.:** “Plovidbeno (Pomorsko) Osiguranje u Reformiranom Plovidbenom Pravu Hrvatske” (“Marine Insurance in the Reformed Maritime Law of Croatia”); Pomorski zbornik, Vol. 30, Rijeka, 1992, 250
- **Purcell, O.:** “Direct Actions against P&I Clubs: The French Approach”, P&I International, September 1996, 170
- **Soyer, B.:** “Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974”, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 33, No. 4, October, 2002.
- **Zaninović, Z.:** “Osiguranje Odgovornosti” (“Insurance of Liability”), Osiguranje - Hrvatski Časopis za Teoriju i Praksu Osiguranja (Insurance - Croatian Journal for Theory and Practice of Insurance), No. 1-2, 2001, Croatia Osiguranje d.d.

● International Instruments:

- Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, Brussels, 1962
- Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
- Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Harmful and Noxious Substances by Sea, 1996
- Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
- Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

- IMO Legal Committee's Draft Convention on Wreck Removal (2002)
- IMO Resolution A.898(21), 25 November 1999, Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims
- Resolution Guidelines A.930(22), 9 November 2001, Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers
- Resolution A.931(22), 9 November 2001 Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury or death of Seafarers

● Documentation from the International Conferences:

- Diplomatic Conference - Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969:
IMCO LEG/CONF/4, September 1969
- Diplomatic Conference - Protocol to the Athens Convention, 2002:
IMO LEG/CONF.13/11, 30 August 2002
IMO LEG/CONF.13/18, 17 October 2002
IMO LEG/CONF.13/15, 18 October 2002
IMO LEG/CONF.13/17, 2 October 2002
IMO LEG/CONF.13/10, 22 August 2002
IMO LEG/CONF.13/8, 30 August 2002
- ILO GB.282/10, 16 November 2001 (282nd Session of the ILO Governing Body, November 2001)
- ILO GB.282/STM/5, 16 November 2001 (282nd Session of the ILO Governing Body - Committee on Sectoral and Technical Meetings and Related Issues, November 2001)
- ILO GB.286/STM/3, March 2003 (286th Session of the ILO Governing Body - Committee on Sectoral and Technical Meetings and Related Issues, March 2003)
- IMO/ILOWGLCCS4/3 (Report of the 4th Session of the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, London September/October 2002)

● Legislation:

- Maritime Code, **Croatia** (NN 17/1994, 74/1994, 43/1996)
- The Law of Insurance, **Croatia** (NN 46/1997)
- The Law of Obligations, **Croatia** (NN 53/1991, 73/1991, 3/1994, 7/1996, 112/1999)
- The Law on the Resolution of the Conflict of Laws in certain Relations, **Croatia** (NN 53/1991)
- The Law of Civil Procedure, **Croatia** (NN 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001)

- **UK** Merchant Shipping Act 1995 (c. 21)
- **UK** Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 (c. 28)
- **UK** Third Parties [Rights against Insurers] Act 1930
- Reform of the **UK** Third Parties [Rights against Insurers] Act 1930, Law Com No 272; 31 July 2001

- Civil Code [CAP. 16], **Malta**
- Merchant Shipping Act [CAP. 234.], **Malta**
- Merchant Shipping (Protection of Seamen) Regulations (Legal Notice 255 of 2002) under the Merchant Shipping Act [CAP. 234], **Malta**
- Oil Pollution (Compensation and Liability) Act [CAP 351], **Malta**

- Code des Assurances, **France**
- Code Civil, **France**

- The Maritime Code, **Slovenia** (Ur. l. RS 26/2001)
- The Law on Compulsory Insurance in Traffic, **Slovenia** (Ur. l. 70/1994, 67/2002)

● Cases:

- The “Fanti” and “Padre Island” [1990] 2 Lloyd’s Rep. 191 (H.L.)
- De Vaux v. Salvador, 111. Eng.Rep. 845 (K.B. 1836)
- “Italia Express” [1992] 2 Lloyd’s Rep. 281
- Saunders v. Austin W. Fishing Corp. [1967] A.M.C. 984

● **Websites:**

- <http://folk.uio.no/erikro/>
(Website of Prof. Erik Røsæg, Scandinavian Institute of Maritime Law, Norway)
- <http://www.houstonmarineseminar.com>
(Marine Insurance Seminar Houston)
- <http://www.ilo.org>
(International Labour Organisation)
- <http://www.imo.org>
(International Maritime Organisation)
- <http://www.lawcom.gov.uk>
(UK Law Commission)
- <http://www.pomorstvo.hr>
(Croatian Maritime Administration under the Ministry of Maritime Affairs, Traffic and Communications)
- <http://www.legislation.hmso.gov.uk>
(Her Majesty's Stationary Office, UK Government)
- <http://www.legifrance.com>
(Le Service Public de la Diffusion du Droit, French Government)
- <http://www.dz-rs.si>
(State Parliament, Republic of Slovenia)
- <http://www.justice.gov.mt>
(Ministry of Justice and Local Government, Malta)
- <http://www.crosig.hr>
(Croatia Osiguranje d.d.)

Sažetak:

***DIREKтна TUŽBA TREĆE OŠTEĆENE OSOBE PROTIV OSIGURATELJA U
POMORSKOM OSIGURANJU S POSEBNIM OSVRTOM NA RAZVOJ U
HRVATSKOM PRAVU***

Direktna tužba je tužba treće oštećene osobe protiv osiguratelja štetnikove odgovornosti. Opće je pravilo da je ugovor o osiguranju odgovornosti res inter alios acta, te se pravo na direktnu tužbu može samo iznimno priznati zakonom. Direktna tužna se gotovo uvijek priznaje u obveznom osiguranju. Dobrovoljno pomorsko osiguranje odgovornosti funkcionira kroz P&I Klubove koji se temelje na uzajamnosti pa zbog svojih posebnosti teško podnosi široko priznato pravo direktne tužbe. Međunarodne pomorske konvencije o odgovornosti i naknadi štete uvelike uvode obvezno siguranje i pravo na direktnu tužbu zahvaljujući rastućoj socijalnoj osvještenosti. Tekuća reforma hrvatskog Pomorskog Zakonika također se bavi problematikom direktne tužbe. Predložena rješenja su kritički prikazana.

Ključne riječi: Direktna tužba, pomorsko osiguranje, osiguranje odgovornosti, obvezno osiguranje, P&I Klubovi.

PRAVA TREĆIH DRŽAVA U GOSPODARSKOM POJASU OBALNE DRŽAVE

Mr. sc. MARINA VOKIĆ ŽUŽUL, asistent
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti
Frane Petrića 4, 10000 Zagreb

UDK 341.225.5
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 13.06.2003.
Prihvaćeno za tisak: 18.07.2003.

Predmet ovoga rada je analiza prava koja u gospodarskom pojasu obalne države mogu ostvarivati sve obalne i neobalne države. Uz detaljan prikaz pravnog uređenja materije u odredbama Konvencije o pravu mora iz 1982., razmatraju se i vladajuća gledišta međunarodnopravne doktrine te rješenja u zakonodavstvima pojedinih zemalja. Posebna pozornost posvećena je ostvarivanju tih prava u potencijalnom hrvatskom gospodarskom pojasu, prvenstveno mogućim zahtjevima od strane susjednih neobalnih država i država u nepovoljnom geografskom položaju. Sva pitanja razmatrana u ovome radu upućuju na zaključak da ispunjavanje dužnosti prema drugim državama u budućem gospodarskom pojasu Republike Hrvatske, ne bi trebalo imati utjecaja na donošenje odluke o njegovom proglašenju.

Ključne riječi: *gospodarski pojas, plovidba, prelijetanje, polaganje podmorskih kabela i cjevovoda, neobalne države, države u nepovoljnom geografskom položaju.*

1. UVODNA RAZMATRANJA O PRAVIMA KOJA U GOSPODARSKOM POJASU IMAJU SVE DRŽAVE

Uz široki opseg dalekosežnih gospodarskih prava i jurisdikcijskih ovlaštenja koja u svome gospodarskom pojasu ima svaka obalna država, i sve druge države u tom prostoru mora imaju mogućnost ostvarivanja određenih prava te nekih od sloboda otvorenog mora. Bez obzira jesu li obalne ili neobalne, sve države u tom pojasu uživaju slobode koje se izričito navode u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.¹ - “**slobode plovidbe, prelijetanja i polaganja podmorskih kabela i cjevovoda**”

¹ U daljnjem tekstu - Konvencija iz 1982. Tekst Konvencije na engleskom jeziku objavljen je u: *International Legal Materials*, Vol. XXI, 1982., a na hrvatskom jeziku u: *Narodne novine - Međunarodni ugovori*,

i to u smislu u kojem se ostvaruju u otvorenom moru.² Svim državama priznaje se, također, pravo i na “*druge međunarodnopravno dopuštene upotrebe mora koje se tiču tih sloboda, kao što su one vezane uz iskorištavanje brodova, zrakoplova i podmorskih kabela i cjevovoda...*”,³ pa je u tom pogledu prostor gospodarskog pojasa sličan otvorenom moru. U njemu se načelno primjenjuju i druga pravila režima otvorenog mora, osim onih o ribolovu,⁴ ali u onoj mjeri u kojoj nisu nespojiva s odredbama koje se isključivo i izravno primjenjuju u tom pojasu.⁵

Zadržavanje tih prava i sloboda za sve države u prostoru suverenih prava i jurisdikcije obalne države, jedno je od najvažnijih obilježja toga specifičnog pravnog režima na moru.⁶ Upravo unošenjem u Konvenciju odredbi kojima se uređuje njihovo ostvarivanje uspjela se, kako se često ističe u međunarodnopravnoj doktrini, na Trećoj konferenciji UN o pravu mora postići ravnoteža interesa svih država u tom novom morskom pojasu.⁷

U tom pogledu od posebnog je značaja da navedene slobode otvorenog mora države mogu uživati uz ograničenje da njihovo ostvarivanje bude u skladu s drugim odredbama Konvencije. Prema toč. 3. članka 58. u tuđem gospodarskom pojasu sve države su dužne poštivati prava i dužnosti obalne države i ponašati se u skladu s onim njezinim nacionalnim propisima koji su sukladni s Konvencijom iz 1982. i drugim pravilima međunarodnoga prava. S druge strane, i obalna je država obvezna poštivati prava i dužnosti drugih država i postupati na način koji je u skladu s međunarodnim pravom (toč. 2. članka 56).

Poseban tretman u gospodarskom pojasu imaju neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju. Pored prava koja imaju sve druge države, one u tom prostoru mora imaju i određena druga prava, prvenstveno u pogledu sudjelovanja u iskorištavanju odgovarajućeg dijela viška živih bogatstava obalnih država iz iste regije ili subregije.

U nacionalnim zakonima brojnih država koje su proglasile gospodarski pojas izričito

br. 9/2000. Konvencija je stupila na snagu 16. studenoga 1994., a 138 država postalo je njezinom strankom, <http://www.un.org/Depts/los/reference/chronologicalistsofratifications/2002/12/13/htm> (14. 01. 2003).

² Na to upućuje pozivanje na članak 87. Konvencije koji se odnosi na slobode otvorenog mora.

³ Toč. 1. članka 58.

⁴ Članci 88 - 115.

⁵ Toč. 2. članka 58.

⁶ Cf. R. JENNINGS, A. WATTS, *Oppenheim's International Law*, Ninth Edition, Vol. I, London 1992., p. 802.

⁷ Vidi primjerice: F. H. PAOLLILO, *The Exclusive Economic Zone in Latin American Practice and Legislation, Ocean Development and International Law*, Vol. 26, 1995., pp. 116 -117.

se navode i prava koja u tom morskom prostoru mogu ostvarivati sve ostale države. Slobode plovidbe i prelijetanja te polaganja podmorskih kabela i cjevovoda priznaju se bez ikakvih ograničenja u zakonima više država, primjerice Tanzanije,⁸ Kube,⁹ Filipina¹⁰ i Norveške.¹¹ Neke države su u svoje zakone dodale odredbe u kojima se za ostvarivanje tih sloboda traži poštivanje domaćih propisa, npr. u zakonima Ukrajine,¹² Maroka,¹³ Kenije,¹⁴ Komorskih Otoka¹⁵ i Venezuele.¹⁶ U propisima nekih država, poput Meksika, priznaju se prava trećim državama da uživaju slobode plovidbe, prelijetanja i polaganja podmorskih kabela i cjevovoda, kao i druge međunarodnopravno dopuštene upotrebe mora koje se tiču tih sloboda, ali u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i međunarodnim pravom.¹⁷ Prema zakonu Gvatemale sve države mogu u gospodarskom pojasu uživati tri navedene slobode otvorenog mora, ali ostale međunarodnopravno dopuštene upotrebe koje se tiču tih sloboda, ograničavaju se sudjelovanjem predstavnika vlade Gvatemale u takvim upotrebama mora.¹⁸

⁸ Territorial Sea and Exclusive Economic Zone Act, Act No. 3 of 1989, sec. 11, *Law of the Sea Bulletin*, No. 13, p. 41.

Za detaljniju analizu odredbi toga zakona vidi: A. K. L. J. MLIMUKA, The Influence of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea on State Practice: The Case of the Tanzanian Legislation Establishing the Exclusive Economic Zone, *Ocean Development and International Law*, Vol. 26, 1995., pp. 57 - 73.

⁹ Legislative Decree No. 2 of 24 February 1977 concerning the establishment of an Economic Zone, art. 3, *The Law of the Sea, National Legislation on the Exclusive Economic Zone, the Economic Zone and the Exclusive Fishery Zone*, Office of the Special Representative of the Secretary - General for the Law of the Sea, United Nations, New York, 1986., p. 73.

¹⁰ Presidential Decree No. 1599 of 11 June 1978 establishing an Exclusive Economic Zone and for other purposes, sec. 4, *ibid.*, p. 246.

¹¹ Act No. 91 of 17 December 1976 relating to the Economic Zone of Norway, para 2, *ibid.*, p. 230.

¹² Law of Ukraine on the exclusive (marine) economic zone of 16 May 1995, art. 6, *Law of the Sea Bulletin*, No. 30, 1996., p. 50.

¹³ Act No. 1 - 81 of 18 December 1980, promulgated by dahir No. 1 - 81 - 179 of 8 April 1981, establishing a 200 - nautical - mile Exclusive Economic Zone off the Moroccan coasts, art. 6, *National Legislation on the Exclusive Economic Zone*..., p. 196.

¹⁴ Presidential Proclamation of 28 February 1979, para. 3, *ibid.*, p. 171.

¹⁵ Law No. 82 - 005 relating to the delimitation of the maritime zones of the Islamic Federal Republic of the Comoros of 6 May 1982, art. 8, *ibid.*, p. 58.

¹⁶ Act establishing an Exclusive Economic Zone along the coasts of the Mainland and Islands of 26 July 1978, art. 4, *ibid.*, p. 334.

¹⁷ Mexican Federal Act relating to the Sea of 8 January 1986, arts. 48 - 49, *ibid.*, p. 194.

¹⁸ Legislative Decree No. 20 - 76 of 9 June 1976 concerning the breadth of the Territorial Sea and the establishment of an Exclusive Economic Zone, art. 4, *ibid.*, p. 125

Među državama koje u svojim nacionalnim propisima o gospodarskom pojasu izričito ne navode spomenute slobode otvorenog mora¹⁹ je i Republika Hrvatska. U glavi IV. Pomorskog zakonika plovidba i prelijetanje budućega gospodarskog pojasa, spominju se samo u odredbama koje se odnose na zaštitu od onečišćenja u tom morskom prostoru.²⁰

Činjenicu da se u zakonima nekih država te slobode ne spominju, ne bi međutim, trebalo tumačiti kao pokušaj njihovog uskraćivanja trećim državama, jer bi to bilo u potpunoj suprotnosti s temeljnim načelima općeprihvaćenog koncepta pravnog režima gospodarskog pojasa.²¹ U potencijalnom gospodarskom pojasu Republike Hrvatske sve bi države, obalne i neobalne imale, dakle, - slobode plovidbe, prelijetanja zračnog prostora iznad toga pojasa i polaganja podmorskih kabela i cjevovoda, ali i druge međunarodnopravno dopuštene upotrebe mora koje se tiču tih sloboda.

1.1. Sloboda plovidbe

U gospodarskom pojasu brodovi svih zastava uživaju slobodu plovidbe prema članku 87. Konvencije iz 1982., dakle, prema pravnom režimu otvorenog mora.²² Takvim "kvalitativnim" izjednačavanjem slobode plovidbe u tom morskom prostoru sa slobodom plovidbe u otvorenom moru, vodeće maritimne države na Trećoj konferenciji UN o pravu mora uvjetovale su svoj pristanak da gospodarski pojas bude pojas mora odvojen od otvorenog mora.²³

Budući da se sloboda plovidbe u gospodarskom pojasu priznaje prema pravilima otvorenog mora, u dijelu V. Konvencije nema posebnih propisa koji se odnose na plovidbu tim pojasom. Jedino se u okviru odredbi o umjetnim otocima, uređajima i

¹⁹ Slobode otvorenog mora u isključivom gospodarskom pojasu uopće se ne spominju u zakonima nekih država, primjerice Argentine, Čilea, Haitija, Kolumbije, Kostarike i Belizea. (Sve te države, osim Kolumbije, ratificirale su Konvenciju o pravu mora).

²⁰ Članak 42. Pomorskog zakonika.

²¹ Pogotovo ako se uzme u obzir da su te države prihvatile režim gospodarskog pojasa u svim elementima, njegovim unošenjem u svoja zakonodavstva, a većina njih i ratifikacijom Konvencije iz 1982. Cf. F. H. PAOLILLO, *loc. cit.*

²² Toč. 1. članka 58. Valja napomenuti da u tom pogledu nije od važnosti plovi li brod pod zastavom države koja jest ili nije stranka Konvencije iz 1982.

²³ Tako B. VUKAS, Uredjenje međunarodne plovidbe po Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, *Pomorski zbornik*, 1983, br. 21, str. 59. Vidi također: T. TREVES, *Navigation, A Handbook on the New Law of the Sea*, R. J. Dupuy, D. Vignes (ur.), Vol. II, Dordrecht / Boston / Lancaster, 1991., pp. 889 - 895; H. B. ROBERTSON, *Navigation in the Exclusive Economic Zone*, *Virginia Journal of International Law*, Vol. 24, 1984., No. 4., pp. 877 - 879.

napravama, navodi dužnost svih brodova da poštuju sigurnosne zone i pridržavaju se općeprihvaćenih međunarodnih standarda o plovidbi u blizini tih zona i umjetnih objekata na moru.²⁴

Dakle, unatoč načelnom jamstvu slobode plovidbe, obalne države temeljem spomenutih odredbi ipak mogu utjecati na odvijanje plovidbe tim pojasom. Također, ostvarujući svoja ovlaštenja u pogledu zaštite morskog okoliša kao i štiteći svoja suverena prava koja se odnose na živa bogatstva, obalne države mogu u praksi ograničavajuće djelovati na plovidbu gospodarskim pojasom.²⁵

Navedenim ograničenjima treba pridodati i nastojanja nekih država da ograniče vojne vježbe i manevre u tom prostoru mora²⁶ te dužnost svih brodova da poštuju plovne putove i sustave odijeljenog prometa.²⁷ Također, prema toč. 2. članka 58. pravila režima otvorenog mora koja se odnose na brodove - o državnoj pripadnosti i pravnom položaju broda, o ostvarivanju jurisdikcije države zastave, o izuzećima ratnih i javnih brodova, kao i pravila o piratstvu, sprečavanju trgovine robljem i opojnim drogama, neovlaštenom emitiranju radijskih i televizijskih programa, o pravima pregleda i progona te o pravima vezanim uz zaštitu podmorskih kabela i cjevovoda - primjenjuju se u gospodarskom pojasu samo u mjeri u kojoj nisu nespojiva s dijelom V. Konvencije.²⁸

²⁴ Toč. 6. članka 60.

²⁵ Tendencije ograničavanja slobode plovidbe u tom pojasu vezane su i uz tumačenje primjene odredbi Konvencije UN o nedozvoljenom prometu narkoticima i psihotropnim tvarima iz 1988. godine. Detaljnije o izjavi Brazila prilikom potpisivanja te konvencije i o sličnim tumačenjima odredbi Baselske konvencije o nadzoru prekograničnog prometa opasnim otpadom i njegovu odlaganju iz 1989. vidi: *The Law of the Sea, Practice of States at the time of entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, New York, 1994., p. 133. O tome vidi također: B. KWIATKOWSKA, *Creeping Jurisdiction Beyond 200 Miles in the Light of the 1982 Law of the Sea Convention and State Practice, Ocean Development and International Law*, Vol. 22, 1991., p. 162.

²⁶ O pitanjima vezanim uz dopustivost vojnih djelatnosti u gospodarskom pojasu vidi opširnije u posebnom odjeljku ovoga rada - 1.4.

²⁷ Propisuje ih Međunarodna pomorska organizacija u skladu s pravilom 10. Međunarodnih pravila o izbjegavanju sudara na moru iz 1972.

²⁸ Od posebne važnosti za obalne države je mogućnost primjene *prava progona* u gospodarskom pojasu ili nad epikontinentalnim pojasom zbog povrede prava i propisa koji po međunarodnom pravu spadaju u nadležnost obalne države u tim pojasevima. U skladu s toč. 4. članka 211. progon mora započeti dok se strani brod ili jedna od njegovih brodica ili druga plovila, koja rade zajedno i služe se progonjenim brodom kao maticom, nalaze u teritorijalnom moru ili vanjskom pojasu ili isključivom gospodarskom pojasu ili iznad epikontinentalnog pojasa. Puštanje broda "...ne može se zahtijevati samo zato što je brod, u tijeku svog putovanja ... bio praćen kroz dio isključivoga gospodarskog pojasa ili otvorenog mora." (toč. 7. članka 211).

Proizlazi dakle, da pravni režim koji se primjenjuje u tom prostoru mora, ipso facto djeluje na slobodu plovidbe u njemu.

Najvećom prijetnjom slobodi plovidbe gospodarskim pojasom smatra se ostvarivanje prava i dužnosti obalne države temeljem dijela XII. Konvencije, koji se odnosi na zaštitu i očuvanje morskog okoliša.²⁹ Svi strani brodovi, osim onih koji uživaju imunitet,³⁰ dužni su poštivati međunarodne i nacionalne propise o zaštiti od onečišćenja, a u posebnim područjima i dodatne propise obalne države. Radi osiguranja provođenja tih propisa obalna država je ovlaštena poduzimati mjere nadzora i kažnjavanja u skladu s člankom 220. Konvencije. Iako su navedena konvencijska pravila vrlo detaljna, ipak ostavljaju široke mogućnosti za subjektivne procjene obalne države. Neumjereno vršenje te jurisdikcije može predstavljati ozbiljnu smetnju ostvarivanju slobode plovidbe gospodarskim pojasom.³¹

Iako se načelno ne smije upletati u prolazak stranih brodova, obalna država može štiteći svoja suverena prava u pogledu živih bogatstava u prostoru gospodarskog pojasa, poduzimati mjere koje su nužne radi osiguranja poštivanja njezinih propisa donesenih u skladu s Konvencijom.

Te mjere koje uključuju zaustavljanje broda, njegov pregled, uzapćenje i sudski postupak,³² mogu ometati plovidbu ali obalnoj državi omogućavaju neophodnu kontrolu u tom pojasu mora, prvenstveno nad ribarskim brodovima.³³ Zakoni nekih

²⁹ Cf. B. VUKAS, *o.c.*, str. 60. Vidi također: R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *The law of the sea*, Second Edition, Manchester, 1988., pp. 141.

³⁰ Odredbe Konvencije koje se odnose na zaštitu i očuvanje morskog okoliša, prema članku 236. ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćne ratne brodove, ni na druge brodove čiji je vlasnik država ili koje ona koristi, kada ih ona, u danom trenutku, upotrebljava samo za državne netrgovačke svrhe.

³¹ Tako V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava*, Zagreb, 1989., str. 164. Restrikcije slobode plovidbe gospodarskim pojasom navode se i u zakonima nekih država, primjerice Gvajane, Indije, Mauricijusa, Nigerije, Pakistana i Sri Lanke.

³² Prema članku 73. uzapćeni brodovi i njihove posade moraju se osloboditi nakon položenog odgovarajućeg jamstva ili druge garancije. Kazne zbog kršenja pravila obalne države o ribolovu u gospodarskom pojasu ne mogu uključivati zatvaranje ni bilo kakav drugi način tjelesnog kažnjavanja, ako nema drukčijeg sporazuma između država. Država zastave broda mora odmah biti obaviještena o uzapćenju ili zadržavanju broda, kao i o eventualno izrečenim kaznama.

I u prvom slučaju iznesenom pred Međunarodni sud za pravo mora, u vezi s uzapćenjem broda "Saiga" ispred obale zapadne Afrike, većina sudaca je smatrala uzapćenje toga broda - djelovanjem radi kršenja propisa o ribolovu u gospodarskom pojasu (prema članku 73. Konvencije). Sud je donio odluku da se brod i njegova posada trebaju hitno osloboditi uz uvjet polaganja razboritog pologa ili drugog novčanog jamstva. Na zahtjev Svetog Vincenta i Grenadina (države zastave broda) Sud je 1. ožujka 1998. godine donio i odluku o propisivanju privremenih mjera, temeljem članka 290. Konvencije. Opširnije o tim odlukama vidi: *The International Journal of Shipping Law*, September 1998., Part 3, pp. 197 - 203.

³³ O nadzoru plovidbe ribarskih brodova gospodarskom pojasom vidi: M. SERŠIĆ, *Međunarodno ribolovno*

država, međutim, plovību tih brodova gospodarskim pojasom uvjetuju prethodnim priopćenjem ili odobrenjem, a sadrže i druga rješenja koja su u suprotnosti s odredbama Konvencije i međunarodnim običajnim pravom.³⁴

Konvencijom iz 1982. uređena je i plovība međunarodnim tjesnacima i arhipelaškim plovničim putovima. Zbog okvira ovoga rada ovdje se ukazuje samo na temeljne odredbe o **tjesnacima koji služe međunarodnoj plovību**,³⁵ u prvom redu zbog važnosti koju tjesnac Otrantska vrata ima za plovību prema hrvatskim obalama.

U tjesnacima koji služe međunarodnoj plovību između jednoga dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa, u kojima je plovni put makar i dijelom u teritorijalnom moru obalne države (ili obalnih država), uspostavljen je režim *tranzitnog prolaska*.³⁶ U međunarodnim tjesnacima koji spajaju dio otvorenog mora ili gospodarskog pojasa s teritorijalnim morem države koja nema obala na tjesnacu, primjenjuje se, prema članku 45. Konvencije, režim *neškodljivog prolaska*. Taj režim se primjenjuje i u tjesnacima između otoka obalne države i njezinoga kopna, ako postoji pogodan plovni put otvorenim morem ili gospodarskim pojasom od otoka u smjeru otvorenog mora.³⁷ Uz ta dva opća režima za prolazak tjesnacima koji služe međunarodnoj plovību, posebna konvencijska pravila odnose se na šire tjesnace koji služe međunarodnoj plovību, te na one tjesnace “u kojima je prolazak u cjelini ili djelomično uređen međunarodnim konvencijama koje su odavno na snazi posebno za te tjesnace.”³⁸

Za Republiku Hrvatsku od posebne je važnosti pravilo Konvencije koje se odnosi na šire međunarodne tjesnace u kojima postoji put otvorenim morem ili gospodarskim pojasom, koji je jednako pogodan s obzirom na navigacijske i hidrografske osobine

pravo i položaj ribarskih brodova s posebnim osvrtom na odredbe Konvencije UN o pravu mora iz 1982., *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 1988., br. 117 - 118, str. 106 - 107. Vidi također: H. B. ROBERTSON, *o.c.*, p. 892 - 895.

³⁴ Ulazak ribarskih brodova u gospodarski pojas prethodnim odobrenjem svoje vlade uvjetuju primjerice Maldivi - Law No. 32/76 of 5 December 1976 relating to the navigation and passage by foreign ships and aircrafts through the airspace, Territorial Waters and the Economic Zone of the Republic of Maldives, art. 1, *National Legislation on the Exclusive Economic Zone...*, p. 174. U zakonu Španjolske - Act No. 15/1978 on the Economic Zone of 20 February 1978., navodi se da “U ostvarivanju slobode plovīdībe, strani ribarski brodovi moraju udovoljavati španjolskim zakonima donesenim radi sprečavanja ribolova s tih brodova u gospodarskom pojasu, uključujući zakone koji se odnose na prijevoz ribarskog alata.” - art. 5 (2), *ibid.*, p. 283.

³⁵ Dio III. Konvencije (članci 34 - 45).

³⁶ U skladu sa člancima 37 - 44.

³⁷ O bitnim razlikama između režima tranzitnog i neškodljivog prolaska kroz tjesnace koji služe međunarodnoj plovību vidi: B. VUKAS, *o.c.*, str. 53 - 54.

³⁸ O domašaju odredbe (toč. (c) članka 35. Konvencije iz 1982.) vidi поблиže, *ibid.*, str. 52.

kao i putovi koji bi vodili kroz teritorijalno more obalne države. Iako se radi o tjesnacima, u takvim putovima se, prema članku 36., primjenjuju *odredbe o slobodi plovidbe i prelijetanja koje i inače vrijede za te pojaseve mora*. Budući da je prolaz kroz 41 milju široka Otrantska vrata jedini plovni put koji Jadran povezuje s drugim morima, za Hrvatsku je od iznimne vrijednosti izričita garancija slobode plovidbe u tom uskom pojasu, zasada još uvijek otvorenog mora (između teritorijalnih mora Albanije i Italije).³⁹

Što se tiče plovidbe budućim gospodarskim pojasom Hrvatske, treba istaknuti činjenicu da se u glavi IV. Pomorskog zakonika izrijeком ne propisuju nikakve provedbene mjere protiv stranog broda koji bi prekršio međunarodne i domaće propise o zaštiti od onečišćenja u tom pojasu. Budući da je Konvencija iz 1982. za Republiku Hrvatsku ugovor na snazi, a po članku 140. njezinoga Ustava takvi ugovori čine dio unutarnjeg pravnog poretka i po pravnoj su snazi iznad zakona,⁴⁰ i nakon proglašenja gospodarskog pojasa u njemu će se protiv stranih brodova poduzimati samo one provedbene mjere koje predviđa Konvencija. To se može smatrati dodatnim jamstvom da će se u prostoru budućega hrvatskog gospodarskog pojasa i nadalje poštovati sloboda plovidbe kao i prije njegovoga proglašenja.⁴¹

1.2. Sloboda prelijetanja

Sloboda prelijetanja zračnog prostora iznad dijelova mora koji su pod režimom gospodarskog pojasa ostavaruje se jednako kao i nad otvorenim morem. Taj je prostor slobodan, dakle, za prelijetanje svih vrsta zrakoplova iz svih država svijeta.⁴² Na to upućuju odredbe (toč.1. članka 58. i toč. 1(b) članka 87.) Konvencije iz 1982., iako ne razrađuju sadržaj te slobode. Također, ni pitanje pravnog statusa zračnog prostora

³⁹ Detaljnije o primjeni članka 36. Konvencije na Otrantska vrata vidi: B. VUKAS, Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i plovidba Otrantom, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 1984., br. 103 - 104, str. 521 - 528. Vidi također: V. IBLER, Novo u međunarodnopravnom poretku na morima i naši interesi, *Adrias*, 1987., br. 1, str. 16 - 18; D. DUGOŠEVIĆ, Tjesnaci koji služe međunarodnoj plovidbi, *Prinosi* 1982., br. 17, str. 42 - 45.

⁴⁰ Ustav Republike Hrvatske (*Narodne novine*, br.41/2001 - pročišćeni tekst).

⁴¹ Tako V. Đ. DEGAN, Maritime Areas of the Republic of Croatia in its 1994 Maritime Code, *Uporedno pomorsko pravo*, 1996., br. 149 - 152, str. 23.

⁴² Sloboda prelijetanja gospodarskog pojasa jednaka je, dakle, slobodi plovidbe svih brodova otvorenim morem i gospodarskim pojasevima svih država. (Treba napomenuti da u zračnom prostoru iznad svoga kopnenog područja, unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora, svaka država uživa potpunu i isključivu suverenost).

iznad gospodarskog pojasa nije u Konvenciji riješeno na jasan način.⁴³

Unatoč opsežnoj međunarodnopravnoj literaturi koja se odnosi na gospodarski pojas, nije dat ni jasan odgovor na pitanje - je li dužnost poštivanja prava obalne države u zračnom prostoru iznad toga pojasa, ipak neko ograničenje slobode prelijetanja?⁴⁴ Usklađivanje prava obalne države sa slobodom prelijetanja koju u tom prostoru uživaju sve druge države, u svakodnevnoj praksi ipak ne uzrokuje posebne probleme.⁴⁵

Prelijetanje zračnih prostora gospodarskih pojaseva kao i otvorenog mora uređeno je "međunarodnim standardima" i "preporučenom praksom" koje donosi Vijeće Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO).⁴⁶ Cjelokupni međunarodni civilni zračni promet obavlja se na temelju mnogostranih i dvostranih ugovora, među kojima je osnovni Čikaška konvencija iz 1944. godine koja je uz dopune i danas na snazi.⁴⁷ Prelijetanje zračnih prostora iznad tjesnaca koji služe međunarodnoj plovidbi kao i prelijetanje arhipelaških voda uređeno je odredbama Konvencije iz 1982.

Konvencija u člancima 38. i 39. određuje slobodu prelijetanja bez spuštanja iznad tjesnaca podvrnutih režimu tranzitnog prolaska (ali ne i iznad tjesnaca u kojima se primjenjuje režim neškodljivog prolaska), a u članku 53. uređuje se pravo prelijetanja arhipelaških plovnih putova. Iznad njih arhipelaške države mogu odrediti zračne koridore u kojima svi zrakoplovi uživaju pravo prolaska "radi neprekinutog, brzog i neometanog tranzita" između jednog dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa i drugog dijela otvorenog mora ili gospodarskog pojasa.⁴⁸

Sloboda prelijetanja zračnog prostora iznad gospodarskih pojaseva u većini

⁴³ D. RUDOLF uspoređuje u tu svrhu definicije teritorijalnog mora ("pojas mora uz obalu") i gospodarskog pojasa ("područje izvan teritorijalnog mora") te odredbe članka 86. Konvencije, koje izričito isključuju gospodarski pojas iz definicije otvorenog mora. Vidi: *Morski gospodarski pojas u međunarodnom pravu*, Split 1988., str. 77. O tome vidi također: R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, p. 142.

⁴⁴ Opširnije vidi: K. HAILBRONNER, *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea*, *American Journal of International Law*, Vol. 77, 1983, pp. 503 - 506.

⁴⁵ Cf. R. JENNINGS, A. WATTS, *o.c.*, p. 803.

⁴⁶ Međunarodni standardi postaju obvezatni za sve stranke ako se, nakon njihovoga usvajanja u spomenutoj organizaciji, više od polovice njih ne izjasni protiv. Pravni domašaj tih propisa otvara mnogobrojne probleme, posebno kada su u pitanju zrakoplovi država koje nisu učlanjene u tu specijaliziranu ustanovu UN.

⁴⁷ Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu - tzv. Čikaška konvencija stupila je na snagu 4. travnja 1947. godine, a obvezuje i Republiku Hrvatsku. (*Narodne novine - Međunarodni ugovori* br. 12/1993 i br. 1/1994).

⁴⁸ Prema toč. 3. članka 53. Pravila Konvencije iz 1982. koja se odnose na prelijetanje tjesnaca i arhipelaških plovnih putova primjenjuju se na sve vrste zrakoplova, dakle i vojne. Opširan prikaz vidi: K. HAILBRONNER, *o.c.*, pp. 494 - 503.

nacionalnih zakonodavstava navodi se zajedno s druge dvije slobode otvorenog mora, u skladu s Konvencijom iz 1982. Primjer Haitija koji je deklaracijom odredio isključivu suverenost nad zračnim prostorom iznad svoga teritorija i iznad mora pod svojom jurisdikcijom sve do utvrđenih granica, može se smatrati izuzetkom.⁴⁹ Također i pokušaji nekih država, posebice Brazila, Kube i Nikaragve u pravcu nadzora prelijetanja njihovih gospodarskih pojaseva⁵⁰ kao i uspostavljanje tzv. "zona za identifikaciju zbog zračne obrane"⁵¹ mogu se smatrati samo oblicima zadiranja u slobodu prelijetanja, koja se ipak u praksi ostvaruje bez većih teškoća.

Ako Republika Hrvatska uspostavi svoj isključivi gospodarski pojas, u zračnom prostoru iznad njega vrijedila bi dakle, i nadalje sloboda prelijetanja. Ipak, prema članku 42. Pomorskog zakonika, zrakoplovi bi prilikom prelijetanja toga prostora imali obvezu poštivati "opće prihvaćene međunarodne propise i hrvatske propise o suzbijanju onečišćenja mora iz zraka ili zrakom."

1.3. Sloboda polaganja podmorskih kabela i cjevovoda

Sloboda polaganja podmorskih kabela i cjevovoda u podmorju gospodarskog pojasa ostvaruje se u skladu s pravnim režimom koji se primjenjuje u epikontinentalnom pojasu. Prema članku 79. (iz dijela VI. Konvencije koji se odnosi na epikontinentalni pojas), sve su države u tom morskom prostoru ovlaštene *polagati i održavati*⁵² kabele i cjevovode uz uvjet poštivanja određenih prava obalne države.

Riječ je o pravima koja obalna država ima u pogledu poduzimanja "razumnih mjera" za istraživanje toga pojasa kao i iskorištavanje njegovih prirodnih bogatstava,

⁴⁹ "The Republic of Haiti exercises exclusive sovereignty over the air space above its territory and above its jurisdictional waters up to the boundaries established above." - Declaration by the Haitian Government of 6 April 1977 establishing the boundary of the territorial waters of the Republic of Haiti at 12 nautical miles and that of its Economic Zone at 200 nautical miles, *National Legislation on the Exclusive Economic Zone*..., p. 138. Taj zahtjev se ne nalazi u Dekretu - Decree No. 38. of 8 April 1987. Vidi: R. W. SMITH, *Exclusive Economic Zone Claims, An Analysis and Primary Documents*, Dordrecht - Boston - Lancaster, 1986., pp. 201 - 203. *Exclusive Economic Zone*..., p. 138.

⁵⁰ Ti se zahtjevi posebno odnose na ograničenja prelijetanja vojnih zrakoplova. Više pojedinosti vidi: *The Law of the Sea, Practice of States*..., pp. 178 - 179. Vidi također: G. GALDORISI, The United States and the Law of the Sea: A Window of Opportunity for Maritime Leadership, *Ocean Development and International Law*, Vol. 26, 1995., pp. 79 - 80.

⁵¹ Prvu takvu tzv. ADIZ zonu (Air Defence Identification Zone) širine 300 milja od svoje obale ustanovile su Sjedinjene Države u vrijeme Korejskog rata (1950 - 1951), a tu je praksu slijedilo potom još nekoliko država.

⁵² Sve su države dužne prilikom polaganja kabela i cjevovoda dolično paziti na već položene kabele i cjevovode te ne smiju onemogućavati njihove popravke. (Toč. 5. članka 79).

te za sprečavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja iz cjevovoda.⁵³ Međutim, ako kabele ili cjevovodi služe istraživanju ili iskorištavanju bogatstva toga pojasa, ako su vezani uz upotrebu umjetnih otoka, uređaja i naprava pod njezinom jurisdikcijom ili ulaze na njezino područje ili u njezino teritorijalno more, obalna država može sama propisati uvjete za njihovo polaganje.⁵⁴ Od posebne je važnosti za obalnu državu propis prema kojem *određivanje pravca za polaganje cjevovoda podliježe suglasnosti obalne države* - (toč. 3. članka 79).⁵⁵

Iako obalna država ne smije ometati polaganje ili održavanje kabela i cjevovoda u podmorju svoga gospodarskog pojasa, može se zaključiti da su njezini interesi i u odnosu na tu slobodu otvorenog mora,⁵⁶ konvencijskim odredbama ipak u dovoljnoj mjeri zaštićeni. Unatoč tome, u nacionalnim propisima nekih država, primjerice Sejšela, protivno Konvenciji traži se *suglasnost obalne države* ne samo za određivanje pravca polaganja cjevovoda nego i za *polaganje kabela*.⁵⁷ Slične odredbe sadrže zakoni Gvajane,⁵⁸ Sao Tome i Principe,⁵⁹ Mauricijusa⁶⁰ i Svete Lucije.⁶¹ U propisima Malezije, međutim, uopće se ne spominju slobode plovidbe i prelijetanja, a za polaganje podmorskih kabela i cjevovoda navodi se da je moguće samo uz pristanak malezijske vlade.⁶²

U pogledu ostvarivanja slobode polaganja podmorskih kabela i cjevovoda u prostoru potencijalnoga gospodarskog pojasa Republike Hrvatske i ne treba posebno

⁵³ Toč. 2. članka 79.

⁵⁴ U skladu s toč. 4. članka 79.

⁵⁵ Za detaljniju analizu spomenutih konvencijskih odredbi vidi: L. D. M. NELSON, *Submarine Cables and Pipelines, A Handbook on the New Law of the Sea...*, Vol. II, pp. 985 - 986. Vidi također: R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, pp. 142 - 143.

⁵⁶ Ta je sloboda uređena već 1884. Pariškom konvencijom o zaštiti podmorskih kabela, koja je kao poseban propis i danas na snazi. Opširan prikaz sadržaja te konvencije kao i pitanja zaštite podmorskih kabela i naftovoda u ratu i miru vidi: V IBLER, *Podmorski kabele i naftovodi u međunarodnom pravu, Zbornik za pomorsko pravo*, 1961., str. 123 - 178.

⁵⁷ *Maritime Zones Act 1977.*, Act No.15. U članku 7(4) navodi se: "No cables or pipelines shall be laid on the continental shelf or on the sea - bed of the exclusive economic zone unless the authority of the President has been obtained for the delineation of the course of the cables or pipelines. Vidi: *National Legislation on the Exclusive Economic Zone...*, p. 276.

⁵⁸ *Maritime Boundaries Act*, 1977, Act No. 10 of 30 June 1977., art. 20, *ibid.*, p. 130.

⁵⁹ Decree - Law No. 15/78 of 16 June 1978., art 5 (1), *ibid.*, p. 259.

⁶⁰ *Maritime Zones Act*, 1977, Act No. 13 of 3 June 1977., art. 7 (3) (4), *ibid.*, p. 276.

⁶¹ *Maritime Areas Act*, 1984., Part III, art. 13 (2), R. W. SMITH, *o.c.*, p. 389.

⁶² *Exclusive Economic Zone Bill 1984.*, Part VII, art. 22, *ibid.*, p. 268.

naglašavati, da bi sve države, obalne i neobalne, uživale tu slobodu, iako se ni u jednoj od odredbi Pomorskog zakonika to izričito ne navodi.

1.4. Dopustivost mirnodopskih vojnih djelatnosti u gospodarskom pojasu

U opsežnom tekstu Konvencije iz 1982. nigdje se izričito ne spominje pravo sudjelovanja u vojnim djelatnostima u prostoru mora pod režimom gospodarskog pojasa. Jesu li uobičajene vojne aktivnosti koje ratni brodovi obavljaju u doba mira, poput manevara, patroliranja, sidrenja i vježbi oružjem dopuštene u tuđem gospodarskom pojasu? - pitanje je na koje se u konvencijskim odredbama ne može naći izravan odgovor. Čak i izraz "vojne djelatnosti" navodi se u Konvenciji samo jedanput i to u okviru propisa o izuzimanju sporova o vojnim djelatnostima od obveze sudskog rješavanja sporova,⁶³ a ne dakle, ni u jednoj od brojnih odredbi kojima se uređuju pitanja mnogostranih upotreba mora.

Na razloge suzdržanosti Treće konferencije UN o pravu mora da u Konvenciju unese jasne propise o pitanjima vojnih djelatnosti, utjecali su prije svega suprotstavljeni interesi država, koji se u tim pitanjima nisu uspjeli prevladati. Realiziranje želje pojedinih država da se na Konferenciji raspravlja i o razoružanju, prema B. Vukasu bilo bi ugrozilo već i tako vrlo teške pregovore o upotrebi mora u ekonomske, znanstvene i druge mirnodopske svrhe.⁶⁴ Izlaz je nađen u kompromisu čija su posljedica nedovoljno određene pravne formulacije, koje se i u praksi i u međunarodnopravnoj doktrini tumače na različite načine. Budući da intezivne vojne djelatnosti i u doba mira mogu izazivati napetosti među državama, propustom Konvencije iz 1982. da jasno regulira ta pitanja, ostavljeno je plodno tlo za moguće nesporazme, pa i sporove, koji mogu utjecati i na stabilnost međunarodnih političkih odnosa.⁶⁵

Različita tumačenja Konvencije došla su do izražaja već prilikom njezinog potpisivanja (10. prosinca 1982.) kada su Brazil, Zelenortska Republika i Urugvaj u svojim interpretativnim izjavama, iznijeli stajališta prema kojima konvencijske odredbe *ne dopuštaju* stranim ratnim brodovima manevre ili vježbe u gospodarskom pojasu,

⁶³ Toč. 1(b) članka 298.

⁶⁴ Opširnije vidi: B. VUKAS, *Military Uses of the Sea and the United Nations Law of the Sea Convention, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo*, 1990., br. 24, str. 402 - 405.

⁶⁵ Cf. V. IBLER, *Pomorske vojne vježbe i manevri u tuđim isključivim ekonomskim zonama*, *Jugoslavenska revija za međunarodno pravo*, 1987., br. 1 - 2, str. 188, 196. Sličan stav iznosi i B. A. BOCZEK, *Peace time Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Third Countries*, *Ocean Development and International Law*, Vol. 19, 1988., p. 452.

ili bilo kakvu drugu nemiroljubivu upotrebu mora.⁶⁶ Nasuprot tome, Italija je prilikom potpisivanja Konvencije (7. prosinca 1984.) izjavila da “prava i jurisdikcija obalne države u tome pojasu *ne obuhvaćaju pravo zahtijevanja* prethodnog priopćenja vojnih vježbi ili manevara, niti pravo njihovog odobravanja.”⁶⁷ U međunarodnopravnoj doktrini stavovi Brazila, Zelenotske Republike i Urugvaja pretežno su ocijenjeni kao nespojivi s odredbama Konvencije, odnosno protivni pozitivnom međunarodnom pravu.⁶⁸

Stajališta većine autora o dopustivosti vojnih djelatnosti u gospodarskom pojasu temelje se uglavnom na tumačenju konvencijskih odredbi iz članaka 58. i 88. - 115., ali i članka 59. te drugih pravila o plovidbi, znanstvenom istraživanju, umjetnim otocima uređajima i napravama - i to prvenstveno u njihovoj međuzavisnosti.

Iz sadržaja Konvencije iz 1982. u cjelini, posebice iz njezine preambule, može se zaključiti da njezine odredbe uređuju odnose na moru samo u vrijeme mira. Članak 301. propisuje da se države stranke, u ostvarivanju svojih prava i dužnosti koje imaju prema Konvenciji “suzdržavaju od prijetnje silom ili upotrebe sile koje su uperene protiv teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti bilo koje države, ili su na bilo koji način nespojive s načelima međunarodnog prava sadržanima u Povelji Ujedinjenih naroda.” U članku 88. navodi se da je otvoreno more “rezervirano za miroljubive svrhe”, a u toč. 2 članka 58. upućuje se na primjenu odredbi članaka 88. - 115. te drugih primjerenih pravila međunarodnoga prava i u gospodarskom pojasu, “u onoj mjeri u kojoj nisu nespojiva” s dijelom V. Konvencije.

Domašaj odredbi koje se odnose na “*miroljubive svrhe*” prema V. Đ. Deganu valja tumačiti u svjetlu svih drugih propisa Konvencije, ali se iz njih ne može zaključiti da su vojne djelatnosti stranih ratnih brodova ograničenije u gospodarskom pojasu nego u otvorenom moru.⁶⁹ U tim odredbama, za B. H. Oxmana riječ je samo o

⁶⁶ U izjavi Brazila navedeno je, među ostalim, da “odredbe Konvencije ne ovlašćuju strane države da obavljaju vojne vježbe ili manevre u gospodarskom pojasu, naročito ako uključuju upotrebu oružja ili eksploziva, bez odobrenja obalne države...”. Gotovo identičnim riječima izraženo je ograničavanje slobode plovidbe stranih ratnih brodova u izjavama Zelonrtske Republike i Urugvaja, *Law of the Sea Bulletin*, No. 5, 1985., p. 45.

⁶⁷ *Law of the Sea Bulletin*, No. 4, 1985., p. 13.

⁶⁸ Prema H. B. ROBERTSONU, takvi stavovi mogu dovesti do opasnosti za slobodu plovidbe, a u zatvorenim morima poput Sredozemlja ili Kariba, mogu narušiti ne samo ravnotežu ustanovljenu Konvencijom, nego i međunarodnu sigurnost u cjelini. Vidi opširnije: *o.c.*, p. 885 - 888. Vidi također: V. IBLER, *o.c.*, str. 187.

⁶⁹ Za detaljniju analizu konvencijskih propisa koji se odnose na upotrebe mora u miroljubive svrhe vidi: V. Đ. DEGAN, Miroljubive upotrebe mora, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 1985., br. 5-6, str. 561 - 569.

političkim ciljevima koje bi države trebale postići u daljnjim pregovorima o ograničavanju i nadzoru tih djelatnosti na moru.⁷⁰

Prema B. Vukasu povijest pregovora na Trećoj konferenciji o pravu mora potvrđuje da se i stranim ratnim brodovima može dopustiti ne samo sloboda plovidbe, nego i manevri (uz upotrebu oružja), jer se upravo na takve djelatnosti odnosi dio toč.1. članka 58. Uz slobodu plovidbe, prelijetanja i polaganja podmorskih kabela i cjevovoda, Konvencija tom odredbom, prema mišljenju profesora Vukasa, jamči svim državama **”i druge međunarodnopravno dopuštene upotrebe mora** koje se tiču tih sloboda, kao što su one vezane uz iskorištavanje brodova, zrakoplova i podmorskih kabela i cjevovoda, a u skladu sa drugim odredbama Konvencije”.⁷¹ Iz toga jasno slijedi da države imaju pravo izvoditi i vojne aktivnosti u tuđim gospodarskim pojasevima, što je gledište koje zastupaju i drugi autori u međunarodnopravnoj doktrini.⁷² U prostorima mora pod režimom gospodarskog pojasa međunarodnopravno su dopušteni, dakle, ne samo mirnodopska plovidba stranih ratnih brodova, nego i vojne vježbe i manevri, ali se trebaju obavljati ne kršeći zabrane iz članka 301. i u granicama određenim međunarodnim obvezama svake države.⁷³

Neki autori smatraju, međutim, da se pitanje dopustivosti vojnih djelatnosti u tuđim gospodarskim pojasevima treba riješiti primjenom članka 59. Konvencije, koji se odnosi na tzv. **rezidualna prava**.⁷⁴ F. H. Paolillo pravo izvođenja vojnih aktivnosti u gospodarskom pojasu smatra jednim od najvažnijih primjera rezidualnih prava,⁷⁵ a

⁷⁰ Cf. B. H. OXMAN, *The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, *Virginia Journal of International Law*, Vol. 24, 1984., No. 4. p. 832.

⁷¹ B. VUKAS, *o.c.*, str. 410.

⁷² Posebice T. Treves i B. Kwiatkowska.

⁷³ Na to posebno upozorava V. Ibler koji svoje gledište o dopustivosti vojnih djelatnosti u gospodarskom pojasu formuliра na slijedeći način: “Konvencija UN o pravu mora ne dopušta zaključak da su pomorske vojne vježbe i manevri u tuđim EEZ-ama zabranjeni i da bi, prema tome, bili dopušteni jedino ako to obalna država kojoj ta EEZ pripada, dopusti.” Opširnije vidi: V. IBLER, *o.c.*, str. 189, 196.

⁷⁴ Sadržaj toga članka koji se odnosi na rješavanje sukoba u slučajevima za koje Konvencija ne pripisuje nikakva prava ni jurisdikciju u isključivom gospodarskom pojasu, ni obalnoj državi ni drugim državama, krajnje je neodređen. U prikazu pojma *rezidualnih prava* V. Ibler ističe da je riječ o pravima koja u nekom pravnom tekstu nisu ni spomenuta na način koji utvrđuje, izravno ili neizravno, kome ona pripadaju. Moguće je da ta prava namjerno nisu spomenuta, ali je moguće da nisu spomenuta jer u tom času i ne postoje, ali se mogu pojaviti kada tehnički napredak to omogući. U času kada se faktična mogućnost pojavi, pojavit će se i odgovarajuće pravo i pripast će određenom subjektu, na temelju nekog već postojećeg prava ili instituta. Od važnosti će najvjerojatnije biti okolnost uz koji prostor će vršenje toga prava biti vezano. Moguće je, međutim, i postojanje pravne praznine, pa pravni poredak neće moći dati odgovor - tko je nositelj toga novog, rezidualnog prava. Vidi: V. IBLER, *Rječnik međunarodnog javnog prava*, Zagreb, 1987., str. 281 - 282.

⁷⁵ Cf. F. H. PAOLILLO, *o.c.*, p. 111. Vidi također: B. A. BOCZEK, *o.c.*, pp. 455 - 456.

T. Scovazzi neke vojne djelatnosti kao što su pokusi oružjem, svrstava u “ostale” slučajeve koji potpadaju pod članak 59. Te djelatnosti stoga, prema njegovom mišljenju, mogu biti dosljedno provođene samo nakon uzimanja u obzir interesa koji su u pitanju kako za obalnu državu, tako i za druge države.⁷⁶

Iz analize konvencijskih pravila koja se odnose na umjetne otoke, uređaje i naprave može se zaključiti da je i trećim državam u gospodarskom pojasu ostavljena mogućnost da postavljaju **uređaje i naprave koji mogu služiti i u vojne svrhe**, ako pri tome ne krše prava obalne države u tom pojasu. Prema članku 60. obalna država ima “isključivo pravo graditi i dopuštati i uređivati izgradnju, rad i upotrebu umjetnih otoka”,⁷⁷ a u pogledu uređaja i naprava⁷⁸ njezina prava se ograničavaju na svrhe navedene u toč. 1(b) i (c), tj. na “uređaje i naprave za svrhe predviđene u članku 56. i za druge gospodarske svrhe”, te na one “koji mogu ometati ostvarivanje prava obalne države u pojasu”. Te odredbe ne zabranjuju, prema tome, i trećim državam da samostalno izgrađuju i koriste uređaje i naprave koji ne služe u gospodarske svrhe niti ometaju prava obalne države u gospodarskom pojasu. Slijedi dakle, da ti uređaji i naprave mogu služiti i za vojne namjene.⁷⁹

Zahtjevima o isključivim pravima obalne države u pogledu podizanja svih vrsta uređaja i naprava, neovisno o njihovoj svrsi, u interpretativnim izjavama Brazila, Urugvaja i Zelenotske Republike nastojali su se zaštititi upravo ti interesi.⁸⁰

Budući da bi se znanstvena istraživanja mora prema Konvenciji trebala obavljati “isključivo u miroljubive svrhe”,⁸¹ postavlja se i pitanje dopustivosti obavljanja u gospodarskom pojasu **znanstvenih istraživanja u vojne svrhe**. Teško je naime procijeniti koja su znanstvena istraživanja u miroljubive svrhe, a koja to nisu, te kakvo izravno značenje mogu imati za istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava.

Kako ni u tom pogledu Konvencija ne donosi jasna i dorečena rješenja i u djelima

⁷⁶ T. SCOVAZZI, *Naval Manoeuvres in the Exclusive Economic Zone, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo*, 1990., br. 24, str. 288 - 289.

⁷⁷ Toč. 1(a) članka 60.

⁷⁸ Treba napomenuti da se u članku 60. ne spominje termin *sprave* (*devices*), koji se navodi u drugim dijelovima Konvencije - u dijelu XI (Zona) u toč. (a) članka 145; u dijelu XII (Zaštita i očuvanje morskog okoliša) u toč. 3(c) i (d) članka 194. i u dijelu XIV (Razvoj i prijenos morske tehnologije) u toč. (b) članka 274. O važnosti toga termina koji se koristio i u Konvenciji o epikontinentalnom pojasu (toč. 2. članka 5) i njegovom tumačenju, opširnije vidi: B. A. BOCZEK, *o.c.*, str. 453 - 454.

⁷⁹ Cf. B. VUKAS, *o.c.*, 412 - 413; *id.*, *Peaceful Uses of the Sea, Denuclearization and Disarmament, A Handbook on the New Law of the Sea...*, Vol II. pp. 1255 - 1256.

⁸⁰ Vidi o tome: B. KWIATKOWSKA, *o.c.*, pp. 161 - 162.

⁸¹ Prema toč. (a) članka 240.

iz međunarodnoga prava mora iznose se različita stajališta. Prema B. H. Oxmanu znanstvena istraživanja mora u vojne svrhe dozvoljena su svim državama na temelju toč. 1. članka 58.⁸² M. Seršić ističe da bi u skladu s općim međunarodnim pravom, znanstvena istraživanja mora u vojne svrhe koja bi imala napadačke ciljeve prema nekoj državi, trebalo smatrati zabranjenima. Naprotiv, za istraživanja koja bi se obavljala radi vlastite sigurnosti i obrane od napada, treba smatrati da se obavljaju u miroljubive svrhe.⁸³ Ipak, prema V. Đ. Deganu, u praksi će vjerojatno te dvije vrste istraživanja biti teško ili nemoguće razlučiti, a moguće je također, da najveći dio vojnih istraživanja ostane tajnom za ostale države.⁸⁴ Stoga su prava koja Konvencija daje obalnoj državi u dijelu XIII. prvenstveno njezino pravo *uskratiti pristanak* za obavljanje znanstvenoga istraživanja u svome gospodarskom pojasu,⁸⁵ od iznimne važnosti za njezine sigurnosne i obrambene interese.

U međunarodnopravnoj praksi snažne maritimne države inzistirale su na slobodi izvođenja vojnih operacija izvan granica teritorijalnog mora drugih država, temeljeći svoja stajališta na običajnom pravu koje je kodificirano u ženevskim konvencijama iz 1958. i u Konvenciji iz 1982.⁸⁶ S druge strane, neke države u svom unutrašnjem zakonodavstvu zauzele su vrlo restriktivna stajališta u pogledu vojnih aktivnosti stranih država, primjerice Sjeverna Koreja, Brazil, Zelenortska Republika i Iran, te Somalija za svoje teritorijalno more u širini od 200 milja.⁸⁷

Pozornost koja je u ovome radu posvećena pitanjima vezanim uz vojne djelatnosti u gospodarskom pojasu, proizlazi ne samo iz potrebe da se analiziraju nedovoljno jasne konvencijske odredbe koje se na njih odnose, nego prije svega, iz pravne, vojne pa i političke važnosti koju ta pitanja imaju za svaku obalnu državu. S obzirom da prostor budućega hrvatskog gospodarskog pojasa može biti od značaja i za obavljanje različitih vojnih djelatnosti (primjerice mogućnosti izvođenja zajedničkih manevara i sl.⁸⁸) i nadležna vojna tijela u Republici Hrvatskoj također bi trebala ocijeniti

⁸² I konvencijske odredbe prema kojima obalna država ima pravo kontrole nad znanstvenim istraživanjima u gospodarskom pojasu B. H. OXMAN tumači vrlo restriktivno, svodeći ih samo na ona koja su povezana s gospodarskim istraživanjima i iskorištavanjem toga pojasa. Vidi: *o.c.*, pp. 846 - 847.

⁸³ M. SERŠIĆ, Znanstveno istraživanje mora prema Konvenciji UN o pravu mora iz 1982., *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 1988., br. 119 - 120, str. 230.

⁸⁴ V. Đ. DEGAN, *o.c.*, str. 565. Vidi također: M. ŠKRK, Međunarodnopravni aspekti znanstvenog istraživanja mora s posebnim osvrtom na Jadransko more, *Adrias*, 1988., br. 2, str. 174.

⁸⁵ Toč. 5. članka 246.

⁸⁶ Tako T. SCOVAZZI, *o.c.*, str. 296.

⁸⁷ Opširnije vidi *ibid.*, str. 295. Vidi također: G. GALDORISI, *o.c.*, p. 80; *The Law of the Sea, Practice of States...*, p. 133.

⁸⁸ Ako bi npr. ratni brodovi neke strane države izvodili u budućem hrvatskom gospodarskom pojasu vojne

posljedice proglašavanja odnosno neproglašavanja toga pojasa i s vojnog gledišta. Budući da Hrvatska još nije uspostavila taj pojas, prikraćena je i u mogućnosti da donosi političke odluke u vezi s vojnim djelatnostima, kojima bi izražavala svoje vanjskopolitičke stavove i time sudjelovala u međudržavnim političkim procesima.⁸⁹

2. POSEBNA PRAVA NEOBALNIH DRŽAVA I DRŽAVA U NEPOVOLJNOM GEOGRAFSKOM POLOŽAJU

U morskim prostorima pod režimom gospodarskog pojasa neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju imaju poseban tretman. Iako se s obzirom na mogućnosti korištenja mora položaj *država koje nemaju morsku obalu*⁹⁰ i onih država koje se mogu ubrojiti u *države nepovoljnog geografskog položaju*⁹¹ bitno razlikuje, nezadovoljstvo rješenjima usvojenim na Trećoj konferenciji o pravu mora, okupilo ih je u jedinstvenu interesnu grupu.

Kao države u "nepovoljnom geografskom položaju" deklarirale su države na različitom stupnju razvoja iz svih dijelova svijeta, kratkih obala ili smještene u uskim morima, te zbog toga uskraćene u mogućnostima uspostavljanja gospodarskih pojaseva odnosno iskorištavanja svih prednosti tih morskih prostora (npr. Irak, čija je obala duga samo 10 milja ili Singapur, čiji bi gospodarski pojas imao površinu od samo 100 kvadratnih milja, ali i Jamajka koja je ovisna o iskorištavanju gospodarskih pojaseva drugih država prvenstveno iz ekonomskih, a ne geografskih razloga).⁹²

Ta brojna, ali u pregovorima vrlo kompaktna i djelotvorna skupina od 55 zemalja koja je okupila trećinu sudionika Konferencije (26 država u nepovoljnom geografskom

vježbe i manevre uz upotrebu oružja i eksploziva, Hrvatska bi imala pravo protestirati protiv takvih čina kao prijetnje silom protiv svoje teritorijalne cjelovitosti ili političke neovisnosti, zabranjene Poveljom UN, ali ne i kao povrede suverenih prava u gospodarskom pojasu.

⁸⁹ Cf. V. IBLER, *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb, 2000., str. 202 - 203.

⁹⁰ U Konvenciji se tim riječima definira pojam *neobalne države*, iako je suvišno bilo tako jasan pojam uopće i objašnjavati (toč. 1(a) članka 124).

⁹¹ U toč. 2. članka 70. određuje se da izraz *država u nepovoljnom geografskom položaju* "označava obalne države, uključujući obalne države u zatvorenim ili poluzatvorenim morima, koje njihov geografski položaj čini, glede dovoljne opskrbe ribom za prehrambene potrebe njihova stanovništva ili dijela stanovništva, ovisnima o iskorištavanju živih bogatstava gospodarskih pojaseva drugih država u subregiji ili regiji, i obalne države koje ne mogu imati vlastiti gospodarski pojas."

⁹² Definiranje pojma *države u nepovoljnom geografskom položaju*, uzrokovalo je na Konferenciji dugotrajne rasprave. Opširnu analizu tih diskusija i nedovoljno precizne definicije koja je unesena u Konvenciju vidi: L. CAFLISCH, Što je država u nepovoljnom geografskom položaju, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 1985., br. 5 - 6, str. 599 - 610.

položaju i 29 neobalnih država⁹³) uspjela se suprotstaviti donošenju odluka koje su bile protivne njihovim interesima. To se prije svega odnosi na ograničenje suverenih prava obalnih država u pogledu bioloških bogatstava. S obzirom na neživa bogatstva, ni neobalne države, niti bilo koja druga grupa država nije uspjela ishoditi nikakva ograničenja suverenih prava obalne države.⁹⁴

U Konvenciji se izričito navodi da su neobalne države u prostorima gospodarskih pojaseva, izjednačene sa svim ostalim državama u pogledu sloboda plovidbe, preljetanja i polaganja podmorskih kabela i cjevovoda te drugih međunarodnopravno dopuštenih upotreba mora koje se odnose na te slobode (naravno, u skladu s drugim odredbama Konvencije). Pored tih, u Konvenciju su unesena i brojna druga pravila u prilog neobalnih država i država u nepovoljnom geografskom položaju kojima se zaštićuju njihovi interesi u morskim područjima koja su ranije bila pod režimom otvorenog mora.⁹⁵ Temeljem tih propisa i u prostoru potencijalnoga gospodarskog pojasa Republike Hrvatske, svoja prava mogle bi ostvarivati neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju iz iste regije ili subregije.

2.1. Pravo sudjelovanja u iskorištavanju živih bogatstava

Prvenstveno pravo sudjelovanja, na pravičnoj osnovi, u iskorištavanju viška dopustivoga ulova u gospodarskim pojasevima država koje se nalaze u istoj subregiji ili regiji, najvažnije je pravo koje su neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju dobile Konvencijom iz 1982. u morskim prostorima pod tim

⁹³ Broj neobalnih država posljednjih godina se povećao (dijelom kao posljedica raspada Sovjetskog Saveza i drugih država), a prema većini statistika (koje se razlikuju s obzirom na uzimanje u obzir tzv. "mikro" država) danas je u svijetu 41 neobalna država: Afganistan, Andora, Armenija, Austrija, Azerbajdžan, Bjelorusija, Bocvana, Bolivija, Burkina Faso, Burundi, Butan, Centralna Afrička Republika, Čad, Češka, Kazahstan, Kirgistan, Laos, Lesoto, Lihtenštajn, Luksemburg, Mađarska, Makedonija, Malavi, Mali, Moldavija, Mongolija, Nepal, Niger, Paragvaj, Ruanda, San Marino, Slovačka, Svazi, Švicarska, Tadžikistan, Turkmenistan, Uganda, Uzbekistan, Vatikan, Zambija i Zimbabve.

⁹⁴ Vidi opširnije: B. VUKAS, Pritisak zemalja bez morske obale i država u nepovoljnom geografskom položaju na eksploataciju izvora u ekonomskoj zoni susjednih zemalja, *Ekonomске posljedice Konvencije o pravu mora na zemlje u razvoju i Jugoslaviju*, izd. Instituta za zemlje u razvoju, Zagreb, 1983, str. 27 - 28. Vidi također: T. T. B. KOH, S. JAYAKUMAR, The Negotiating Process of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary*, Vol. I, Dordrecht / Boston / Lancaster, 1985., pp. 72 - 75.

⁹⁵ Općenito o ispunjenju zahtjeva te specifične grupe država i formuliranju propisa o zaštiti njihovih prava i interesa u područjima gospodarskih pojaseva vidi: W. C. EXTAVOUR, *The Exclusive Economic Zone, A Study of the Evolution and Progressive Development of the International Law of the Sea*, Geneve, 1979., pp. 243 - 266; D. P. O'CONNELL, *The International Law of the Sea*, Vol. I - II, Oxford, 1984., 580 - 581.

režimom.⁹⁶ Te države imaju, dakle, **prednost pred svim ostalim državama u dobivanju pristupa višku ulova**, tj. onom dijelu živih bogatstava koji preostane od dopustivog ulova, što ga određuje sama obalna država, nakon što iscrpi svoje mogućnosti za lovljenje.

Neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju to svoje pravo ostvaruju temeljem dvostranih, subregionalnih i regionalnih sporazuma zaključenih s obalnom državom.⁹⁷ U njima se utvrđuju uvjeti i načini sudjelovanja u izlovljavanju toga viška živih bogatstava. Odredbe Konvencije nalažu da se prilikom zaključivanja tih sporazuma, izbjegavaju štetni učinci ribarskim zajednicama ili ribarskoj industriji obalne države te vodi računa o tome da li te države već sudjeluju i da li su ovlaštene sudjelovati u iskorištavanju živih bogatstava u gospodarskim pojasevima drugih obalnih država. Potrebno je voditi računa, također, o prehrambenim potrebama stanovništva tih država kao i o tome sudjeluju li već druge neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju u iskorištavanju živih bogatstava obalne države, da bi se izbjeglo “nametanje posebno teškog tereta samo jednoj obalnoj državi ili jednom njezinom dijelu”.⁹⁸

U prilog *neobalnih država u razvoju i država u razvoju čiji je geografski položaj nepovoljan*, u Konvenciju je uneseno još jedno značajno pravilo. “Kada se ribolovni kapacitet obalne države približi stupnju razvijenosti koji joj omogućuje iskorištavanje cjelokupnoga dopustivog ulova živih bogatstava u svome gospodarskom pojasu, ta obalna država i druge zainteresirane države” surađuju radi zaključivanja pravičnih dogovora kojima bi se tim zemljama u razvoju dopustilo sudjelovanje u iskorištavanju živih bogatstava toga pojasa. Pri tome valja voditi računa i o svim činiteljima koji su utjecali na modalitete i uvjete prijašnjih ugovora.⁹⁹

Treba istaknuti, međutim, da uz pravila koja ograničavaju suverena prava obalnih država u pogledu iskorištavanja živih bogatstava njihovih gospodarskih pojaseva, Konvencija sadrži i propise koji sprečavaju da ta ograničenja znatnije oštete

⁹⁶ U skladu s toč. 1 članka 69. i toč. 1. članka 70.

⁹⁷ Sporazum između Perua i Bolivije (zaključen 24. siječnja 1992.) jedan je od rijetkih primjera primjene u praksi članka 69. Konvencije. Vidi: *The Law of the Sea, Practice of States...*, p. 190.

Pravo pristupa živim bogatstvima u gospodarskom pojasu vrlo rijetko se navodi i u zakonima obalnih država. Među malobrojnim primjerima su odredbe članka 13. marokanskog zakona (Act No. 1 - 81 of 18 December 1980, promulgated by dahir No. 1 - 81 - 179 of 8 April 1981, establishing a 200 - nautical - mile Exclusive Economic Zone off Moroccan coasts) i članak 4. zakona Toga (Ordinance No. 24 delimiting the Territorial Waters and creating a protected Economic Maritime Zone of 16 August 1977), *National Legislation on the Exclusive Economic Zone...*, pp. 198, 289.

⁹⁸ Toč. 2. članka 69. i toč. 3. članka 70.

⁹⁹ Toč. 3. članka 69. i toč. 4. članka 70.

gospodarstva obalnih država. Tako se prema članku 71. u potpunosti isključuje primjena svih posebnih pravila o participaciji neobalnih država i država u nepovoljnom geografskom položaju u gospodarskim pojasevima onih *obalnih država čije je gospodarstvo pretežno ovisno o iskorištavanju živih bogatstava u tom pojasu*, kao što je primjerice Island. Također, Konvencijom se zabranjuje da se prava neobalnih država i država u nepovoljnom geografskom položaju prenose trećim državama ili njihovim državljanima najmom ili licencom, zasnivanjem zajedničkih pothvata ili na bilo koji drugi način, osim ako na to ne pristane obalna država.¹⁰⁰

Valja skrenuti pozornost da navedena prava u pogledu živih bogatstava nemaju sve neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju podjednako u svim područjima. U skladu s odredbama toč. 4. članka 69. i toč. 5. članka 70., ***razvijene države bez morske obale i razvijene države u nepovoljnom geografskom položaju mogu sudjelovati u iskorištavanju živih bogatstava samo u gospodarskim pojasevima razvijenih država iz iste subregije ili regije.***

To ograničenje od posebne je važnosti za Republiku Hrvatsku, budući da bi joj omogućilo, da razvijenim neobalnim državama iz svoga zaleđa - Austriji, Mađarskoj, Češkoj i Slovačkoj, nakon uspostavljanja gospodarskog pojasa, ne mora dopuštati prioritet u participaciji viška dopustivog ulova. Ostvarivanje toga prava mogle bi tražiti, dakle, samo one neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju “iz iste subregije ili regije” koje su zemlje u razvoju poput npr. Bosne i Hercegovine.¹⁰¹

Treba napomenuti i da se zahtjevi u tom pogledu ne temelje uvijek samo na pravnim pravilima, nego i na ekonomskim ovisnostima između obalnih, neobalnih i država u nepovoljnom geografskom položaju, te na političkim vezama i dobrosusjedskim odnosima.¹⁰²

Ako je neka susjedna država već ranije lovila u vodama koje sada pripadaju gospodarskom pojasu, o toj bi činjenici i prema Konvenciji, obalna država trebala voditi računa prilikom odobravanja pristupa višku dopustivog ulova.¹⁰³ Hrvatska bi u

¹⁰⁰ Prema članku 72.

¹⁰¹ S obzirom na nepreciznost definicije *države u nepovoljnom geografskom položaju* iz toč. 2. članka 70. Konvencije (“...koje njihov geografski položaj čini, glede dovoljne opskrbe ribom za prehrambene potrebe njihova stanovništva ili dijela stanovništva, ovisnima o iskorištavanju živih bogatstava gospodarskih pojaseva drugih država u subregiji ili regiji...”) postavlja se pitanje mogu li se i neke susjedne države koje imaju prostore za uspostavljanje vlastitih gospodarskih pojaseva, ipak okvalificirati kao države iz te kategorije (npr. Albanija i Grčka, pa čak i Italija). Budući da se ni pojmovi “subregija” i “regija” ne određuju pobliže, iz konvencijskih odredbi u tom pogledu ne slijede savim precizni odgovori. O tome opširniju analizu vidi: B: VUKAS, o.c., str. 25.

¹⁰² Cf. *ibid.*

¹⁰³ Taj opći kriterij prilikom odobravanja pristupa navodi se u toč. 3 članka 62.

tom pogledu, u duljem vremenskom razdoblju, trebala voditi računa o interesima susjednih država na Jadranu.

Mogući zahtjevi od strane susjednih neobalnih država i onih koje bi se mogle svrstati među države u nepovoljnom geografskom položaju ne bi, međutim, trebali imati utjecaja na odluku Republike Hrvatske o uspostavljanju gospodarskog pojasa.

Nakon njegovoga proglašenja, Hrvatska bi stekla suverena prava izlovljavanja dopustivog ulova živih bogatstava koja su sada u morskim prostorima pod režimom otvorenog mora, u kojima sve države imaju slobodu ribolova. Pravna situacija u kojoj bi mogla dopuštati trećim državama izlovljavanje viška, ukoliko sama ne bi imala sposobnost iskorištavanja cjelokupnog dopustivog ulova, za Hrvatsku je u svakom slučaju daleko povoljnija od sadašnjih okolnosti.¹⁰⁴ Osim dobivanja financijske naknade od stranih ribara, u budućem gospodarskom pojasu cjelokupan ribolov odvijao bi se pod nadzorom i propisima Republike Hrvatske.

2.2. Zaštita interesa u pogledu znanstvenoga istraživanja

Konvencija iz 1982. posebno zaštićuje interese neobalnih država i država u nepovoljnom geografskom položaju koje se nalaze u susjedstvu obalne države u čijem se gospodarskom pojasu (ili na epikontinentalnom pojasu) obavlja znanstveno istraživanje mora.

Države i nadležne međunarodne organizacije koje namjeravaju poduzeti znanstvenoistraživački projekt “obavještavaju susjedne neobalne države i države u nepovoljnom geografskom položaju o predloženom istraživačkom projektu, i obalnoj državi priopćuju slanje te obavijesti.”¹⁰⁵ Nakon što obalna država pristane na predloženi projekt (u skladu s člankom 246. i drugim relevantnim odredbama Konvencije) nositelj projekta spomenutim državama dostavlja, “na njihov zahtjev i kada je to prikladno”, cjelovite podatke o obilježju i ciljevima projekta, te ih izvještava i o svim važnim izmjenama.¹⁰⁶ Ako susjedne neobalne zemlje i susjedne zemlje u geografski nepovoljnom položaju zatraže, omogućit će se i njihovim stručnjacima, kad god je to izvedivo, sudjelovanje u projektu, u skladu s uvjetima dogovorenima između obalne

¹⁰⁴ Vidi *supra*, str. 28 - 29.

¹⁰⁵ Toč. 1. članka 254.

¹⁰⁶ Kompromisni karakter tih propisa analizira M. ŠKRK, *o.c.*, str. 172. Vidi također: H. TUEK, G. HAFNER, *The Land - Locked Countries and the United Nations Convention on the Law of the Sea, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo*, 1985., br. 21, str. 66; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, p. 322.

države i nositelja projekta.¹⁰⁷ Spomenutim državama, dostavit će se također, na njihovo traženje, procjene podataka, uzoraka i rezultata znanstvenoistraživačkog projekta ili će im se pomoći u njihovim vlastitim procjenama ili interpretacijama, ako to nije u suprotnosti s uvjetima koje je postavila obalna država ili s ugovorom o objavljivanju rezultata istraživanja koji su od izravnog značenja za istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava.¹⁰⁸

U potencijalnom gospodarskom pojasu Republike Hrvatske neke od susjednih razvijenih neobalnih država, primjerice Austrija,¹⁰⁹ kao i druge među već spomenutim državama zainteresiranima za ribolov, vrlo će vjerojatno nastojati uspostaviti i oblike suradnje u znanstvenom istraživanju toga morskog prostora.

3. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Analiza konvencijskih odredbi kao i primjeri iz nacionalnih zakonodavstava i prakse država upućuju na zaključak da ostvarivanje prava trećih država u gospodarskom pojasu ne može znatnije utjecati na snažnu pravnu poziciju obalne države u tom prostoru mora.

Unatoč ograničenjima suverenih prava i dužnostima koje obalna država u tom prostoru ima prema svim ostalim državama, gospodarski pojas ima vrlo široku primjenu u međunarodnoj zajednici. Taj pravni režim dosada je uspostavilo već 113 država na morima u svim dijelovima svijeta,¹¹⁰ ostvarujući u njemu važna suverena prava i jurisdikcijska ovlaštenja u ravnoteži s pravima, slobodama i dužnostima svih drugih država.

Republika Hrvatska jedna je od malobrojnih obalnih država koja još nije proglasila svoj gospodarski pojas na koji ima neosporno pravo temeljem općega prava mora i Konvencije iz 1982. Iako zbog toga propušta ostvarivati široki opseg prava koja zemlji upućenoj na pomorske djelatnosti omogućavaju brojne prednosti i izravne koristi,

¹⁰⁷ Prema toč. 3. članka 254. angažirati se mogu samo oni kvalificirani stručnjaci, koje su imenovalе susjedne neobalne države i susjedne države u nepovoljnom geografskom položaju, a čijem se izboru obalna država nije usprotivila.

¹⁰⁸ Toč. 4. Članka 254.

¹⁰⁹ Austrija je na Trećoj konferenciji UN o pravu mora iskazivala poseban interes u pogledu istraživanja i iskorištavanja bogatstava mora. Vidi: B. VUKAS, *o.c.*, str. 29.

¹¹⁰ Table of claims to maritime jurisdiction (as at 13 December 2002), 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/status.htm> (15. 04. 2003).

pitanje uspostavljanja toga pojasa u Jadranu još uvijek je otvoreno. Budući da o njemu tek predstoji odlučivanje nadležnih državnih tijela, od posebne je važnosti istaknuti da se dužnosti prema drugim državama u tom prostoru mora, ne mogu ocijeniti nikakvim zaprekama za što skorije donošenje odluke o proglašenju gospodarskog pojasa Republike Hrvatske.

Summary:

*THE RIGHTS OF OTHER STATES IN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE
OF THE COASTAL STATE*

The topic of this paper is a review of the rights which all states, whether coastal or land-locked enjoy in the exclusive economic zone, the freedoms of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines.

The author analyzes the provisions of the 1982 UN Law of the Sea Convention (especially article 58 which is the complement of article 56) and problems of their different interpretations in the practice of states.

An analysis of these provisions is made in the light of their future application in the exclusive economic zone of the Republic of Croatia.

Key words: exclusive economic zone, navigation, overflight, submarine cables and pipelines, land-locked states, geographically disadvantaged states.

OSOBE NA STRANI BRODA U UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Mr.sc. VESNA SKORUPAN, asistent
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti
Frane Petrića 4, 10000 Zagreb

UDK 347.795.3
347.792
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 20.02.2003.
Prihvaćeno za tisak: 14.05.2003.

U radu se analiziraju odredbe Haških i Hamburških pravila, te novog Nacrta konvencije o prijevoznom pravu, koje govore o prijevozniku. Centralni problem ovog rada je identitet osoba na strani broda u Pomorskom zakoniku de lege lata i de lege ferenda. Pokušat ćemo raspraviti koje se osobe pojavljuju na strani broda i odgovoriti na pitanje u kojoj je mjeri pozitivni hrvatski propisi adekvatno normirao ovaj problem.

Za razumijevanje složenih odnosa između stranaka koji nastaju sklapanjem i izvršavanjem prijevoznih ugovora neophodno je poznavati pravnu prirodu i sistematizaciju ugovora. Zbog toga se u radu to posebno razmatra, ukazujući pritom na temeljne teorijske dvojbe i shvaćanja doktrine. Govori se o obvezama i pravima stranaka na strani broda, njihovoj pravnoj osobnosti, te opisuje kako sudjeluju u rizicima i koristima koji nastaju iskorištavanjem broda u funkciji prijevoza stvari. Posebno se analiziraju rješenja i novine koje se predlažu Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika u pogledu ovog problema, te se osvrće i na stajališta sudske prakse.

U noveli Pomorskog zakonika pozitivnim se ocjenjuje uvođenje pojma »prijevoznik« kao osobe na strani broda u prijevoznom ugovoru. Time je ostvareno osuvremenjivanje Pomorskog zakonika i približavanje rješenjima iz međunarodnih unifikacijskih instrumenata. Naglašava se kako analitičke prioritete treba tražiti u trajnom praćenju kvalitete (znači adekvatnosti i prilagođenosti) normi i njihovog realnog dosega faktičnim oblicima koje stvara praksa.

Ključne riječi: prijevoznik, brodar, brodovlasnik, naručitelj prijevoza, menadžer broda, ugovor o prijevozu stvari morem, Pomorski zakonik.

1. UVOD

Pravno i ekonomski najvažnija materija plovidbenog prava jest onaj njegov dio koji se bavi iskorištavanjem brodova. Svi ostali pravni propisi koji se stvaraju u pomorstvu samo su njegova nužna dopuna.¹ Ako se osvrnemo na povijest našeg pomorskog zakonodavstva onda odmah možemo zapaziti kako se, da bi se udovoljilo urgentnim potrebama prakse, od svih instituta pomorskog imovinskog prava najprije pristupilo radu na normiranju materije u ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova.² Sadašnji pozitivni zakon, koji regulira ugovore o iskorištavanju brodova, a također u okviru te materije sadrži propise o prijevozu stvari koji po svojoj ekonomskoj vrijednosti i pravnoj složenosti zauzimaju posebno mjesto unutar pomorskog prava je Pomorski zakonik.³

Različitost stvarnih načina (odnosno faktičnih oblika) iskorištavanja brodova uzrokuje i najrazličitije pravne problema. U pomorskom pravu jedno od najspornijih, a može se reći i pravno najtežih problema je pitanje odgovornosti pomorskog prijevoznika uopće. Ponajprije da bi se moglo raspravljati o tom pitanju mora se identitet prijevoznika učiniti nespornim, odnosno rasvijetliti temeljno pitanje koga treba smatrati nositeljem obveza, subjektom odgovornosti iz prijevoznih ugovora. S tim pitanjem kao jedna od njegovih najvažnijih posljedica povezano je i pitanje sistematskog svrstavanja osoba na strani broda kod pojedinih ugovora u jednu logičnu pravnu konstrukciju unutar strukture zakonskog teksta.

Implikacije pravilne identifikacije osoba na strani broda višestruke su, ponajprije to je od neprocjenjive važnosti glede njihove odgovornosti i procesne legitimacije, može biti od utjecaja na zastaru, dovesti do prekluzije tužitelja, troškova postupka (u slučaju promašene pasivne legitimacije) i sl. Zbog svoje značajne uloge i izravnog utjecaja (osoba kao subjekata pravnog posla) na nastanak i realizaciju ugovora problem osoba na strani broda jedna je od pomorsko pravnih tema koje neprekidno intrigiraju i uvijek uspijevaju zadržati aktualnost i pažnju teorije i još više prakse.

¹ Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, III knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, 1. svezak, Informator 1980., str. 1.

² Plod toga nastojanja je bio Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (SL FNRJ 25/1959. i 20/1969.), slijedio je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u kojem su u najvećoj mjeri preuzete odredbe prethodnog zakona. Zakona o Pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 i 29/90), preuzetog Ukazom o proglašenju Zakona o preuzimanju saveznih zakona u oblasti pomorske i unutarnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni NN 53/91.

³ Pomorski zakonik NN br. 17/1994, stupio je na snagu 22. ožujka 1994. godine, a derogirao je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Republike Hrvatske (NN br. 53/1991) i to u dijelu koji se odnosi na pomorsku plovidbu (čl. 1053. st. 1. t. 3.). Donijete su i Izmjene i dopune Pomorskog zakonika (NN br. 74/1994, 43/1996).

Tema otvara brojna nimalo jednostavna i jedinstveno riješena pitanja. Može se utvrditi kako međunarodnim instrumentima nije ostvarena uniformnost, odnosno pravo (u nomotehničkom pogledu) nije bilo uspješno u rješavanju problema identifikacije prijevoznika u ugovoru o prijevozu tereta morem.

U radu ćemo posebno govoriti o pravnoj prirodi, sistematizaciji i bitnim sastojcima prijevoznih ugovora općenito, a sve s ciljem boljeg razumijevanja problema identifikacije, te prava i obveza osoba na stani broda u prijevoznom ugovoru. Potražiti ćemo odgovor na pitanje do koje su mjere osobe na strani broda definirane u međunarodnim instrumentima i to kroz analizu odredbi konvencija kao i tumačenje doktrine. Središnji problem rada je prikaz i tumačenje odredbi o osobama na strani broda kroz analizu hrvatskog Pomorskog zakonika *de lege lata* i *de lege ferenda*. Problem identifikacije osoba na strani broda razmotrit će se i prikazom sudske prakse, i to kroz stajališta sudova (tzv. pravna stajališta ili sentence) koje su tretirale problem osoba na strani broda.

2. OSOBE NA STRANI BRODA PREMA POMORSKOM ZAKONIKU DE LEGE LATA

2. 1. Brodar

Tumačenjem zakonske definicije ugovora o prijevozu stvari proizlazi da u tom poslu nužno moraju sudjelovati brodar i naručitelj prijevoza (čl. 465. PZ), a tumačenjem odredbe ugovora o zakupu stranke su zakupodavatelj i zakupoprimalatelj (čl. 671. PZ). Znači, od osoba na strani broda koje sudjeluju u pomorskom prijevozu stvari, odnosno koje su stranke ugovora o zakupu broda Pomorski zakonik definira samo brodara. Čl. 5. st. 1. točka 26. glasi: »Brodar jest 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«. Pojam prijevoznika nije definiran, a u zakonu se pojavljuje samo u naslovu ispred čl. 661. »Prijevoz u kojem sudjeluje više vozara« i u čl. 669. gdje se pojam »vozar« odnosi na osobu koja pruža transportne usluge u drugim granama prijevoza.

Analizom zakonske definicije, pojma »brodar«, može se zaključiti da se za kvalifikaciju brodara u smislu Pomorskog zakonika zahtijevaju dvije pretpostavke: posjed (držanje) broda i svojstvo da je nositelj plovidbenog pothvata (poduzetništvo).

Posjed broda tumači se kao mogućnost faktičnog raspolaganja sa brodom. U tom značenju držanje broda se izjednačava s posjedom stvari, koji se po Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima definira kao vršenje faktične vlasti na

stvari⁴. Dakle, posjed broda je stvarna vlast (*corpus*) nad brodom.⁵ Pravni naslov prava na posjed broda, brodaru najčešće pribavlja vlasništvo na brodu (ukoliko je brodovlasnik brodar), zatim, ugovor o zakupu broda (*bareboat charter*), temeljem kojeg zakupoprimalatelj postaje brodar. To može biti i ugovor o leasingu broda, ako je brod kupljen na leasing. Svojstvo brodarka može se steći i na temelju ovlaštenja iz pomorske hipoteke, kad založni vjerovnik radi namirenja svoje tražbine uzme brod u posjed i iskorištava ga.

Pojam nositelj plovidbenog pothvata označava osobu koja u svoje ime preuzima obveze iz vršenja plovidbene djelatnosti u najširem smislu riječi, te odgovara za plovidbenu djelatnost.⁶ Obilježje koje se definira kao »nositelj plovidbenog pothvata« sastoji se od dva elementa pojma nositelja i plovidbenog pothvata. Po našem pravu brodar ostaje poduzetnik pomorskog plovidbenog pothvata i ako, zadržavajući upravu nad brodom, prepusti korisniku prijevoza (naručitelju iz brodarskog ugovora) komercijalu upravu nad brodom.⁷

Zakupoprimalatelj, sklapajući ugovor o pomorskom plovidbenom poslu u svoje ime i za svoj račun, stječe svojstvo brodarka, dakle postaje nositelj plovidbenog pothvata.⁸ Pojam plovidbenog pothvata Zakonik ne definira. Ovaj se pojam, također, sastoji iz dva elementa plovidbe i poduhvata. Plovidba označava pomicanje. Poduhvat označava konkretnu plovidbenu svrhu. Ta konkretna plovidbena svrha kod ugovora o prijevozu stvari je upravo prijevoz stvari. Obadva elementa (posjed i nosilaštvo plovidbenog pothvata) konstitutivne su prirode.⁹

⁴ Naš Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima usvaja objektivističku koncepciju posjeda, a nju je primjenjivao i raniji pozitivni propis (ZOVO). Objektivističku koncepciju posjeda primjenjuje i njemačko i švicarsko pravo, a austrijsko je zadržalo subjektivistički koncipirane odredbe. OGZ koji se dugi niz godina primjenjivao u nas na posjed je gledao sa stajališta subjektivističke koncepcije, prema kojoj je posjed postojao kao spoj *corpura* i *animusa*, znači posjed stvari bio je detencija plus volja držati stvar kao svoju. Samo izvršavanje vlasti na stvari (*corpus*) nije bio posjed, ali je imalo svoj sadržaj bilo je pravno relevantno držanje (detencija). Znači, samo onaj tko je stvar držao s voljom da postupa prema stvari kao svojoj (*animus domini*) bio je posjednik stvari. Opširnije o tome koju činjenicu treba smatrati posjedom i razlikovanje ovih dviju koncepcija posjeda: Čedo Rajačić, Stvarno pravo, Zagreb 1956, umnoženo kao rukopis, Nikola Gavella i suradnici, Stvarno pravo, Informator 1998.

⁵ Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 120. objašnjava: »Tu vlast nad brodom ima njegova posada, koja stvarno raspolaže brodom. U pravnom pogledu, naime, na temelju okolnosti da je posada dužna pokoravati se nalogima zapovjednika, vlast nad brodom ima njegov zapovjednik.« Prema čl. 162. st. 3. PZ zapovjednika broda imenuje i razrješava dužnosti brodar.

⁶ Gordana Gasparini, Osobe u odnosu na brod u jugoslavenskom pravu, s posebnim osvrtom na upis i stvarnopravna jamstva, str. 15-20, U: Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja, Udruženje za pravo osiguranja SRH, Pula, 1988. str. 16.

⁷ O tome više infra t. 4.3.

⁸ O tome više infra t. 4.5.

⁹ Jakaša Sistem plovidbenog prava... o.c. str. 84., pojašnjava: »to znači da za pojam brodarka, naime, nije

Brodar kao organizator i nositelj pomorskog pothvata odgovara za njegovo izvršenje, a to znači odgovornost za dvije skupine obaveza. Brodar je jedinstveni nositelj odgovornosti za ugovorne i izvanugovorne obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda u njegovu posjedu, a nositelj je i odgovornosti za izvršenje konkretno ugovorenog plovidbenog posla. U odnosima iz ugovora o iskorištavanju brodova stvarno-pravni odnos brodarka prema brodu nema nikakvo značenje. Nositelj je prava i obveza jedino brodar, a brodovlasnik onda ako je ujedno i brodar.

Poznata je izreka kako se ničim bolje ne objašnjava značaj nekog problema no poviješću njegova razvoja i borbe za rješenje.¹⁰ Stoga je na ovom mjestu potrebno osvrnuti se kratko i na povijesni razvoj zakonodavstva kao bi se vidjelo koliko je pitanje »brodarka« bilo nejasno i sporno, a to pak ukazuje na važnost da ono bude normirano na način, koji će isključivati sumnje.

Funkcija brodarka dugo se nije odvajala od funkcije vlasnika broda. Sve do razvoja parobroda, dakle, do industrijske revolucije u 19. stoljeću gotovo da nisu postojali brodarki nevlasnici. Zbog toga su i propisi o ograničenju odgovornosti govorili samo o brodovlasniku, a ne i o brodarku nevlasniku.¹¹

Kad bi dakle, nevlasnik poduzimao pothvat s tuđim brodom, smatralo bi se to izuzetkom, na koji bi se primjenjivale odredbe o brodovlasniku. Izričite propise o brodarku nevlasniku donose tek reforme dotadašnjih zakonika ili novi zakonici.¹²

Njemački zakon (1897. godine) određuje da se poduzetnik s tuđim brodom ima u svemu prosuđivati kao vlasnik. Tek je sovjetski zakonik postavio pojam brodarka na prvo mjesto kao samostalnu funkciju. Nakon njega talijanski zakonik »Codice della navigazione« (1942. godine) utvrdio je i razradio to shvaćanje. Brodar (talijanski *armatore*) je svaka osoba koja je nositelj plovidbenog pothvata, bez obzira da li je ona vlasnik broda ili ne. Vlasnik je samo onda brodar ako je ujedno poduzimatelj pothvata. Pod pothvatom se razumije svaka plovidba, dakle, i ona, koja ne služi trgovačkim svrhama. Svojstvo brodarka upisuje se u javne knjige, a u nedostatku upisa brodarka presumira se da je sam brodovlasnik bodar.

Očito je talijanski plovidbeni zakonik poslužio kao uzor sastavljačima sustava

dovoljno da je odnosna osoba držatelj broda, već uz to treba biti i nositelj plovidbenog poduzetništva. Prema tome kad jedna osoba sklopi takav ugovor, bit će brodar ako je ujedno i držatelj broda. Ako ona nije držatelj broda, brodarkom će se smatrati stvarni držatelj broda, a osoba koja je sklopila plovidbeni posao obvezat će držatelja broda«.

¹⁰ Natko Katičić, Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, pravni značaj i podjela; U: Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, zbornik rasprava, Jadranski institut JAZU, Zagreb 1951., str. 14.

¹¹ Code de commerce (1807. godine), kao i većina drugih zakonika 19. stoljeća ne razlikuju brodarka od brodovlasnika, po njemu je brodovlasnik jedini subjekt pomorskog poduzetništva.

¹² npr. nizozemski 1924.-1926. godine, skandinavskih zemalja 1936.-1939. godine.

pomorskog prava na našim prostorima.¹³ Pojavljuje se međutim, interesantno pitanje o funkciji brodarka s obzirom na socijalistički oblik vlasništva. Prof. Filipović, zaključuje kako je »razlog uvrštavanja brodarka kao stožerne figure ležao u naporima da se stvori takova osoba koja bi odgovarala potrebama tadašnjeg pravnog sustava koji je baratao neprikosnovenim pojmom »općenarodne imovine«. Naime, brodovi su najvećim dijelom bili »općenarodna imovina«, a iskorištavali su ih državna privredna poduzeća koja nisu bili vlasnici već organi upravljanja.¹⁴

U takvom sustavu stvarno-pravnih odnosa bila su otvorena pitanja: »da li poduzeće, koje upravlja brodom i vrši njime plovidbeni pothvat, to čini u svojstvu brodarka, brodarka-vlasnika ili brodarka-nevlasnika; da li odgovara pojmovima »owner«, »Reeder« ili pak »owner pro tempore«? Pitanje se u praksi pojavljivalo u slučaju kada svojstvo brodarka nije bilo propisno upisano, pa je bilo upitno koga presumirati brodarkom, ono poduzeće koje upravlja brodom, ili samu državu. Katičić zaključuje, kako su u pravnom smislu državna privredna poduzeća bila upravo »owener« ili »Reeder«, dakle, brodarka-vlasnik, jer su ona bila oblik, u kojem se manifestiralo vršenje vlasništva općenarodne imovine. Ako su pak takva poduzeća ostajući organ upravljanja predavala brod trećoj osobi na upotrebu, i ako je ta osoba imala obilježja poduzetnika, koji vrši pothvat s brodom, bio je taj treći brodarka - nevlasnik ukoliko je dakako, prema pozitivnim propisima i konkretnim pravilima pojedinih poduzeća takva predaja bila dopuštena i moguća.¹⁵

Danas, u situaciji kad su iskristalizirani i definirani vlasnički odnosi pitanju brodarka/ brodarkovlasnik *de lege ferenda* trebalo bi posvetiti odgovarajuću pozornost.

2. 2. Brodarkovlasnik

Članak 226. st. 1. Pomorskog zakonika propisuje: »brod, brod u gradnji i jahta koji imaju hrvatsku državnu pripadnost mogu biti u vlasništvu domaće ili strane fizičke ili pravne osobe«. Dakle, sasvim je izvjesno kako se brod, javlja kao objekt prava vlasništva, znači kao stvar,¹⁶ a kao subjekt se pojavljuje vlasnik (domaća ili strana pravna ili fizička osoba). Pomorski zakonik pojmovno ne određuje brodarkovlasnika, a

¹³ Pojam brodarka nalazi se u Nacrtu pomorskog trgovačkog zakona stare Jugoslavije iz 1932. godine, te Zakona o Pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 i 29/90), preuzetog Ukazom o proglašenju Zakona o preuzimanju saveznih zakona u oblasti pomorske i unutarnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni NN 53/91.

¹⁴ Velimir Filipović, Sloboda ugovaranja kod prijevoza stvari morem u hrvatskom pomorskom zakoniku, Uporedno pomorsko pravo v. 37., (1-4), 51-58, (1995).

¹⁵ Katičić, o. c. str. 40

¹⁶ Raspravljajući o imovinsko-pravnim značajkama broda, Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava... o.c. str.

što je i razumljivo jer vlasnik kao osoba nije specifičan pojam pomorskog prava. To je pojam građanskog (imovinskog) prava, a njegovo pojmovno određivanje, odnosno značenje izraza vrijedi i za pomorsko pravo. Pomorski zakonik u čl. 229. određuje »pravo vlasništva druga stvarna prava mogu se steći, prenijeti, ograničiti, ukinuti...«, što znači da ovlaštenja vlasnika odgovaraju sadržaju vlasničkih ovlaštenja određenim Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, prema kojem vlasnik ima pravo posjedovati svoju stvar, koristiti se i raspolagati njome u granicama određenim zakonom. Iz prava vlasništva na brodu, proizlaze i neka specifična ovlaštenja kao npr. zasnivanje založnog prava (hipoteka na brodu i pomorski privilegij), napuštaj broda u korist osiguratelja, sklapanje ugovora o zakupu broda.

Brodovlasnik u odnosu na brod može se javiti u dva svojstva: u odnosu na brod kao objekt stvarnih prava kao nositelj stvarno-pravnih ovlaštenja i odgovornosti, i u odnosu na brod kao objekt (sredstvo) plovidbenog poduzetništva kao brodar. Dakle, brodovlasnik se u odnosu prema brodu može naći u stvarno-pravnom i obvezno-pravnom odnosu. Također, vlasnik broda je presumirani brodar (čl. 5. st. 1. točka 26. PZ).

U našem pravu, kao i općenito u kontinentalnim pravima utvrđivanje osobe vlasnika broda, ne predstavlja problem, vlasnik je osoba koja je kao takva upisana u upisnik brodova. U zemljama *common law* sustava osim vlasnika koji je naveden u upisniku brodova (eng. Legal, registered, nominal owner), vlasnikom se smatra i osoba koja je istinski, pravi vlasnik jer upravo ona uživa prihode od korištenja broda (eng. Beneficial owner).¹⁷

Svojstvo brodarka vlasnik može prenijeti na drugu osobu. Prijenosom svojstva brodarka na drugu osobu brodovlasnik prestaje biti osobno odgovoran za obveze nastale u obavljanju plovidbene djelatnosti, osim za obveze za koje Pomorski zakonik izričito određuje da osim brodarka, odnosno umjesto njega odgovara brodovlasnik.¹⁸

Posebno je potrebno osvrnuti se na ugovor o zakupu broda. Za osobu na strani broda Zakonik rabi izraz »zakupodavatelj«, međutim, sasvim je izvjesno da se kod zakupa na strani broda radi o brodovlasniku, jer se tim ugovorom određenoj osobi daje brod na upotrebu, a to ovlaštenje ima samo vlasnik.¹⁹

89., objašnjava: »Sa stajališta imovinskog prava brod je u prvom redu stvar - res i to utoliko ukoliko se na njega primjenjuju norme imovinskog prava koje se primjenjuju na stvari općenito. Osim toga na brod se primjenjuju i specifične norme plovidbenog prava. Ta primjena ima svoj razlog u okolnosti da se radi o stvari koja je namijenjena plovidbi. S ovog stajališta brod je i navis. Prema tome može se reći da je imovinsko pravno brod *res sui generis*«.

¹⁷ O tome opširnije infra t. 5.

¹⁸ izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodarka čl. 834. - 849. PZ, sudar čl. 763. st. 2. PZ.

¹⁹ Naravno, kod podzakupa u uložiti davatelja broda pojavljuje se osoba koja nije brodovlasnik već brodar.

Dakle, temeljem ugovora o zakupu brodovlasnik može gospodarsko iskorištavanje broda prepustiti drugoj osobi. Kada brodovlasnik nije plovidbeni poduzetnik, on ostaje nositelj odgovornosti za djelatnost broda. Ta odgovornost temelji se na stvarno-pravnom odnosu prema brodu. Ujedno ugovor o zakupu je specifičan jer se posebno pojavljuju brodovlasnik i brodar. Za vrijeme trajanja ugovora o zakupu zakupoprimatelj je brodar.

U suvremenom gospodarenju brodovima brodovlasnici često povjeravaju vođenje broda upraviteljima - menadžerima. Upravitelji nemaju pravno svojstvo brodovlasnika niti brodar.²⁰

3. OSOBE NA STRANI BRODA U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

3. 1. Haška pravila

Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (tzv. Haška pravila) koju je Republika Hrvatska prihvatila na temelju notifikacije o sukcesiji²¹ u članku 1. stavku 1. točki a) sadrži definiciju prijevoznika. »Prijevoznik označava vlasnika broda ili naručitelja prijevoza kao stranku u ugovoru o prijevozu koji sklapa ugovor s krcateljem«.²²

Oko sadržaja pojma »prijevoznik« postoje različita tumačenja, odnosno interpretacijom odredbi konvencije o pitanju što u smislu te konvencije nekoga kvalificira prijevoznikom, dolaze različiti autori do ponekad čak i oprečnih utvrđenja. Također, nerijetko se ističe kako uopće nema preciznog, niti jedinstvenog objašnjenja (ni u literaturi ni u sudskoj ili poslovnoj praksi) što pojam »prijevoznik« u Haškim pravilima znači, te da je problem individualizacije prijevoznika u toj konvenciji ostao neriješen.²³

²⁰ O tome opširnije infra. t. 5.

²¹ SFRJ je ratificirala tu konvenciju 1959. godine, a notifikacijom o sukcesiji upućenoj belgijskoj vladi kao depozitaru te konvencije Republika Hrvatska se od 8. listopada 1991. smatra njezinom strankom, objavljeno u Narodnim novinama Međunarodni ugovori br. 1/1992.

²² U tekstu konvencije na engleskom jeziku, pojam »prijevoznik« određen je: »Carrier« includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

²³ Časlav Pejović, Identitet prijevoznika kod ugovora o time charteru, Uporedno pomorsko pravo v. 38., (1-4), 31-52 (1996).: »Iz definicije Haških pravila proizlazi da Haška pravila polaze od postavke da prijevoznik može biti ili vlasnik broda ili naručitelj prijevoza, ali ova definicija ne precizira tko je od njih prijevoznik,

Pejović navodi kako se interpretacijom Haških pravila može zaključiti da su njegovi tvorci imali na umu vlasnika broda kao prijevoznika.²⁴ Elemente za takav zaključak, prema istom autoru, daje čl. 3. stavak 1. Konvencije, koji propisuje da je obveza prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, što je normalno obveza vlasnika broda, a ne naručitelja prijevoza. Iako se ne može isključiti pretpostavka da se prilikom sastavljanja Haških pravila, s obzirom na tadašnju konstelaciju oblika iskorištavanja brodova, smatralo ili očekivalo da je prijevoznik ujedno brodovlasnik koji kontrolira brod i koji je zadužen za prijevoz, smatramo da ovo stajalište nije ispravno.

Puno prihvatljivije je stajalište Pavića, koji navodi kako je težište na obvezi prijevoza, a stvarno-pravni odnos poduzetnika u odnosu na brod nije relevantan.²⁵ Činjenica je da izvorni tekst konvencije na engleskom jeziku rabi sintagmu »carrier includes the owner or the charterer...« (podcitala V.S.), ukazuje na to kako su sastavljači imali na umu uz vlasnika i osobu koja nije brodovlasnik, dakle, »charterer«. Na takav zaključak navodi upotreba riječi »includes« u tekstu Konvencije.

Ivković ukazuje na činjenicu kako izraz prijevoznik, stvara teškoće. Praksa je dovela do razlikovanja između »contracting carrier« i »performing (actual) carrier«. Iz definicije »carrier« slijedi da se Haška pravila odnose samo na »contracting carrier«. Taj može biti prema definicije ili brodovlasnik ili čarterer. Problem se javlja kada *performing carrier* nije ujedno vlasnik i kada *performing carrier* nije ujedno i *contracting carrier*.²⁶

Dakle, problem koji se uočava je u činjenici da izvorni tekst govori: »carrier« includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper« (podcitala V.S.), što znači da je u smislu te definicije prijevoznik samo onaj koji sklapa ugovor (»enters into a contract«). Tumačenjem takve norme nedvojbeno se može zaključiti da je u prvom planu prijevoznik kao ugovorna stranka, a ne pravna kvalifikacija prijevoznika kao plovidbenog poduzetnika.

Nejasnoću, te problem u primjeni prava može pričiniti pojam naručitelj prijevoza

a ni ostali tekst Haških pravila ne pruža pomoć u utvrđivanju identiteta prijevoznika.«

Đorđe Ivković, Haška i Haška -Visbi pravila, priručnik, umnoženo kao rukopis, Piran 1994. str. 23: »Nažalost, unatoč intenciji Haških pravila da dovedu do međunarodne jednakosti i istovjetnosti, baš problem individualizacije vozara nije u tom uspio, tako da se zapravo, taj problem mora rješavati od države do države.«

Drago Pavić Pomorsko pravo, knjiga II, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 85.: »Zbog interpretacije pojma »prijevoznik«, kakvu poznaje Konvencija o teretnici (1924), u praksi se teško utvrđuje tko je prijevoznik, odnosno koja osoba snosi odgovornost za izvršenje obveze prijevoza.«

²⁴ Pejović, Identitet prijevoznika... o. c., str. 34.

²⁵ Pavić, o. c., str. 84.

²⁶ Ivković, Haška i Haška -Visbi pravila... o. c. str. 4.

(najmitelj broda),²⁷ odnosno «*charterer* (engleski), *affreteur* (francuski), *noleggiatore* (talijanski). Špehar ukazuje na problem s obzirom na stranu terminologiju, prema kojoj naziv *charterer* označava dva bitno različita pojma. U prvom smislu charterer kao stranka u običnom brodarskom ugovoru, on dakle ugovara s brodarom, ali prijevoz obavlja protustranka čarterera, koja po tome ima svojstvo prijevoznika. U drugom smislu *charterer-owner* (*noleggiatore-armatore*, *affreteur-armateur*) je stranka koja uzima brod u zakup, pa ga sama upotrebljava za pomorski prijevoz robe i kao takva prima na prijevoz robu trećih osoba. Ona postaje dakle, sama brodar i stoji u pogledu prijevoza robe u neposrednom ugovornom odnosu sa krcateljima. Značaj prijevoznika ima dakle, samo »*charterer*« u ovom drugom pravnom položaju, dakle, čarterer kao zakupnik broda.²⁸

Pavić smatra kako je naglasak (težište) na prijevozniku kao ugovornoj stranci, pa prema tome svojstvo prijevoznika može imati i osoba koja preuzima obvezu prijevoza, a nije brodovlasnik ili uopće nije plovidbeni poduzetnik, npr. u odnosima iz brodarskog ugovora na vrijeme (*time charter*) kao prijevoznik se može javiti i naručitelj (*charterer*), ako sklopi ugovor o prijevozu i u svoje ime izda teretnicu²⁹.

Prema Haškim pravilima ugovorna je strana, obveznik na temelju teretnice. Rastovčan ukazuje na činjenicu kako ugovorna strana ne mora biti uvijek i samo onaj tko izdaje teretnicu. Štoviše, ugovorna strana redovito teretnicu sama i ne izdaje, već je u pravilu izdaje kapetan broda ili agent, pa to otvara problem tko je ugovorna strana kod pojedinog prijevoza *in concreto*, to pitanje treba riješiti po onom pravu, koje dolazi do primjene.³⁰

Među različitim shvaćanjima smatramo najprihvatljivijim ona koja tumačenjem odredbi Haških pravila o prijevozniku dolaze do zaključka da je moguće razlikovati dvije situacije (slučaja odgovornih osoba). U jednom slučaju brodovlasnik, kada krcatelj ugovara prijevoz sa brodovlasnikom. U drugom slučaju čarterer (naručitelj) kada je brod sa kojim se prevozi teret, čartriran od prijevoznika, a on sklapa ugovor o prijevozu sa krcateljem za koji u svoje ime izdaje teretnicu.

Haška pravila modernizirana su Protokolom iz 1968. tzv. Visbyjska pravila³¹ i

²⁷ U cilju bolje raščlambe i pojašnjenja termina, potrebno je istaknuti kako se danas u pravnoj literaturi i sudskoj praksi rabi pojam naručitelj prijevoza. U starijoj pravnoj literaturi i sudskoj praksi može se naići na pojam najmitelj broda, koji je kao arhaičan danas gotovo napušten.

²⁸ Milan Špehar, Odgovornost brodara osvrtno i na Haška pravila, vlastita naklada, Zagreb, 1939. str. 156.

²⁹ Pavić o.c. str. 84.

³⁰ Pavao Rastovčan, Teretnica, U: Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski institut, 1951.g. str. 109.

³¹ Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924., potpisan u Bruxellesu 23. veljače 1968. Stupio je na snagu 23. lipnja 1977.

Protokolom iz 1979. tzv. SDR protokol.³² Potrebu »modernizacije« Haških pravila uvjetovao je napredak tehnologije prijevoza i rukovanja teretom, ponajprije potreba za prilagodbom kontejnerskom prijevozu robe, te smanjenje vrijednosti svjetskih valuta djelovanjem inflacije. Republika Hrvatska je potvrdila (ratificirala) oba protokola.³³

Pitanje identiteta osoba na strani broda, točnije, tko snosi odgovornost za izvršenje obveze prijevoza nije riješeno niti spomenutim protokolima. Uslijedila je revizija pomorskog prava, primarno potaknuta nezadovoljstvom krcatelja sustavom odgovornosti pomorskog prijevoznika, kao i političkim pritiskom tzv. zemalja u razvoju, a rezultat je bila izrada novih tzv. Hamburških pravila.

3. 2. Hamburška pravila

Hamburška pravila³⁴ sadrže odredbe o prijevozniku i stvarnom prijevozniku,³⁵ odgovornosti prijevoznika u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za čine i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka i odredbu o solidarnoj odgovornosti.

Definicije prijevoznika i stvarnog prijevoznika u Hamburškim pravilima proširuju pojam prijevoznika iz Haških pravila, tako da sada obuhvaća svaku osobu koja zaključi ugovor o prijevozu robe morem bez obzira na to da li je brodovlasnik ili naručitelj u brodarskom ugovoru ili to nije.³⁶

Time (takvom) odredbom naglasak je stavljen na ugovornu stranku, a odnos te osobe prema brodu zanemaren je.³⁷

Dakle, dopušteno je, točnije, moguće je da se osoba koja zaključi ugovor o prijevozu sa krcateljem smatra se prijevoznikom, bez obzira na to što nije vlasnik

³² Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjen Protokolom od 23. veljače 1968., potpisan u Bruxellesu 21. prosinca 1979. Stupio na snagu 14. veljače 1984.

³³ Narodne novine Međunarodni ugovori br. 3/1995. Protokoli će stupiti na snagu tri mjeseca nakon što Ministarstvo vanjskih poslova Republike Hrvatske o tome obavijesti njihovog depozitara - belgijsku vladu.

³⁴ Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), usvojena 31. ožujka 1978., stupila na snagu 1. studenog 1992.

³⁵ Prema Hamburškim pravilima »prijevoznik« je svaka osoba koja je zaključila ili u čije ime je bio zaključen ugovor s krcateljem o prijevozu robe morem (članak 1. stavak 1. točka 1.), a »stvarni prijevoznik« je svaka osoba kojoj je prijevoznik povjerio prijevoz tereta ili dio prijevoza i svaka druga osoba kojoj je takav prijevoz bio povjeren (članak 1. stavak 1. točka 2).

³⁶ Velimir Filipović i Emilio Pallua, Komentar Hamburških pravila, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zavod za pomorsko pravo i historiju i ekonomiku pomorstva JAZU, br. 78., 1978. str. 67-96.

³⁷ Tako zaključuje i Pavić o.c .str. 45.

broda ili čarterer. Ivković kao primjer ističe mogućnost kada špediter sklopi ugovor sa krcateljima o prijevozu robe morem ili ako multimodalni operator sklopi podugovor sa brodovlasnikom, on postaje prijevoznik ili stvarni prijevoznik, u smislu Hamburških pravila.³⁸

Hamburška pravila uvode pojam stvarnog prijevoznika (*actual carrier*), a to je osoba kojoj je prijevoznik povjerio ili cjelokupni prijevoz robe ili dio prijevoza.

U takvom slučaju nastaje nekoliko grupa odnosa (prijevoznika i stvarnog prijevoznika, stvarnog prijevoznika i korisnika prijevoza, korisnika prijevoza i prijevoznika). Takav opseg pojma »prijevoznik« uvjetovao je i specifično normiranje odgovornosti prijevoznika. Odnos prijevoznika i stvarnog prijevoznika riješen je samom Konvencijom (u čl. 10. i 11.), oni odgovaraju solidarno. Filipović i Pallua u svom tumačenju odredaba konvencije objašnjavaju kako, prema čl. 10. odgovara uvijek ugovorni prijevoznik za obavljanje čitavog prijevoza, a stvarni prijevoznik samo za svoj dio prijevoza. Međutim, ako ima mjesta odgovornosti stvarnog prijevoznika, njegova odgovornost i odgovornost ugovornog prijevoznika je solidarna, a pitanje njihove eventualne regresne odgovornosti Konvencija nije regulirala. Prema čl. 11. moguće je da u ugovoru s ugovornim prijevoznikom bude određeno da ugovorni prijevoznik ne odgovara za događaje u vezi s robom tako dugo dok je roba u držanju stvarnog prijevoznika, ali njega, ugovornog prijevoznika, tereti dokaz da se radi upravo o događaju za vrijeme dok se roba nalazila u držanju stvarnog prijevoznika.³⁹ Dakle, kad je izvršenje čitavog prijevoza ili jednog njegovog dijela povjereno stvarnom prijevozniku, bilo da je tako učinjeno prema ovlaštenju iz ugovora o prijevozu morem ili bez takvog ovlaštenja, prijevoznik ipak ostaje odgovoran za čitav prijevoz u skladu s odredbama Konvencije. Prijevoznik odgovara u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za čine i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika⁴⁰ ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka. Odredba koja je nova u odnosu na Haška pravila, i specifična odnosi se na situaciju ukoliko stvarni prijevoznik vrši samo dio prijevoza, tada se njegova odgovornost odnosi samo na taj dio tj. dok on drži robu. Ta odredba od velike je važnosti kod multimodalnih (kombiniranih) prijevoza, a koji će u budućnosti, pretpostavlja se biti jedinstveno regulirani.⁴¹

³⁸ Đorđe Ivković, Hamburška pravila, Priručnik, umnoženo kao rukopis, Piran, 1994., str. 19.

³⁹ Filipović i Pallua o. c. str. 82.

⁴⁰ U literaturi se nerijetko rabi izraz službenika. Smatramo kako taj izraz nije primjeren jer izraz službenici uglavnom asocira na službenike zaposlene u državnoj službi, dok je izraz zaposlenik ili djelatnik također neprimjeren jer nema podlogu u nekom pozitivnom propisu. Naš pozitivni zakon iz područja radnog prava (Zakon o radu) koristi riječ »radnici« i taj izraz smatramo adekvatnim, također primjeren je i izraz »ljudi kojima se prijevoznik u svom poslovanju služi«.

⁴¹ Nacrt konvencije koji se odnosi na tzv. »door to door« prijevoze usvojen je 2001. godine pod nazivom »Draft Instrument on Transport Law«.

Može se zaključiti kako je definicija »prijevoznika« iz Hamburških pravila šira od one iz Haških pravila jer nije ograničena na vlasnika broda i naručitelja prijevoza, već ostavlja mogućnost da prijevoznik bude neka treća stranka koja zaključuje ugovor o prijevozu s krcateljem. Carver navodi kako je široko usvojeno stajalište da pomorski prijevoznik može biti bilo koja osoba koja u vlastito ime sklapa ugovor o prijevozu stvari.⁴²

Također, učinjena je razlika između ugovornog i stvarnog prijevoznika, što je naprednije rješenje i znatno bliže realnosti suvremenog pomorskog prijevoza. Pojam prijevoznika i stvarnog prijevoznika nalaze se i u nekim drugim konvencijama, pa je takvo rješenje doprinos standardiziranju prijevoznog prava uopće, točnije približavanju rješenjima ostalih sličnih međunarodnih konvencija.⁴³

U Hamburškim pravilima pojednostavljen je problem identiteta prijevoznika i oštećeni ne treba prije ulaganja tužbe više proučavati komplicirani odnos brodovlasnika i raznih čarterera.⁴⁴ Ivković uočava problem koji može nastati u praksi, a to je pitanje da li ugovorni prijevoznik može izbjeći odgovornost ako je cijeli prijevoz povjerio stvarnom prijevozniku i izričito ga imenovao u teretnici, te ugovorio oslobođenje odgovornosti za sebe.⁴⁵ Odgovor na to pitanje treba potražiti u judikaturi.

Kao važnu treba izdvojiti i odredbu čl. 15. st. 1. točka c koja propisuje da teretnica treba sadržavati naziv i glavno poslovno sjedište prijevoznika. To u svakom slučaju ima za cilj njegovu lakšu identifikaciju. Naravno, problem u praksi može nastati ako glavno poslovno sjedište ne odgovara faktičnom glavnom poslovnom sjedištu. Taj problem rješava konvencija u čl. 21. st. 1. koji propisuje: »u sudskom sporu koji se odnosi na prijevoz robe na temelju ove konvencije tužitelj može, po svom izboru podnijeti tužbu sudu koji je, u skladu sa zakonom države gdje se sud nalazi, nadležan i unutar čije sudbenosti se nalazi jedno od slijedećih mjesta a) glavno poslovno sjedište ili, ako ga nema, redovito boravište tuženog, ili b) mjesto gdje je ugovor zaključen pod uvjetom da tuženi tamo ima poslovno sjedište, ogranak ili agenciju preko koje je ugovor zaključen«.

⁴² Carver, *Carriage by Sea*, London 1971, str. 217. : Carrier no doubt also includes anybody who enters into a contract of carriage with a shipper, e.g. a forwarding agent, if the shipper's contract with him is one of carriage and not agency.

⁴³ Pojam stvarnog prijevoznika prvi puta je definiran u zračnom pravu u Međunarodnoj konvenciji za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz izvršen od osobe koja nije ugovorni prijevoznik (Quadalaharska konvencija iz 1961. godine), zatim pojam stvarnog prijevoznika sadržan je i u Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i prtljage, (1974. godine).

⁴⁴ Prijevoznik odgovara i za prijevoz koji je obavio stvarni prijevoznik i to i za njegova djela i propuste, kao i za djela osoba kojima se prijevoznik u svom poslovanju služi, a koje su djelovale u granicama svog radnog zadatka.

⁴⁵ Ivković, *Hamburška pravila...* o.c. str. 82.

Hamburška pravila primjenjuju se na sve ugovore o prijevozu robe morem, osim kada je ugovor sklopljen u obliku *charterparty*. Granica između brodarskih i prijevoznčkih ugovora nije uvijek jasno definirana, odnosno prepoznatljiva. Međutim, što je važnije, pojedine države usvajaju različitu sistematizaciju ugovora i pristup njihovoj pravnoj prirodi, pa to može u primjeni izazvati poteškoće. Iz odredbe čl. 2. st. 3. slijedi da se Hamburška pravila ne primjenjuju na brodarske ugovore, ali primjenjuju se kada je izdana teretnica na temelju brodarskog ugovora i kada teretnica regulira odnos između prijevoznika i imatelja teretnice koji nije naručitelj (*charterer*).

3.3. Drugi međunarodni unifikacijski instrumenti

Od drugih međunarodnih unifikacijskih instrumenata treba spomenuti Jednoobrazna pravila o pomorskom teretnom listu iz 1990. godine i novi Nacrt konvencije o prijevoznom pravu od 10.12.2001.

Jednoobrazna pravila o pomorskom teretnom listu iz 1990. godine⁴⁶ definiraju prijevoznika kao stranku imenovanu u ugovoru o prijevozu ili onu koja se može identificirati kao takva iz ugovora o prijevozu. Ova je definicija još šira nego ona iz Hamburških pravila i predviđa mogućnost da se prijevoznikom smatra stranka koja se kao takva može identificirati iz ugovora o prijevozu.⁴⁷

CIM je dana 10. prosinca 2001. izradio Nacrt konvencije o prijevoznom pravu.⁴⁸

Nacrt konvencije sadrži u čl. 1. definicije pojmova kojima se Nacrt u svom tekstu služi. Za temu ovog rada interesantni su pojmovi prijevoznik, stranka koja ima nadzor, te definicija ugovora o prijevozu.

Za potrebe nacrta te konvencije »prijevoznik« je definiran kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem.⁴⁹

Nacrt ovog međunarodnog instrumenta donosi najopćenitiju definiciju prijevoznika do sada. Dakle, prijevoznik može biti svaka osoba koja sklopi ugovor o prijevozu s krcateljem. Time je otvorena mogućnost da se od osoba na strani broda pojave različiti subjekti čime se ponovno naglasak stavlja na ugovornu stranku, a odnos te osobe prema brodu nije relevantan. Ugovor o prijevozu definiran je kao ugovor kojim prijevoznik za plaćenu prijevozninu preuzima prijevoz stvari čitavim

⁴⁶ »CIM Uniform Rules for Sea Waybills« (Paris, 29.6.1990.)

⁴⁷ Čl. 2. st. 1. t. 3. »Carrier and Shipper shall mean the parties named in or identifiable as such from the contract of carriage.«

⁴⁸ Draft Instrument on Transport Law.

⁴⁹ Carrier means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

dijelom ili dijelom morskog puta od jednog mjesta do drugog. Nacrt konvencije donosi definiciju »nove« osobe, to je »strana koja ima nadzor«.⁵⁰

Dio nacрта konvencije koji donosi definicije, određuje pojam samo načelno, kao osobu koja je prema čl. 11.2. (istog nacрта) ovlaštena vršiti pravo nadzora. Dakle, definicija upućuje na drugu odredbu čl. 11.2. (istog nacрта), tako da se pomoću sadržaja druge odredbe dobiva potpuniji opis. Tko će biti stranka koja vrši nadzor u smislu konvencije ovisi o različitim okolnostima. Tako se razlikuje situacija kad ne postoji negocijabilna prijevozna isprava ili nije izdan negocijabilni elektronički dokument, kad je izdana negocijabilna prijevozna isprava i kada je izdan negocijabilni elektronički dokument. Kada ne postoji negocijabilna prijevozna isprava ili nije izdan negocijabilni elektronički dokument, tada se primjenjuje pravilo da je krcatelj stranka koja ima nadzor, osim ako krcatelj i primatelj ne dogovore da će to biti druga osoba i krcatelj obavijesti prijevoznika o tome. Krcatelj i primatelj mogu dogovoriti da je primatelj strana koja ima nadzor. Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na drugu osobu, nakon čega osoba koja je prenijela pravo gubi pravo nadzora. Kad je izdana negocijabilna prijevozna isprava primjenjuju se slijedeća pravila: držatelj, ili u slučaju ako je više od jednog izvornika tog negocijabilnog transportnog dokumenta izdano, držatelj svih izvornika je isključivo strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo kontrole predajom negocijabilne transportne isprave drugoj osobi u skladu sa čl. 12.1., a osoba koja je predala ispravu gubi pravo kontrole. Kad je negocijabilni elektronički dokument izdan, stranka koja ima nadzor, isključivo, je njegov držatelj, i ovlašten je prenijeti pravo kontrole drugoj osobi predajom elektroničkog negocijabilnog dokumenta u skladu s procedurom opisanom u konvenciji.

Pravo nadzora definirano je u konvenciji (11.1.) Tim pravom sadržana su ovlaštenja: davati prijevozniku upute što se tiče (u pogledu) robe za vrijeme dok je roba pod njegovim nadzorom. Osoba koja ima nadzor ovlaštena je davati ili mijenjati upute u pogledu robe koje ne predstavljaju promjenu ugovora o prijevozu, zahtijevati isporuku robe prije njezinog dolaska na odredište, umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, ugovoriti s prijevoznikom izmjenu ugovora o prijevozu.

Ako se konvencija usvoji i šire prihvati, primjenom u praksi pokazat će se u kojoj mjeri su njezina rješenja uspješna.

⁵⁰ ili može se prevesti kao »stranka koja ima pravo kontrole«

4. UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA

4. 1. Pravna priroda i sistematizacija ugovora o iskorištavanju brodova

Pitanje pravne prirode pojedinih načina eksploatacije broda jedan je od najspornijih a, može se reći, i pravno najtežih problema. S tim pitanjem, kao njegova najvažnija praktična posljedica povezano je i pitanje sistematskog svrstavanja pojedinih ugovora u jednu logičku pravnu konstrukciju.⁵¹

Praksa je stvorila ugovore s najrazličitijim kombinacijama pravnih karakteristika, pa je sa teoretskog stajališta juridičko rješenje tog problema postalo složeno.

U teoriji je bilo puno pokušaja da se dođe do odgovarajuće sistematizacije ovih ugovora. Jedna od najpoznatijih klasifikacija je Abbottova,⁵² još sa početka prošlog stoljeća na koju se oslanja i kontinentalna teorija, a ta klasifikacija je u biti ista sistematizaciji još iz rimskog prava. Prema tom autoru postoje tri grupe ugovora 1) *locatio navis* (zakup broda ili čista uporabna pogodba), 2) *locatio navis e operarum magistri et nauticorum* (davanje na korištenje broda zajedno sa zapovjednikom i posadom koju je postavio davatelj), 3) *locatio operis vehendarum mercium* (prijevoz tereta trećih osoba, znači, ugovor o prijevozu).

U teoriji je sporan status druge grupe koja je specifična za pomorsko pravo. U praksi ovi ugovori su poznati pod nazivom ugovori o čarteru. Međutim, tim nazivom obuhvaćaju se razni tipovi ugovora, koji se među sobom značajno razlikuju. Tako postoji brodarski ugovor na vrijeme (*time charter*), prema kojem ugovoru uzimatelj broda dobiva pravo služiti se brodom, a brodar zadržava upravu nad brodom i ostaje prijevozni poduzetnik. Za razliku od toga pravnog posla, u pomorskoj poslovnoj praksi postoji još jedan temeljni oblik, koji se naziva »*charter*«, a to je ugovor kojim uzimatelj broda stječe potpunu upravu nad iskorištavanjem broda, dakle, radi se o ugovoru o uporabi broda.

Katičić objašnjava kako je za razlikovanje odlučna uloga poduzetnika. Ako je davatelj broda, onaj koji odgovara za rezultat pothvata, kome brod služi, znači, ako je ono poduzetnik, ako je preuzeo izvršenje prijevoza radi se o ugovoru o djelu.⁵³ Ako je uzimatelj broda poduzetnik, radit će se o uporabnoj pogodbi, točnije o ugovoru o zakupu, jer je funkcija brodara prešla na zakupoprimca.

⁵¹ Jakaša, Sistemi plovidbenog prava...o.c., str. 9.

⁵² Abbot, Law of Merchant s Ships and Seamen, 14th. Ed. London 1901. str. 61., prema Časlav Pejović, Pravna priroda time chartera, Uporedno pomorsko pravo g. 33 1991. (1-2) str. 45-64.

⁵³ Katičić, o. c., str. 38. i 41.

Pejović⁵⁴, argumentira drugačije, naime, smatra kako je *time charter* nemoguće svrstati u bilo koji od klasičnih ugovora. On je nastao iz ugovora o zakupu broda, ali se u skladu s zahtjevima prakse s vremenom razvio u zaseban ugovor koji sadrži elemente ugovora o uslugama, tako da se može reći da *time charter* spada u kategoriju mješovitih ugovora. Pravnu prirodu *time chartera* ne treba pod svaku cijenu tražiti u klasičnim ugovorima, naglašava isti autor i prema njemu ne postoji smetnja za svrstavanje ovih ugovora u samostalnu cjelinu »ugovora o čarteru«, kao specifičnih ugovora pomorskog prava.

Prema našem Zakoniku i općenito usvojenoj doktrini pomorskog prava ugovori o iskorištavanju brodova imaju dva temeljna oblika: *locatio navis* ili *locatio conductio rei* i *locatio operis*. U našem jeziku imaju značenje, odnosno terminološki odgovaraju ugovoru o zakupu⁵⁵ i ugovoru o djelu⁵⁶.

Prema sistematizaciji Pomorskog zakonika ugovori o iskorištavanju brodova jesu ugovori o plovidbenom poslu i ugovori o zakupu broda.⁵⁷

Kriterij podjele između ove dvije temeljne grupe poslova zasniva se na njihovoj pravnoj prirodi (ugovor o djelu i ugovor o zakupu ili ugovor o uporabi stvari). Ugovor o zakupu jedinstveni je pravni posao, dok ugovor o plovidbenom poslu obuhvaća više tipičnih ugovora.⁵⁸

U praksi nerijetko nastaju problemi kada treba utvrditi prirodu pravnog posla. Stranke u pravilu, prilikom sklapanja ugovora ne navode tko je poduzetnik, već ugovaraju konkretne obaveze. To je dovelo do potrebe uvođenja zakonske presumpcije koja u slučaju sumnje služi za rješavanje problema pravne prirode konkretnog pravnog posla, a po našem Zakoniku ide u korist ugovora o djelu.⁵⁹

Temelj podjele ugovora može biti predmet prijevoza ili sudjelovanje stranaka po njihovoj ulozi u iskorištavanju brodova.⁶⁰

Podjela po predmetu prijevoza ne vrijedi za sve oblike ugovora o iskorištavanju

⁵⁴ Pejović, Pravna priroda *time chartera*, o. c.

⁵⁵ Ugovor o zakupu je ugovor kojim se zakupodavac obvezuje predati određenu stvar zakupoprimcu na uporabu i iskorištavanje, a on se obvezuje za to platiti određenu zakupninu.

⁵⁶ Ugovor o djelu je ugovor kojim se jedna ugovorna strana (poduzetnik, izvođač radova) obvezuje da će obaviti određeni posao, a naručitelj se obvezuje za izvršeni rad platiti naknadu (objekt čini da je sam rezultat rada).

⁵⁷ Članak 460. PZ.

⁵⁸ Ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju, odnosno potiskivanju morem i ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove (čl. 461. PZ).

⁵⁹ O tome više infra t. 4. 4.

⁶⁰ Katičić, o. c. str. 13.

brodova. Npr. ako davatelj broda stavi brod na raspolaganje suugovorniku, odnosno ustupi mu brod na uporabu, predmet prijevoza nije sadržan u ugovoru niti odlučan za pravnu prirodu posla. Za razliku od toga, za sve ugovore vrijedi drugi temelj podjele, a to je po sudjelovanju stranaka, po njihovoj ulozi u iskorištavanju broda. Oni se razlikuju po obvezama stranaka, one koja daje brod i one kojoj se prijevozne potrebe namiruju. Koji je posao svake od stranaka u tom zajedničkom poslu iskorištavanja broda, koja je njihova uloga, kako sudjeluju u rizicima i koristi, pitanja su koja su ujedno i središnji problem ovog rada, a o kojima će biti riječ u nastavku.

4. 2. Ugovori o plovidbenom poslu s posebnim osvrtom na ugovore o prijevozu stvari

Zajedničko obilježje svim ugovorima o plovidbenom poslu je priroda njihove obveze kao ugovora o djelu, a to je preuzimanje obveze da će se brodom obaviti neko djelo (prijevoz) uz određenu naknadu. Znači, predmet pravnog odnosa je činidba prijevoza, točnije, obveza osobe na strani broda je prijevoz ili neka druga činidba koja se obavlja iskorištavanjem broda. Kao stranke ugovora pojavljuju se na jednoj strani brodovlasnik ili brodar,⁶¹ a na drugoj strani naručitelj prijevoza. Ugovore o plovidbenom poslu s obzirom na objekt prijevoza, odnosno predmet prijevoza, ili pak prema tome što je činidba na koju se brodar obvezao zakon dijeli na: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju, odnosno potiskivanju morem te ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove.⁶²

Ugovorom o prijevozu stvari brodom može se ugovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (brodarski ugovor, engl. *charter*), a i prijevoz pojedinih stvari (vozarski ugovor, engl. *contract of carriage*).⁶³ Dakle, kao vrste ugovora o prijevozu stvari (robe) morem Zakonik razlikuje brodarski ugovor u kojem je bitan element ugovora određeni brod ili brodski prostor i vozarski ugovor⁶⁴ u kojem se ugovara prijevoz određenih stvari, pa je kod te vrste ugovora bitan element stvar koju treba prevesti (objekt prijevoza).

Brodarski ugovori, osim po kriteriju »prema brodskom prostoru« koji se za prijevoz

⁶¹ Pomorski zakonik rabi pojam brodar.

⁶² Članak 461. PZ.

⁶³ Članak 466. PZ.

⁶⁴ Umjesto vozarski ugovor smatramo primjerenije nazivati ga pomorski prijevoznički ugovor, ili samo prijevoznički ugovor. U izmjenama i dopunama PZ, predlaže se u čl. 466. st. 1 riječ »vozarski« zamijeniti nazivom »prijevoznički«. U nastavku ovog rada koristit ćemo naziv prijevoznički ugovor.

stavlja na raspolaganje, dijele se i prema trajanju ugovora. Zakon razlikuje brodarski ugovor na putovanje (jedno ili više) tzv. *voyage charter* i brodarski ugovor na vrijeme tzv. *time charter*.

Najsporniji tip ugovora s obzirom na svoju pravnu prirodu je *time charter*.⁶⁵

Naš zakonodavac nije ga posebno normirao, već ga je pod imenom »brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod« uključio u kategoriju (sistematizaciju) prijevoznih ugovora. Na njega se primjenjuju opći propisi o prijevozu stvari, osim ako za pojedini slučaj nije nešto drugo određeno.

Brodarski ugovor (*charterparties*) u poslovnoj se praksi naziva još i ugovor o najmu broda. Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (*time charter*) ugovor je kojim se brodar obvezuje, kroz ugovoreno vrijeme, prevoziti teret koji naručitelj (*time charterer*) preda na prijevoz i to na putovanjima koja odredi naručitelj prijevoza.⁶⁶

U praksi se u pravilu događa da se brodarski ugovori na vrijeme sklapaju za cijeli prostorni kapacitet broda tzv. cijeli brod.⁶⁷

Za njegovu valjanost zakon propisuje pisani oblik, a pisana isprava brodarskog (*charter*) ugovora zove se čarterpartija (engl. *charter party*).⁶⁸

Voyage charter ili brodarski ugovor na putovanje takav je pravni posao kojim se brodar obvezuje prevesti stvari u jednom ili više unaprijed određenih putovanja. Isprava ugovora naziva se *voyage charterparty*. Vozarina se određuje prema količini prevezenog tereta ili tzv. »napoprijeko« (*lump sum*), a kod više unaprijed određenih putovanja (tzv. uzastopni prijevozi) vozarina se naplaćuje prema broju stvarno obavljenih putovanja.

Ugovor o prijevozu pojedinih stvari (prijevoznički ugovor) zakon posebno ne definira⁶⁹, ali *argumentatione a contrario* slijedi da sve ono što nije brodarski ugovor

⁶⁵ O tome, supra t. 4. 1.

⁶⁶ Tako Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 184.

⁶⁷ Ratio za takvo poslovanje je jasan, naime, brodar koji bi za jedno unaprijed određeno vremensko razdoblje ugovorom vezao stanoviti dio svog brodskog prostora, mogao bi sebe dovesti u situaciju da ostali neugovoreni dio brodskog prostora neće moći iskoristiti.

⁶⁸ Ivo Grabovac, Prijevozno ugovorno pravo, Književni krug, Split, 1999., str. 16 objašnjava: »praktični razlozi i snažan razvoj pomorskog prometa doveli su do stvaranja standardnih obrazaca (tipova) brodarskih ugovora, ovisno o pojedinim područjima plovidbe i o vrstama tereta. Standardni uvjeti koji se nalaze na tim tipskim obrascima postaju poznati svakom korisniku prijevoza. Tako nestaje potreba za dugotrajnim pregovaranjem, odnosno za ugovaranjem posebnih uvjeta. Stranke se jednostavno pozovu na određeni tip ugovora koji je poznat po svojim oznakama, uobičajenim kraticama (engl. *code name*). To je osobito važno i pri sklapanju ugovora putem posrednika ili pri sklapanju na daljinu i pri izravnom sklapanju ugovora među odsutnim strankama.«

⁶⁹ U čl. 466. st. 1. samo se vrlo općenito kaže »ugovorom o prijevozu stvari brodom može se ugovoriti prijevoz pojedinih stvari (vozački ugovor)«.

spada u ugovor o prijevozu pojedinih stvari. On se u praksi sklapa radi prijevoza pojedinih stvari, komada (koleta), individualnih pošiljaka. Jakaša ističe, kako stranke nikad u praksi ne navode da sklapaju »ugovor o prijevozu pojedinih stvari« niti se služe kojim drugim ekvivalentnim izrazom (navode samo vrstu i količinu tereta koji treba prevesti)⁷⁰. No unatoč toga, praksa pruža prilično sigurne kriterije za razlikovanje brodarskih i prijevoznčkih ugovora. Za pravnu bit stvari bitno je, naime, ono što su stranke htjele kad su sklapale ugovor o prijevozu. Sudovi stvarnu volju stranaka prosuđuju na temelju niza činjenica i svih konkretnih okolnosti. Kada stranke smjeraju na »pomorski prijevoznčki ugovor«, ne upotrebljavaju tipične forme i isprave prijevoznih ugovora, poznate pod nazivom čarter partije, nego se služe redovito mnogo jednostavnijim ispravama, koje se obično nazivaju zaključnice (*booking notes*). Nerijetko, ne zaključuju nikakav prethodni pisani ugovor, nego brodar, odnosno netko drugi u njegovo ime, nakon što primi teret na temelju usmenog ugovora, izda teretnicu. U slučaju dvojbe kao kriterij razlikovanja sudovima može poslužiti npr. količina tereta, redovitost pruge, ugovaranje točno određenog broda i slično. Za razlikovanje ove dvije vrste ugovora (brodarskog i prijevoznčkog) nije bitna količina tereta. Međutim, u pravilu se prijevoznčki ugovor ugovara za prijevoz manjih količina tereta, pojedinih stvari, individualnih pošiljaka. Prijevoznčki ugovori se u pravilu sklapaju u linijskoj plovidbi. Brodski prostor nije bitan element ugovora, prijevoznik je ovlašten prevoziti teret bilo kojim brodom koji vozi na njegovim prugama, zato prijevoznik može i bez naručiteljeva pristanka zamijeniti ugovoreni brod drugim brodom.

Iako, brodarski i prijevoznčki ugovori imaju veći broj specifičnosti, sve one ipak, nisu takve prirode da bi uvjetovale bitno razlikovanje tih poslova. Zbog toga se i ova podjela ugovora često apstrahira i mnogi autori u svom prikazu ove materije samo ukazuju na neke karakteristične specifičnosti, a promatraju ih jedinstveno, a i sam Zakonik ne sadrži posebne odredbe o prijevoznikom ugovoru.

4. 3. Odnos stranaka (strane broda i strane tereta) u ugovoru o prijevozu stvari

U svjetskoj judikaturi i pomorsko-pravnoj literaturi kao jedno od najspornijih pitanja iz područja ugovora o iskorištavanju brodova pojavljuje se problem odnosa osoba na strani broda prema osobama na strani tereta, te odnos prema trećim osobama koje ulaze u pravni odnos temeljem potprijevnog ugovora. Tu se susrećemo s dva problema, ponajprije pitanje identifikacije osoba na strani broda, utvrđivanja osobe

⁷⁰ Jakaša, Sistem plovidbenog prava... o.c. str. 45.

prijevoznika, a onda njihove odgovornosti, a to je ujedno i središnji problem ovog rada, kojim ćemo se baviti u nastavku.

Kod brodarskog ugovora na vrijeme cijelim bordom za odnos stranaka (strane broda i strane tereta) tj. broдача i naručitelja bitno je razlikovati ovlaštenja stranaka za poduzimanje pojedinih skupina poslova, te razmotriti različite odnose i odgovornosti koje nastaju tijekom realizacije tog pravnog posla. Specifični odnosi i ovlaštenja koja stranke imaju odnose se prvenstveno na skupinu poslova koja se tiče održavanja i opremanja broda, raspolaganje brodom u komercijalnom pogledu, odnos stranaka prema zapovjedniku, rizik zakašnjenja, a vezano uz sve to, na kraju pitanje odgovornosti strane broda strani tereta.

Kod brodarskog ugovora na vrijeme cijelim brodom, cijelim brodskim prostorom predviđenim za smještaj i prijevoz tereta raspolaze samo naručitelj. Dakle, bitno obilježje iz kojeg izviri i druga ovlaštenja, je da za vrijeme trajanja ugovora, raspolaganje brodom u komercijalnom pogledu pripada naručitelju. Troškovi pogona broda, kao i opskrbljivanje broda pogonskim gorivom i ostalim sredstvima za pogonske strojeve i druge strojne uređaje obveza su naručitelja. Također, naručitelj je dužan platiti vozarinu, a ona se u pravilu plaća po jedinici vremena. Bitno obilježje *time chartera*, a koje obilježje je od utjecaja na odgovornost stranaka, je pravilo da naručitelj snosi rizik zakašnjenja, a ne brodar.

Za odnose stranaka bitan je njihov odnos i ovlaštenja koja imaju prema zapovjedniku broda. Kod brodarskih ugovora na vrijeme zapovjednika i posadu određuje brodar i snosi njihove plaće i troškove uzdržavanja (*wages and maintenance*). Međutim, u komercijalnom iskorištavanju broda zapovjednik broda dužan je izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda.⁷¹ To naručiteljevo ovlaštenje izričito proizlazi iz Zakonika (čl. 468. st. 1.), a u njemu se i ogleda glavna ekonomska svrha ove vrste posla.

Posebno pitanje u okviru ovog problema je odgovornost broдача naručitelju za štetu nastalu izvršenjem ugovora (ugovorna odgovornost). Prema Pomorskom zakoniku brodar odgovara naručitelju iz brodarskog ugovora (uzimatelju broda) za obveze iz naloga zapovjedniku ako se radi o njegovim općim dužnostima u pogledu čuvanja i prijevoza tereta, a ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršavanju posebnih naloga naručitelja (čl. 468. st. 2. PZ). Ovakva formulacija Zakonika nameće potrebu razlikovanja posebnih i općih naloga naručitelja. Za općenite naloge brodar se ne može prema naručitelju osloboditi odgovornosti, znači, ni onda kad je zapovjednik postupio po nalogu naručitelja, jer je u ovom pogledu brodareva odgovornost kogentna.⁷²

⁷¹ Ti se nalozi odnose na putovanje u luke u koje će brod putovati, terete koje treba prevoziti i sl.

⁷² Među općenite naloge spadat će oni koji su općenito potrebni za očuvanje tereta.

Za razliku od toga posebni nalozi naručitelja zapovjedniku broda u sklopu komercijalne djelatnosti su npr. zahtjevi naručitelja glede sadržaja teretnice, ili odgovornost za nautičku djelatnost posade ako ju je izričito prihvatio, a za koje brodar ne odgovara. Dakle, nalozi naručitelja daju se zapovjedniku broda koji ostaje brodarov radnik (namještenik).⁷³

Potrebno je posebno raspraviti odnos stranaka iz potprijevnog ugovora. Naručitelj iz brodarskog ugovora (uzimatelj broda) može ugovoriti s trećima prijevoz stvari brodom na koje se odnosi brodarski ugovor.⁷⁴

To ovlaštenje proizlazi iz temeljnog ovlaštenja naručitelja u brodarskom ugovoru, koji kao što smo istaknuli, može slobodno raspolagati ugovorenim brodskim prostorom. Za sklapanje takvog ugovora nije potreban pristanak brodar, ali to pravo, naravno ugovorom može biti isključeno. Naime, naručitelj može u taj ugovoreni brodski prostor krcati svoje stvari, ali je ovlašten preuzeti na prijevoz i stvari trećih osoba, na temelju posebnog ugovora o prijevozu s tim trećim osobama (treće se osobe nazivaju podnaručitelji, engl. *subcharterer*). Iako naš Pomorski zakonik nema odredaba o nazivu, takav se prijevozni ugovor naručitelja iz brodarskog ugovora s trećom osobom (podnaručiteljem) o prijevozu stvari istim brodom u praksi i literaturi zove potprijevni ugovor. U takvoj konstelaciji odnosa potrebo je raščlaniti, odnosno razlikovati konkretno tri pravna odnosa: odnos brodar prema naručitelju, odnos naručitelja prema osobi s kojom on sklopi ugovor o prijevozu (dakle, naručitelja i podnaručitelja) i odnos brodar prema toj osobi (znači, brodar i podnaručitelja).

Bitno je da kod prijevnog ugovora naručitelj ne postaje brodar, što znači da je takvim daljnjim ugovorom obvezan brodar prema trećima⁷⁵. Izvorni brodar (vlasnik broda ili zakupoprimac) zadržava tu funkciju. On i dalje upravlja brodom i nositelj je plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovo uredno izvršenje, a zapovjednik broda i dalje je njegov zakonski zastupnik.⁷⁶ Dakle, prema Pomorskom zakoniku, sklapanjem potprijevnog ugovora formira se direktan odnos između brodar i korisnika prijevoza iz toga ugovora (podnaručitelja). Za obveze koje proistječu iz potprijevnog ugovora trećim osobama odgovara brodar, neovisno o tome što on nije sklopio ugovor s podnaručiteljem. To je izuzetak od općih načela obveznog prava, a razlog za takvo rješenje temelji se na činjenici što je brodar plovidbeni poduzetnik za brod kojim se

⁷³ Ivo Grabovac o.c. str. 18. objašnjava »Naručiteljevo »raspolaganje« brodom ne dovodi do promjene u osobi brodar. Premda naručitelj može samostalno zaključivati ugovore s trećim osobama o prijevozu njihove robe, originalni brodar i dalje upravlja brodom i plovidbenim pothvatom, a zapovjednik i dalje ostaje njegov zastupnik.«

⁷⁴ članak 470. stavak 1. Pomorskog zakonika.

⁷⁵ članak 472. stavak 2. Pomorskog zakonika.

⁷⁶ Tako Pavić, o. c. str. 79.

teret prevozi, pa kao plovidbeni poduzetnik uvijek odgovara. Odgovornost naručitelja i brodar je solidarna. To znači da korisnik prijevoza može tužiti brodar i naručitelja zajedno ili svakog od njih posebno. Takvom odredbom o odgovornosti brodar štite se interesi podnaručitelja kojem u suvremenim uvjetima pomorskog poduzetništva ne mora biti poznato je li zaključio ugovor s brodarom ili s naručiteljem brodskog prostora. Uzimatelj broda odgovora trećemu prema sadržaju svog ugovora s njime, a brodar odgovara trećemu u granicama uobičajenog poslovanja, Zakonik rabi sintagmu »uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza« (čl. 470. st. 2.).⁷⁷ Ako brodar dokaže, da je sadržaj njegovog ugovora s uzimateljem broda bio poznat trećemu, odgovarat će trećemu samo u granicama tog ugovora⁷⁸. Dakle, neovisno o tome što trećoj osobi brodar odgovara izravno, ako je trećoj osobi (s kojom je naručitelj sklopio potprijevozni ugovor) bio poznat brodarski ugovor, brodar odgovara toj osobi samo u granicama brodarskog ugovora i naravno, to ne treba ni spominjati prisilnih (kogentnih) propisa. Smatrat će se da je trećoj osobi (podnaručitelju) bio poznat sadržaj brodarskog ugovora ako joj je bila poznata činjenica postojanja tog ugovora.⁷⁹ Za ocjenu znanja ili ne znanja podnaručitelja mjerodavan je trenutak kad je on sklopio ugovor o prijevozu. Naknadno saznanje nije relevantno za pravni odnos podnaručiteja i brodar.

Međutim, ukoliko bi se odgovornost davatelja broda (brodar), prema trećoj osobi, ograničila na obveze što ih je on preuzeo prema naručitelju iz brodarskog ugovora, to bi moglo dovesti u težak položaj treću osobu koja je u dobroj vjeri sklopila ugovor s uzimateljem broda. S druge strane, ukoliko je brodar obavezan prema trećemu po sadržaju ugovora između naručitelja i trećeg to opasno povećava rizik brodar. Zbog tih problema, nametnula se potreba za pravično rješenje, a ono je u samoj zakonskoj normi koja je opisana, dakle, brodar je izravno obavezan prema trećem, no samo u granicama uobičajenog poslovanja, ako je trećoj osobi poznat ugovor između brodar i naručitelja odgovara u granicama tog ugovora. Brodar bi iznimno mogao odgovarati i za višak obveza iz potprijevznog ugovora, ako je podnaručitelj bio u dobroj vjeri, tj. ako mu nije bio poznat brodarski ugovor. Brodaru je uzimatelj dužan dati naknadu za eventualne povećane izdatke uslijed ugovora s trećim.⁸⁰

Brodar može svoju odgovornost prema trećemu svesti strogo u granice temeljnog

⁷⁷ Pojam uobičajeni uvjeti za takvu vrstu prijevoza treba prosuđivati prema postojećim okolnostima, tj. imati u vidu konkretni slučaj. Ivo Grabovac, o.c. str. 20. objašnjava: »to primjerice mogu biti uobičajeni uvjeti pomorskih prijevoza izraženi u poznatim tipskim obrascima ovisno o pojedinim područjima plovidbe i vrstama tereta«.

⁷⁸ članak 470. stavak 5. Pomorskog zakonika.

⁷⁹ Ukoliko je imala saznanje o postojanju ugovora, smatra se da se sa sadržajem ugovora mogla upoznati, ako je to propustila taj propust mora ići na njezinu štetu.

⁸⁰ članak 470. stavak 4. Pomorskog zakonika.

ugovora između njega i uzimatelja broda, upoznavši trećega sa sadržajem tog ugovora. Osim toga može i potpuno isključiti ugovaranje između uzimatelja broda i trećega zabranom takvih poslova u ugovoru s uzimateljem.⁸¹

Pravni odnos brodar i naručitelja ugovorni je odnos, odnos iz sklopljenog brodarskog ugovora ili čartera. Brodar odgovara naručitelju isključivo u granicama sadržaja njihovih međusobnih ugovorni odnosa. Ako brodar ne izvrši obveze prema podnaručitelju odgovara naručitelju za štetne posljedice. Na pravni odnos naručitelja i podnaručitelja primjenjuju se odredbe o prijevozu stvari, a to znači da naručitelj odgovara svojim ugovorom partneru jer mu je obećao prijevoznu prestaciju (uslugu). Dakle, iako naručitelj nije brodar, naručitelj i podnaručitelj sklapaju ugovor o prijevozu stvari. Naš Pomorski zakonik u čl. 470. st. 1., sadrži izričito ovlaštenje za sklapanje takvog pravnog posla (»naručitelj iz brodarskog ugovora može ugovoriti s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor«). Naručitelj iz brodarskog ugovora koji sklapa ugovor s podnaručiteljem može se smatrati prijevoznikom. Dakle, smatramo kako i jedna i druga strana temeljnog ugovora (brodar i naručitelj), bez obzira na naslov njihovog raspolaganja brodom mogu biti prijevozni poduzetnici u odnosu prema trećem.⁸² Prema trećoj osobi, podnaručitelju, izravno su odgovorni naručitelj i brodar. Kako brodar odgovara već je opisano. Naručitelj odgovara na temelju ugovora koji je sklopio s brodarom i prema sadržaju posebno sklopljenog posla s podnaručiteljem, u kojem slučaju može preuzeti i dodatne obveze. Naručitelj obećava djelo prijevoza od strane brodar, ali preuzima i vlastitu odgovornost prijevoza prema podnaručitelju.⁸³

Postoji nekoliko bitnih razlika po kojima se *voyage charter* i *time charter* razlikuju, a s obzirom na odgovornosti osoba na strani broda. Ponajprije, to je odgovornost za zakašnjenje. Troškovi zakašnjenja u izvođenju putovanja padaju na teret brodar kod *voyage chartera*, a kod *time charterera* na naručitelja. Nadalje, kod *voyage charter* vozarina se naplaćuje prema broju stvarno obavljenih putovanja, a kod *time chartera* se vozarina (hire) plaća za ugovoreno vrijeme trajanja ugovora, neovisno o broju stvarno obavljenih putovanja.

U brodarskih se ugovora odnosi stranaka reguliraju čarter partijom, a kod prijevozničkih teretnicom, ili pomorskim teretnim listom.

4. 4. Ugovor o zakupu broda

Druga vrsta ugovora o iskorištavanju broda je zakup broda, reguliran u Pomorskom zakoniku u člancima 671. do 685. Zakup je pravni odnos bitno različit od ugovora o

⁸¹ Katičić, o. c. str. 46.

⁸² O identitetu prijevoznika govori se opširnije supra t. 2. i supra t. 3.

⁸³ Tako objašnjava i Grabovac o.c. str. 21.

djelu, a njegovo bitno obilježje, odnosno suština je da on predstavlja i naziva se još »uporabna pogodba ili uporabni ugovor«, latinski »*locatio rei*«.

U ugovoru o zakupu broda zakupodavatelj (brodovlasnik) daje zakupoprimalcu bord na upotrebu, uz plaćanje zakupnine radi obavljanja plovidbene djelatnosti. Pomorski zakonik regulira jedino zakup borda radi obavljanja plovidbene djelatnosti, inače brod se može dati u zakup i na upotrebu i u druge svrhe.⁸⁴

Upotreba broda predstavlja pravo zakupoprimalca na gospodarsko iskorištavanje broda, tj. stjecanje koristi od uporabe. On posluje s brodom za svoj račun i odnosi se prema brodu kao da je vlasnik. Ugovorom o zakupu brodovlasnik gubi funkciju brodarka. Plovidbeni poduzetnik postaje zakupoprimalac. Da bi osoba koja nije ni korisnik ni vlasnik broda stekla svojstvo brodarka, mora za to postojati valjani pravni naslov. Prema našem zakoniku ovaj naslov je ugovor o zakupu broda. To je ujedno i jedini ugovor o iskorištavanju borda na temelju koga se svojstvo brodarka od zakupodavca (vlasnika) prenosi na zakupoprimalca. Temeljna je karakteristika ugovora o zakupu broda (*bareboat*) i ujedno glavna razlika u odnosu na brodarki ugovor na vrijeme za cijeli brod (*time charter*) što kod zakupa broda potpunu upravu nad brodom preuzima zakupoprimalac i na taj način postaje brodar, dok kod *time chartera* tu upravu zadržava brodovlasnik.

Poslovna i sudska praksa pokazuju kako granice između zakupa i ugovora o djelu nisu jasno postavljene, pa se priroda tih ugovora mora izvoditi tumačenjem konkretnih odredbi ugovora, a tu zna biti protuslovlja i praznina. Za takve slučajeve zakonodavac je uveo zakonsku presumpciju.⁸⁵ Zakonska presumpcija postoji u korist ugovora o djelu, koji je češći od zakupnog, koji se može smatrati prvobitnim oblikom ugovora o iskorištavanju broda i koji se presumira u svim situacijama, u kojima se postavlja pitanje, jeli davatelj ili uzimatelj borda poduzetnik. Znači, ako ni iz ugovora ni iz propisane formalne evidencije brodarkog svojstva nije jasno, da li se radi o zakupu ili o ugovoru o djelu, presumira se, da je sklopljen ugovor o djelu. Uporabom standardnih ugovornih obrazaca, smanjuju se dvojbe i nesporazumi oko prirode ugovora.

Zakupoprimalac može dati brod u podzakup.⁸⁶ Na taj način može uporaboprimalac (*conductor rei*) pomoću uporabnog predmeta biti poduzetnik (*locator operis*) u odnosu prema trećem naručitelju djela.⁸⁷

⁸⁴ Npr. restoran, skladište, trgovina, edukacija i sl.

⁸⁵ Članak 677. Pomorskog zakonika: "U slučaju sumnje je li sklopljen ugovor o zakupu broda ili brodarki ugovor smatra se da je sklopljen brodarki ugovor."

⁸⁶ Čl. 685. PZ.

⁸⁷ Tako navodi Katičić o. c. str. 14.

4. 5. Odnosi stranaka u ugovoru o zakupu

Temeljna obveza zakupodavca je predati brod zakupoprимcu. Tim činom predaje se posjed zakupoprимcu i on stječe prvi formalni uvjet za postati brodarom, a to je posjed broda. Nositelj plovidbenog pothvata je zakupoprимatelj i on postaje brodar. Zakon određuje da se brod, ako nije drugačije ugovoreno, predaje bez posade.⁸⁸ Dakle, brodovlasnik (uporabodavac) daje najčešće brod (u stanju sposobnom za upotrebu) bez zapovjednika i posade tzv. goli brod. Brodar (uporaboprимatelj = zakupoprимatelj) oprema brod i postavlja zapovjednika i posadu i može se služiti brodom po svojoj volji, snosi troškove pogona broda.⁸⁹ Za razliku od toga, kao što je opisano gore, kod *time chartera* naručitelj stječe samo upravu nad posadom, glede komercijalne djelatnosti. Zakupodavac odgovara za štetu zbog mana broda koje brod čine nesposobnim za ugovoreno ili uobičajeno iskorištavanje. Zakupoprимca tereti dužnost održavanja broda (u najširem smislu riječi) za vrijeme trajanja ugovora, međutim, Pomorskim zakonikom izričito je određeno da ne odgovara za redovno trošenje broda. Također, zakupoprимac je dužan o svoj trošak osigurati brod.

Znači, zakupoprимatelj može uzeti brod bez posade i namjestiti posadu po svom izboru, ili, što je isto, može namjestiti dotadašnju posadu zakupodavca. Tu nema nikakvog pravnog odnosa prema zakupodavcu s obzirom na posadu, a s njom zaključuje zakupnik ugovor o radu, *locatio operarum*, objašnjava Katičić.⁹⁰ Također, bitno je da zakupoprимatelj raspolaže posadom potpuno i neograničeno i da je može i mijenjati,⁹¹ što ocrtava, odnosno bitan je element poduzetničke odgovornost zakupoprимatelja i proizlazi iz njegovog statusa brodarka.

5. OSOBE NA STRANI BRODA PREMA POMORSKOM ZAKONIKU DE LEGE FERENDA

Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika,⁹² predlaže se izmjena i dopuna čl. 5., a to je članak koji opisuje značenje pojedinih izraza upotrijebljenih u samom Zakoniku. Novi članak 3. (kojim se mijenja članak 5.) sadrži

⁸⁸ Članak 673. stavak 2. PZ.

⁸⁹ Čl. 674. st. 1. PZ.

⁹⁰ Katičić, o. c. str 14.

⁹¹ Čanak 676. PZ.

⁹² Tekst Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, radna verzija H / siječanj 2003.

novu točku 29. čiji predloženi tekst glasi: »Prijevoznik jest vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza«. Dakle, predlaže se novom zakonskom odredbom definirati pojam prijevoznika. Interpretacijom predložene norme zaključuje se kako je kod ugovora o prijevozu na strani broda »prijevoznik«. Prijevoznik može biti vlasnik broda, dakle, on je osoba koja prvenstveno raspolaže brodom, on je u ugovorima o iskorištavanju broda uvijek »davatelj broda«. Brodovlasnik naravno može biti plovidbeni i prijevozni poduzetnik kada je s naručiteljem prijevoza sklopio ugovor o prijevozu. On tada postaje brodar. Brodar je pak uvijek stranka u ugovorima o prijevozu robe. On je organizator i nositelj pomorskog pothvata, dakle, plovidbeni poduzetnik, a nositelj je i odgovornosti za izvršenje konkretnog ugovornog plovidbenog posla. Također, na strani broda u prijevoznom ugovoru može biti i čarterer ili kako se u starijoj doktrini zove uzimatelj broda u naval (navalist) i to kada sklopi ugovor s naručiteljem prijevoza, jer u odnosu na njega postaje prijevozni poduzetnik.

Prijedlog za uvođenjem pojma »prijevoznik« svakako se može ocijeniti kao dobar i gotovo sigurno je odredba pojma »prijevoznik« u našem Zakoniku potrebna. Uvođenjem odredbe kojom bi se pojasnio (definirao) identitet prijevoznika svakako bi se umanjio problem koji imaju krcatelji ili primatelji pri utvrđivanju tko je zapravo prijevoznik. Također, kroz tekst glave II dijela osmog (ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova) predlaže se izraz brodar zamijeniti izrazom »prijevoznik«. Razlozi za takvu izmjenu leže u činjenici da se izraz »prijevoznik« rabi u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, primjerice u Međunarodnoj konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, iz 1924. godine, s Protokolima iz 1968. i 1979. godine, Hamburškim pravilima iz 1978. godine, (stupila na snagu 1992. godine), Atenskoj konvenciji iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s Protokolima iz 1976. i 1990. godine itd. Osim toga, izraz »prijevoznik« rabi se i u propisima koji uređuju odnose u drugim granama prometnog prava, pa je ova izmjena potrebna i korisna i iz razloga ujednačavanja svih grana prometnog zakonodavstva.

U prijedlogu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika, predlaže se izraz »brodar« zadržati u članku 470. Zakonika jer taj članak uređuje mogućnost naručitelja iz brodarskog ugovora da sklopi s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor (dakle, naručitelj iz brodarskog ugovora sklapa s trećom osobom podbrodarski ugovor). U tom slučaju, za obveze koje proistječu iz podbrodarskog ugovora trećoj osobi odgovara ne samo naručitelj iz brodarskog ugovora, nego i brodar, pa je takvu odgovornost potrebno i terminološki naglasiti zadržavanjem izraza »naručitelj« i »brodar«. Dakle, kod potprijevoznog ugovora iz čl. 470. na strani broda imali bismo brodara i naručitelja. Brodar, točnije ga možemo nazvati brodovlasnik je »davatelj broda«, on je plovidbeni poduzetnik, postavlja

zapovjednika i posadu, snosi troškove njihove plaće, upravlja brodom i nositelj je plovidbenog pothvata i odgovornosti za njegovo izvršenje. Naručitelj iz brodarskog ugovora prijevoznik je poduzetnik. Za vrijeme trajanja brodarskog ugovora na vrijeme on je ovlašten samostalno raspolagati ugovorenim brodom u komercijalnom pogledu. Otuda njegovo svojstvo prijevoznika u ugovoru prema trećoj osobi (podnaručitelju). Kod ugovora o ostalim pomorskim plovidbenim poslovima, novelom Pomorskog zakonika predlaže se izraz »brodar« zamijeniti izrazom »poduzetnik broda«, a izraz »naručitelj« zamijeniti izrazom »ugovaratelj«.

Prijedlog izmjena i dopuna Zakonika ne pravi distinkciju između ugovornog i izvršnog prijevoznika, odnosno prijevoznika i stvarnog prijevoznika, niti sadrži odredbu o njihovoj solidarnoj odgovornosti, što se može smatrati nedostatkom jer opet interpretacijom ovakve norme kako je predložena može doći do nejasnoća i različitih interpretacija. Stvarni prijevoznik je osoba koja faktično prevozi. Stvarni prijevoznik može ujedno biti i ugovorni prijevoznik, ako nije ugovorni odgovara za svoj dio puta solidarno s ugovornim. Kod brodarskog ugovora na vrijeme cijelim brodom naručitelj (čarterer) u okviru svojih komercijalnih naloga sklapa potprijevozne ugovore. U tom svojstvu on je ugovorni prijevoznik, a brodovlasnik ili brodar broda čiji se brodski prostor koristi za prijevoz stvari je stvarni prijevoznik.

Slijedom toga bilo bi korisno u poglavlju o prijevoznim ugovorima definirati (ugovornog) prijevoznika kao osobu koja s krcateljem sklapa ugovor o prijevozu robe, te stvarnog prijevoznika kao osobu kojoj prijevoznik povjeri obavljanje dijela ili cijelog pomorskog prijevoza. Te bi definicije odgovarale definicijama iz Hamburških pravila. Hrvatska nije ratificirala Hamburška pravila, međutim, to ne znači da se u domaći zakon ne bi moglo akceptirati rješenja koja su moderna i koja su se u praksi pokazala potrebnima i korisnima.⁹³

Polić ističe kako bi definicije prijevoznika i stvarnog prijevoznika trebale bi biti sročene tako da pomognu otkriti njihov identitet, pogotovo kod prijevoza bez prijevozne isprave.⁹⁴

Radi zaštite krcatelja, bilo bi dobro proširiti definiciju prijevoznika odredbom da se u slučaju sumnje prijevoznikom smatra vlasnik broda, dok on ne dokaže tko je zapravo prijevoznik, te da prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovaraju solidarno. Solidarna odgovornost vlasnika i prijevoznika, krcatelju bi sigurno pružila veću sigurnost pri ostvarivanju naknade štete. Danas se u praksi sve više pojavljuju slučajevi

⁹³ Naime, moguće je i to se nerijetko dešava da mnoge države načela neke konvencije unesu u svoje pravo, a bez formalnog pristupanja istoj konvenciji. Takav je slučaj s mnogim državama koje nisu ratificirale Haška pravila, ali su u svoje nacionalne zakone unijele pojedine njihove odredbe.

⁹⁴ Vesna Polić Ćurčić, Odgovornost pomorskog vozara za teret de lege ferenda, Pravo u gospodarstvu v. 36, 1997., 797-829.

da ugovor o prijevozu zaključi osoba koja nema ni pravne ne stvarne preduvjete za brodar. Radi se najčešće o špediterima koji zaključuju ugovore najčešće o mješovitom prijevozu, a prijevoz povjeravaju na izvršavanje brodarima i drugim prijevoznicima. Nema posebnog pravnog problema kada je ugovorni prijevoznik po svojoj pravnoj i stvarnoj kvalifikaciji brodar. Međutim, problem kod definiranja i utvrđivanja prijevoznika i ugovornog prijevoznika može predstavljati situacija kad je ugovorni prijevoznik otpremnik koji izda pošiljatelju teretnicu prema kojoj odgovara kao prijevoznik. Znači, svakako je de *lege ferenda* potrebno raspraviti da li je sve ostale osobe koje na bilo koji način sudjeluju u prijevozu (slagače, poduzetnike terminala i sve njihove radnike, punomoćnike, kooperante, izvođače itd.) potrebno obuhvatiti pojmom prijevoznika, jer oni u stvari nisu prijevoznici (prijevozni poduzetnici), a s time je povezano i pitanje da li bi se i ograničenje odgovornosti iz Pomorskog zakonika odnosilo na njih.

Ideja o uvođenju pojma »prijevoznik« (u izmjene i dopune Zakonika) sukladna je rezultatima rasprave do kojih je došao i Međunarodni pomorskopravni odbor CMI (Comite Maritime International). Za pitanja ujednačavanja prava pomorskog prijevoza robe na temelju prijevoznih ugovora Međunarodni je pomorski odbor osnovao Međunarodni pododbor sa zadatkom da pripremi nacrt nove konvencije. U početku je bilo zamišljeno da ta konvencija zamijeni sve konvencije koje su u ovom pravnom području sada na snazi i da se tako postigne ujednačavanje ovog dijela pomorskog prava na međunarodnoj razini. Nakon dvogodišnjeg rada, više održanih sastanaka i provedenih rasprava, Pododbor je sastavio sažetak rasprava⁹⁵ koji je trebao ukazati na željeni smjer razvoja i poslužiti kao okosnica nove konvencije. Iako je pod utjecajem međunarodnih organizacija, posebice UNCITRAL-a prevladalo shvaćanje da će se stvaranjem nove konvencije postići učinak protivan ujednačavanju pravila, te se sa izradom konvencije zastalo, rad na tekstu konvencije je ipak nastavljen i na kraju, nacrt konvencije je ipak izrađen. Nazvan je »Draft Instrument on Transport Law« (usvojen 10.12.2001.). Nacrt Konvencije će se, ako prikupi dovoljan broj ratifikacija, primjenjivati ne samo na prijevoze morem, nego i na multimodalne prijevoze (tzv. *door to door prijevoze*). Neće se primjenjivati na brodarske ugovore (*charterparties*).⁹⁶

⁹⁵ CMI News Letter, br. 1, 1996., str. 2-4., prema Vesna Polić Ćurčić, o.c. U objavljenom sažetku rasprava utvrđeno je kako identitet prijevoznika nije zadovoljavajuće riješen niti Haaško-Visbyjskim ni Hamburškim pravilima. U rezultatima rasprave predloženo je uvođenje definicije stvarnog prijevoznika (actual carrier) i krcatelja (shipper), ali je sastavljanje njihova teksta ostavljeno za kasnije. Razmatran je problem koji imaju krcatelji ili primatelji pri utvrđivanju tko je zapravo prijevoznik i zaključeno je da je o tome potrebno sastaviti odgovarajuću odredbu. Također, je istaknuto kako se smatra da je potrebna i odredba o izvršnom prijevozniku (*performing carrier*).

⁹⁶ Čl. 3.3.1. »The provisions of this Instrument do not apply to charter parties, contracts of affreightment, volume contracts, or similar agreements«.

Osoba koju je suvremeno pomorsko poslovanje u praksi stvorilo je »ship manager« ili upravitelj (menadžer) broda. Pomorski zakonik ne sadrži odredbe o ugovoru o menadžmentu (*ship management contract*), koji bi po svojoj pravnoj prirodi bio ugovor o zastupanju. Menadžer broda bio bi osoba na strani broda različita od brodarka i brodovlasnika. Međutim, upravo normativna nepokrivenost faktičnog stanja otvara mogućnost pojavljivanja na strani broda osobe koja iako nije upisana kao vlasnik broda, a isto tako nema niti pravne ni stvarne preduvjete za brodarka, putem upisanog vlasnika kojeg kontrolira iskorištava brod. Slučajevi »skrivanja« iza upisanih vlasnika brodova na način da ona osoba koja donosi odluke o poslovanju broda i koja u konačnici zadržava imovinsku korist od poslovanja broda nije brodovlasnik, dakle u pravilu ne odgovara za obveze iz tog poslovanja i njihovo sprječavanje, problem je koji je nazočan u praksi i zahtijeva odgovarajuću pozornost doktrine, legislative i sudske prakse.

U nas je bilo prijedloga i rasprava o proširivanju kruga odgovornih osoba na strani broda za slučajeve izvanugovorne odgovornosti brodarka radniku (pomorcu), ali na radnoj skupini prijedlog nije usvojen. Unatoč toga, korisno je na ovom mjestu ukratko razmotriti o kojim prijedlozima čl. 161. Pomorskog zakonika se raspravljalo.⁹⁷

Predlagalo se uvođenje novog stavka (st. 4.) prema kojem bi »uz brodarka solidarno s njim odgovarali upisani vlasnik broda, stvarni korisnik vlasništva na brodu, voditelj broda, poslodavac i agent za zapošljavanje pomoraca«. Interesantan je pojam »stvarnog korisnika vlasništva na brodu«, a predlagalo se tu osobu definirati kao osobu koja, iako nije upisana kao vlasnik putem upisanog vlasnika kojeg kontrolira, iskorištava brod.

Analiza predlagane odredbe dovodi do zaključka kako je za solidarnu odgovornost tzv. »stvarnog korisnika vlasništva na brodu« s trgovačkim društvom (brodovlasnikom) i drugim osobama taksativno navedenim u predlaganom tekstu odredbe potrebno, točnije dovoljno, ispunjenje dviju pretpostavki. Prva od njih je da je član osoba koja kontrolira društvo (brodovlasnika), a druga je da iz tog čina nadzora nad poslovanjem, točnije takvim oblikom sudjelovanja u poslovanju izvlači korist iz poslovanja broda i na taj način iskorištava brod.

U pomorsko pravnoj praksi i teoriji postavljeno je pitanje da li se utvrđivanjem takve norme (osobe na strani broda) radi o probijanju pravne osobnosti brodarka ili je pak samo riječ o propisivanju odgovornih osoba, kako je uobičajeno u međunarodnim konvencijama i zakonodavstvima koje ih slijede (npr. ugovorni i stvarni prijevoznik i sl.).

⁹⁷ Taj članak govori o odgovornosti za smrt, tjelesne ozljede i narušenje zdravlja (dodano) člana posade broda. On dakle, nema izravne veze sa temom ovog rada međutim, predlagalo se proširenje kruga odgovornih osoba na strani broda, pa je iz tog razloga taj prijedlog iako nije usvojen na radnoj skupini interesantno ukratko razmotriti.

U poslovanju trgovačkih društava događaju se slučajevi zlouporabe načela da članovi trgovačkih društva kapitala ne odgovaraju za obveze tog društva.⁹⁸

Modaliteti takvih ponašanja uglavnom se očituju u zloupotrebi dobro poznatih načela obveznih odnosa, npr.: načela zabrane zloupotrebe prava (čl. 13. ZOO), načela savjesnosti i poštenja (čl. 12. ZOO), načela zabrane uzrokovanja štete (čl. 16. ZOO), dužnosti ispunjenja obveze (čl. 17. ZOO).⁹⁹

Radi sprječavanja i sankcioniranja moguće zlouporabe zakonodavac je u čl. 10. st. 3. Zakona o trgovačkim društvima¹⁰⁰ propisao da se onaj tko zloupotrebljava okolnost da kao član trgovačkog društva ne odgovara za obveze društva, ne može pozivati na to da po zakonu ne dogovara za te obveze. *Ratio legis* takve odredbe je, članu društva koji zlorabi »pravo o neodgovornosti člana društva za obveze društva« oduzeti mogućnost pozivanja na takvo pravo. U takvim slučajevima radi se o primjeni instituta proboja pravne osobnosti. Za primjenu tog instituta ponajprije je potrebno utvrditi zlouporabu prava o neodgovornosti člana za obveze društva i time su ispunjeni uvjeti za proboj pravne osobnosti. Proboj pravne osobnosti dovodi do gubitka prava (neodgovornosti člana za obveze društva), odnosno ukidanja odvojenosti između člana i društva. Posljedica proboja pravne osobnosti je odgovornost člana za obveze društva, tj. omogućavanje vjerovnicima društva namirivanje potraživanja iz imovine članova društva.¹⁰¹

Uspoređivanjem objašnjene norme Zakona o trgovačkim društvima o proboju pravne osobnosti i čl. 161. Pomorskog zakonika, koji se predlagao, a odnosio se na »stvarnog korisnika vlasništva na brodu« uočava se da se oni sadržajno bitno razlikuju. Ponajprije krug adresata odredbe predložene novelom PZ-a širi je od kruga adresata odredbe ZTD-a.¹⁰²

Pored toga, pretpostavke za zasnivanje odgovornosti se razlikuju. Po Zakonu o trgovačkim društvima traži se (uvjet za primjenu instituta proboja pravne osobnosti je) namjera zlouporabe prava i utvrđena činjenica da član zlorabi okolnosti da ne odgovara za obveze društva. Za razliku od toga pretpostavke za odgovornost osobe o

⁹⁸ Opširnije o tome Jakša Barbić, Pravo društava, Knjiga prva, Opći dio, Organizator Zagreb, 1999. str. 242.

⁹⁹ Zakon o obveznim odnosima NN br. 53/91, 73/91, 3/94 i 7/96, 112/99.

¹⁰⁰ Zakon o trgovačkim društvima NN br. 111/93, i 34/99.

¹⁰¹ O proboju pravne osobnosti općenito Barbić o. c. str. 242., Josip Kos, Proboj pravne osobnosti - odgovornost članova društva kapitala za obveze društva, Pravo u gospodarstvu g. 38, svezak 6., (1999), str. 207., posebno u pomorskom pravu opširnije: Jasenko Marin, Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, Poredbeno pomorsko pravo, 40 (2001), 155, 83-115.

¹⁰² ZTD govori o odgovornosti člana društva. Prijedlog izmjene PZ govori o odgovornosti osobe koja, iako nije upisani vlasnik, tog vlasnika kontrolira i izvlači korist iz poslovanja broda, što znači da ta osoba može, a i ne mora biti član društva.

kojoj se govorilo u prijedlogu novele Pomorskog zakonika je da ta osoba: a) kontrolira upisanog vlasnika, i b) putem toga vlasnika izvlači korist iz poslovanja broda, dakle, nije se predlagalo kao uvjet protupravno ponašanje. Za primjenu predlagane odredbe nije se tražilo ispunjenje pretpostavke da član zloupotrebi okolnost da ne odgovara za obvezu društva. Prema tome, može se zaključiti kako se prijedlogom novele odredbe čl. 161. PZ-a ne bi radilo o probiju pravne osobnosti kako je ona uređena čl. 10. st. 3. ZTD-a. Svrha koju je predložena zakonska odredba (čl. 161. st. 4.) trebala ostvariti, je pružanje veće mogućnosti zaštite i ostvarivanja prava hrvatskim pomorcima. U praksi *in concreto* time bi se ostvarilo lakše ishodenje nadležnosti hrvatskih sudova (suparničari), a i izvršenje presude ako neka od odgovornih osoba ima imovinu u Hrvatskoj (npr. stvarni vlasnik ili agent za zapošljavanje). Kada bi takva norma došla u primjenu, pred judikaturom bi bilo tumačenje koji javni oblici poslovanja predstavljaju kontrolu nad upisanim vlasnikom, te koji javni oblici izvlačenja koristi iz poslovanja broda nastaju u praksi.

Prijedlog ovakve norme vjerojatno je nastao po uzoru na common law sustav. Marin objašnjava kako u common law sustavu osim vlasnika koji je naveden u upisniku brodova (eng. *legal, registered, nominal owner*), vlasnikom se smatra i osoba koja je istinski, pravi vlasnik jer upravo ona uživa prihode od korištenja broda (eng. *beneficial owner*). Engleska sudska praksa definirala je beneficial owner kao osobu koja u skladu sa zakonom ima potpuni posjed i kontrolu nad brodom i, kao posljedicu takvog posjeda i kontrole, ima pravo i na prihode i koristi od broda koje uobičajeno ima zakoniti vlasnik ili *equitable owner*.¹⁰³

Osvrt na institut probija pravne osobnosti trgovačkog društva, iako izlazi iz teme ovog rada, trebao je pokazati koliko je pitanje utvrđivanja osoba na strani broda (u najširem smislu riječi) složen i važan problem. Pitanje identifikacije osoba na strani broda u pravnoj praksi osim u slučajevima sumnje na zlouporabu članova društva dolazi, odnosno javlja se kao problem i u nizu drugih slučajeva, npr. pri postupku osiguranja određivanjem privremene mjere zaustavljanja broda, utvrđivanju odgovorne osobe za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade broda, te općenito pitanjima

¹⁰³ Opširnije o tome Jasenko Marin, Pravo vlasništva na brodu, Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, 47 (4) 407-425 (1997): »Tako se može dogoditi da osoba koja je upisana u upisnik brodova kao vlasnik nekog broda zapravo tim brodom ne upravlja niti uistinu raspolaže prihodima od iskorištavanja broda, pa bi se moglo reći da ta osoba i nije istinski, pravi vlasnik. Ako se uzme u obzir da velike brodovlasničke kompanije vrlo često stvaraju manje kompanije kojima »predaju u vlasništvo« samo jedan brod (tzv. *one - ship companies*), jasna je mogućnost postojanja namjere da se osnivanjem niza takvih manjih »papirnatih« kompanija brodovlasnika onemogući izvršenje ili osiguranje tražbina, npr. u postupcima in rem na jednom brodu u vezi s tražbinama vezanim za drugi brod istog vlasnika. Kako bi se izbjegla takva zloupotreba načina istinitosti, poštenja i povjerenja, sudovi su se kroz sudske praksu ovlastili da proniknu »iza ili iznad stanja opisanog u upisniku brodova«, da, slikovito rečeno, podignu »korporacijski veo ili zastor« (eng. *Corporate veil*) kako bi se utvrdilo istinsko vlasništvo na brodu«.

tko je zapravo dužnik iz obveznog odnosa iz kojeg proizlaze potraživanja iz bilo kojeg pravnog temelja pravnog posla iskorištavanja broda. Slučajevi »skrivanja« iz upisanih vlasnika brodova i njihovo sprječavanje problem je koji je nazočan i u pomorskom pravu i zahtijeva odgovarajuću pozornost doktrine, legislative i sudske prakse.

6. STAJALIŠTA SUDSKE PRAKSE O PROBLEMU UTVRĐIVANJA PRIJEVOZNIKA U UGOVORIMA O PRIJEVOZU STVARI

Tko je prijevoznik u konkretnom pravnom poslu činjenično je pitanje, pa se identitet prijevoznika utvrđuje iz okolnosti svakog konkretnog slučaja. Odgovor na pitanje tko je prijevoznik izuzetno je važno sa stajališta utvrđivanja ugovorne odgovornosti za štetu. Samo osoba sa svojstvom prijevoznika odgovara naručitelju za štetu zbog gubitka ili oštećenja tereta.

U povijesti pomorske trgovine, što znači i judikaturi toga vremena, vlasnik broda tradicionalno je smatran odgovornim za teret, što je bio rezultat činjenice da je brod bio u centru obveza, pa je bilo normalno držati brodovlasnika odgovornim ako te obveze ne bi bile uredno izvršene. Međutim, s razvojem i sve većom rasprostranjenosti ugovora o *charter-u* brodova brodovlasnici su se našli u drugačijoj relaciji prema krcatelju, odnosno pozicija brodovlasnika se izmijenila. Ugovor o prijevozu zaključivali su krcatelji s naručiteljima prijevoza i slijedom toga krcatelji su logično smatrali kako je naručitelj prijevoza, a ne vlasnik broda prijevoznik. Znači, identificirati osobu prijevoznika posebno je teško u odnosima iz brodarskog ugovora na vrijeme (*time charter*), kad naručitelj sklapa prijevozne ugovore. Otvoreno je pitanje tko je u takvoj situaciji prijevoznik: vlasnik broda (brodar) ili naručitelj prijevoza (*charterer*)?

Analizom inozemne sudske prakse dolazi se do zaključka kako je u većini nacionalnih prava (judikatura) to činjenično pitanje, neka nacionalna prava odredbe o odgovornosti interpretiraju na način da obvezuju vlasnika, neka naručitelje prijevoza. Uočava se razlika između anglosaksonskog i kontinentalnog prava u pogledu načina identifikacije prijevoznika.

U anglosaksonskom pravu odgovornost leži na onome tko vrši prijevoz, dok je u kontinentalnom pravu odgovoran onaj koji ugovara prijevoz. Ova razlika proizlazi iz različitog koncepta *time charter-a* u anglosaksonskom i kontinentalnom pravu. Anglosaksonsko pravo smatra da je *time charter* ugovor o prijevozu, pa se onda vlasnik broda smatra prijevoznikom. Na drugoj strani, kontinentalno pravo pravi razliku između *time charter-a* i ugovora o prijevozu, tako da kada naručitelj prijevoza zaključi ugovor o prijevozu s krcateljem onda se smatra da je on prijevoznik, dok ugovor o prijevozu za vlasnika broda predstavlja "*res inter alios acta*".¹⁰⁴

¹⁰⁴ Tako objašnjava Pejović, Identitet prijevoznika... o.c. str. 50.

Posljedica činjenice da normativna rješenja nisu precizna, u pogledu reguliranja problema identiteta prijevoznika je raznolikost sudske prakse. Može se reći da prilikom identifikacije prijevoznika sudovi najveći značaj poklanjaju sadržaju teretnice (potpisu i zaglavlju teretnice), te tumačenju odredbi ugovora, kada se iz sadržaja ugovornih odredbi i tumačenja prirode pravnog posla nastoji razjasniti tko vrši funkciju prijevoznika. Nerijetko se primjenjuju i pravila o pomorskom agencijskom poslu, kada se iz sadržaja ugovora nastoji proniknuti u osobu nalogodavca. Općeniti odgovor na pitanje kako sudovi utvrđuju identitet prijevoznika ne može se dati, to je činjenično pitanje koje ovisi o okolnostima svakog konkretnog slučaja.

Primjerice navodimo nekoliko sudskih odluka, točnije sentenci uz komentar, a iz kojih je razvidan pristup sudova tom problemu.¹⁰⁵

Iznimno veliku dokaznu snagu za sudove prilikom utvrđivanja identiteta prijevoznika kod *time chartera* ima sadržaj teretnice. Činjenica da je teretnica potpisana, za zapovjednika ukazuje da je prijevoznik brodar tj. brodovlasnik. Brodar će se smatrati prijevoznikom kad teretnicu potpisuje zapovjednik kao njegov zakonski zastupnik. On će se smatrati prijevoznikom i kada je čarter partijom naručitelj ovlašten izdati teretnicu u svoje ime, ako takvu teretnicu potpiše zapovjednik kao zakonski zastupnik brodovlasnika.

Izraz »za zapovjednika« na teretnici, u pravilu se tumači (podrazumijeva) da je vlasnik broda stranka iz ugovora o prijevozu, tj. prijevoznik. Zapovjednik je zastupnik brodarka (vlasnika) i prema našem pravu (čl. 162. st. 3. i 163. st. 1. Pomorskog zakonika). U *time charteru* naručitelj prijevoza je ovlašten davati naloge zapovjedniku u pogledu komercijalnog upravljanja brodom, ali to ne znači da on preuzima odgovornost prijevoznika. U slučaju da je došlo do štete uslijed naloga naručitelja prijevoza, može se postaviti pitanje odgovornosti naručitelja prijevoza. Status vlasnika broda kao prijevoznika nudi veću sigurnost od one koja postoji u slučaju kada je naručitelj prijevoza prijevoznik. Radi osiguranja svojih tražbina vjerovnici mogu provesti osiguranje na brodu, u slučaju kada je naručitelj prijevoza prijevoznik, vlasnik robe ne uživa toliku zaštitu.

¹⁰⁵ Autorica ovog rada nije uspjela doći do novije prakse hrvatskih sudova o pitanju problema identifikacije osoba na strani broda u prijevoznim ugovorima. Postoje dva moguća razloga za to. Kao prvo to što nije moguće doći do predmetnih sudskih odluka ne znači da sudovi nisu odlučivali u takvim predmetima i da odluke ne postoje, već to da ih je nemoguće pronaći. Vrlo pozitivnim može se ocijeniti suradnja Vrhovnog suda i Europske unije koja će rezultirati objavljivanjem svih odluka Vrhovnog suda na Internetu. Time će sve sudske odluke biti dostupne javnosti, a to će biti od neprocjenjive koristi ne samo za suce Vrhovnog suda, nego i sve sudove, koji će moći imati neposredan uvid u praksu najvišeg suda. Bit će to od velike pomoći i za svakodnevni rad pravnih praktičara (odvjetnika i poslovnih subjekata), a također i znanstvenika. Drugi mogući razlog nemogućnosti pribavljanja odluka o pravnom problemu koji je predmet ovog rada sasvim je druge prirode, a on je u činjenici što u posljednjih desetak godina pred hrvatske sudove dolazi vrlo mali broj »pravih« pomorskih sporova, pa je doista opravdano pretpostaviti kako možda i ne postoje novije odluke hrvatskih sudova o tom problemu.

Za utvrđivanje identiteta prijevoznika kod time - chartera bitan je sadržaj teretnice, a ne pravna priroda time-chartera. Činjenice da se teretnica potpisana "za zapovjednika" i da je u teretnici sadržana klauzula o identitetu prijevoznika predstavljaju dovoljnu osnovu za odluku da je vlasnik broda odgovoran kao prijevoznik iz ugovora o prijevozu (UPP br. 149-152, str. 157-163, Žalbeni sud u Tokiju, 24. veljače 1993.)

Ako se radi o davanju broda u zakup, brodar kao zakupoprimac, kao takav odgovara za obveze koje nastaju na temelju ugovora o prijevozu stvari. Na ovo ne utječe ni činjenica da je zapovjednik potpisao teretnicu kao zapovjednik zakupljenoga broda, ako iz sadržaja teretnice slijedi da ju zapovjednik potpisao kao zastupnik zakupoprimalca. Brodarom se smatra osoba koja je vlasnik ili korisnik broda, dok se ne dokaže suprotno. Za pojam brodaru nije potrebno da odnosna osoba kao brodar bude upisana u upisnik brodova. (UPP br. 129.-130., str. 133.-137., Privredni sud Hrvatske, 30.I.1990.)

Kada nema izričito preuzete obveze naručitelja da izvrši prijevoz, smatra se da je prijevoznik brodovlasnik, te da zapovjednik i naručitelj izdaju i potpisuju teretnice u ime i za račun brodovlasnika. Jedini izuzetak postoji u slučaju kad se prema okolnostima slučaja nedvojbeno može zaključiti da je naručitelj preuzeo na sebe obvezu izvršenja prijevoza. (Presuda No T-2403-81 od 20.5.1997. Federal Court, Trial Division, Canada PPP.br. 153-154, str. 191-196.)

Međutim, vlasnik broda koji je brod dao u *time-charter* ne odgovara za štetu ako je teretnica izdana u ime *time-charterera*. Dakle, smatra se da je prijevoznik brodovlasnik, osim ako se nedvojbeno može zaključiti da je naručitelj preuzeo na sebe obvezu prijevoza.

Vlasnik broda koji je brod dao u time-charter ne odgovara za štetu ako je teretnica izdana u ime time-charterera. (UPP br.26, str. 57-58, Trgovački sud, Seine, 30.IV 1964.)

Davatelj broda u naval koji je za primljeni teret izdao teretnicu sa svojim zaglavljem i iz koje ne slijedi da brodovlasnik nije i brodar, odgovoran je za štetu na teretu pa i kada je teret prevezao brodar uzimatelj broda u naval. (UPP br.66, str. 68-69, Apelacioni sud, Aix, I.II 1974)

Brodovlasnik i naručitelj odgovaraju solidarno ako iz teretnice proizlazi da su jedan i drugi brodari. Pejović navodi kako je bilo slučajeva da su sudovi prihvaćali solidarnu odgovornost naručitelja i brodovlasnika i kada nije bilo jasno tko je od njih prijevoznik. Poznata je teorija prof. Tetleyja o *time charteru* kao zajedničkom pothvatu naručitelja i brodovlasnika. Prema toj teoriji, kada se teret prevozi bordom koji se nalazi pod *time charterom* radi se o jednoj vrsti zajedničkog pothvata (*join venture*)

između naručitelja i brodovlasnika, te, prema tome, oni trebaju biti solidarno odgovorni kao prijevoznici za izvršenje prijevoza.¹⁰⁶

Tumačenjem našeg Zakonika, čl. 470., također se može zaključiti kako je moguća solidarna odgovornost ovih dvaju subjekata kod potprijevnog ugovora.¹⁰⁷

U takvoj situaciji naručitelj se javlja kao prijevoznik, koji i *de iure* odgovara za štetu, međutim, za obveze koje proistječu iz takvog ugovora odgovara i brodar trećim osobama prema propisima čija se primjena ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza.

Međutim, poznata je i praksa sudova u kojoj su odbijali zahtjeve za solidarnu odgovornost vlasnika i naručitelja. Solidarna odgovornost naručitelja i brodovlasnika proturječi definiciji prijevoznika iz Haških pravila, koja preciziraju da pojam prijevoznik »uključuje vlasnika ili naručitelja«. Jezično tumačenje ove definicije ukazuje da može postojati samo jedan prijevoznik, brodovlasnik ili naručitelj, te da nema mjesta njihovoj solidarnoj odgovornosti. Solidarna odgovornost brodovlasnika i naručitelja može biti opravdana u slučaju kad tužitelju nije jasno tko je od njih dvojce prijevoznik. Neke činjenice mogu ukazivati na to da je brodovlasnik prijevoznik, dok druge činjenice mogu ukazivati na naručitelja kao prijevoznika. Takav je npr. slučaj kada teretnica potpisana od zapovjednika sadrži u zaglavlju ime naručitelja. U tom slučaju tužitelj ima temelj tužiti brodovlasnika jer je ovaj odgovoran za ugovore koje zaključi njegov zapovjednik, ali također postoji temelj tuži naručitelja, jer se ovaj predstavio kao prijevoznik izdajući teretnicu na svojem formularu. Tužeći zajedno brodovlasnika i naručitelja, u situaciji kada nije jasno tko je od njih prijevoznik, tužitelj izbjegava rizik da tuži pogrešnu osobu, a teret identifikacije prijevoznika se prebacuje na sud. Osim toga, time se omogućava pravedna raspodjela odgovornosti između brodovlasnika i naručitelja, u skladu s uvjetima charter partija.¹⁰⁸

Korisniku prijevoza solidarno odgovaraju za štetu koju je pretrpio prevezeni teret i brodovlasnik i naručitelj u brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod, ako je u izdanoj teretnici navedeno da su jedan i drugi brodari broda. (UPP br.75, str. 64-68, Prvostepeni sud zapadnog distrikta države Washington, Seattle, USA, 30.V 1976.)

Sudovi često prilikom odlučivanja svoju odluku donose tumačenjem odredbi ugovora, pa se iz sadržaja ugovornih odredbi i tumačenjem prirode pravnog posla nastoji razjasniti tko vrši funkciju prijevoznika.

¹⁰⁶ Canastrand industries v. the Lara S (1993) 2. F. C. 553., prema Časlav Pejović, Tko je prijevoznik prema Kanadskom pravu: Naručitelj ili vlasnik broda?, Poredbeno pomorsko pravo v.39 (1997) 153-154, str. 191-196, bilješka 11.

¹⁰⁷ Naručitelj iz brodarskog ugovora može ugovoriti s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor.

¹⁰⁸ Časlav Pejović, Tko je prijevoznik prema Kanadskom pravu: Naručitelj ili vlasnik broda?, Poredbeno pomorsko pravo v.39 (1997) 153-154, str. 191-196.

Zakupoprimatelj je posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata, pa stoga odgovara kao brodar. Kao brodar gospodarski koristi brod, te je stoga i odgovoran za održavanje u ispravnom stanju brodskih navigacijskih karata i brodske opreme. Dužan je organizirati kontrolu obavljanja poslova na brodu radi osiguranja sigurnosti plovidbe, te je propuštanje istoga inkriminirano kao prekršaj. Također, i odgovorna osoba u trgovačkom društvu prekršajno odgovara, kada se utvrdi ovakav prekršaj. (Upravni sud Republike Hrvatske Presuda broj Us-7565/2000-6 od 11. travnja 2002., sentencu sastavila V.S.)

Tuženik koji je sklopio ugovor kojim se obavezao prevesti teret brodom, a u ugovoru ne navede da nastupa u ime druge osobe, vrši funkciju brodar a odgovara za štetu na teretu bez obzira što on nije vlasnik broda. (UPP br.54, str. 52-55, Apelacioni 7.VII 1971).

Premda su stranke u ugovoru navele da sklapaju ugovor o zakupu broda, ipak je sud ovlašten ulaziti u njegov sadržaj i na temelju toga zaključiti da se radi o nekom drugom poslu. Radi se o ugovoru na vrijeme za prijevoz cijelim brodom (time charter), premda su stranke ugovor nazvale "zakup broda" i navele da vlasnik "predaje brod" "zakupoprincu" ako je ugovoreno da na brodu ostaje vlasnikova posada, za koju vlasnik preuzima odgovornost, da on posadu plaća i da je dužan osigurati određeni broj sati vožnje s ugovorenim brodom. (UPP br.40, str. 26-28, Viši privredni sud SRH, 20.VI 1968.)

U sumnji da li je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme ili ugovor o zakupu broda, treba smatrati da je sklopljen brodarski ugovor na vrijeme. (UPP br.36, str. 49-51, Viši privredni sud SRH, 12.XII 1967).

Kod time chartera brodar je vlasnik broda, a ne osoba koja je s vlasnikom sklopila ovaj ugovor. (UPP br.40, str. 26-28, Viši privredni sud SRH, 20.VI 1968).

7. ZAKLJUČAK

Pomorski prijevozni ugovor svakako je najvažniji i najzanimljiviji dio pomorskog prava. On mu je jezgra, jer se pomorsko brodarstvo konačno i sastoji u prijevozu robe i osoba morem.¹⁰⁹

Razvoj pomorskog poduzetništva, vrlo je dinamičan i kontinuirano nastaju nove relacije između osoba koje u njemu sudjeluju, a i pojavljuju se novi subjekti. U povijesti brodovlasnik je bio centralna osoba jer se jedini pojavljivao kao nositelj plovidbene aktivnosti. Razvojem brodarstva i trgovine u pomorsko poslovnoj praksi funkcija

¹⁰⁹ Tako je još na početku prošlog stoljeća pisao Julije Mogan, Pomorski vozarski ugovor, Tisak Riječke dioničke tiskare, Rijeka 1915., str. 5.

pomorskog poduzetnika odvaja se od stvarnopravnog odnosa prema brodu. To dovodi do razlikovanja pojma brodovlasnik i brodar. Brodar je specifičan pomorsko pravni pojam i označava osobu koja je nositelj brodarske djelatnosti u najširem smislu, a brodovlasnik je nositelj prava vlasništva na brodu. To mogu, a ne moraju biti iste osobe. Pomorski zakonik sadrži oborivu presumpciju da je brodar osoba koja je u upisniku upisana kao vlasnik.

Prema našem pozitivnom zakonu (Pomorskom zakoniku) kvalifikacija stranaka koje se nalaze na strani broda proizlazi iz pravne prirode prijevoznih ugovora. Kod ugovora o zakupu to je brodovlasnik, jer se tim ugovorom određenoj osobi daje brod na upotrebu, a takvo ovlaštenje raspolaganja sa stvari (brodom) ima samo vlasnik. Kod ugovora o plovidbenom poslu (prijevoz stvari) osoba koja nastupa na strani broda je brodar. Tumačenjem odredbi našeg Pomorskog zakonika zaključuje se kako je brodar kao nositelj plovidbenog pothvata uvijek odgovoran za obveze koje proizlaze iz ugovora o plovidbenom poslu, bez obzira na to je li ugovor zaključio on sam ili na temelju njegovog ovlaštenja druga osoba. Novi pojam koji će sadržavati novelirani Pomorski zakonik je »prijevoznik« to je gospodarsko pravni pojam i označava isključivo stranku iz ugovora o prijevozu stvari. Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stvari stječe svojstvo prijevoznika. Kao prijevoznik može se pojaviti brodovlasnik, brodar (brodovlasnik, zakupoprimalac) ili naručitelj.

U svjetskoj judikaturi i literaturi jedno od najspornijih pitanja iz područja ugovora o iskorištavanju brodova je pitanje odgovornosti brodara i naručitelja prema osobi koja je s naručiteljem zaključila ugovor o prijevozu stvari. Problem je u tome da li i pod kojim uvjetima navedenoj osobi odgovaraju naručitelj i brodar zajednički ili samo jedan od njih i koji. Pitanje se redovito rješava sa stajališta u čije ime je zapovjednik potpisao teretnicu. Pri tome se pretpostavlja da ju je potpisao u ime brodara, ukoliko iz samog sadržaja teretnice ne proizlazi da je potpisana za naručitelja. Po našem pravu trećemu uvijek odgovara brodar, pa i kad je ugovor o potprijeevozu zaključio naručitelj, i u njegovo ime zapovjednik izdao teretnicu. Ukoliko je teretnica izdana u ime naručitelja, tada je i on pored brodara odgovoran zakonitom imatelju teretnice. Svom suugovaraču odgovara na temelju i u okviru zaključenog ugovora.

U međunarodnim unifikacijskim instrumentima zapaža se transformacija poimanja osoba na strani broda. Centralna osoba brodovlasnik i čarterer iz Haških pravila više se posebno ne imenuju kao prijevoznici, razvoj ide u smjeru naglaska na ugovornu stranu, a potpuno se potiskuje (zanemaruje) odnos osobe prema brodu. Suvremeni prijevoz nameće potrebu razlikovanja ugovornog i stvarnog prijevoznika, dakle, prijevoznik koji je ugovorna strana na strani broda povjerava prijevoz drugoj osobi (stvarnom prijevozniku). S obzirom na to u novijoj doktrini i sudskoj praksi odvojeno se promatra funkcija nositelja prijevoznog pothvata kao ugovorne strane, od funkcije stvarnog izvoditelja obveze prijevoza.

Imajući u vidu da se pomorsko poduzetništvo ogleda u kompleksnom sustavu obvezno-pravnih i stvarno-pravnih odnosa, a ono je jedna univerzalna grana prava, što znači da je pomorski prijevoz robe, na temelju prijevoznih ugovora izrazito međunarodna djelatnost, analitičke prioritete treba tražiti u smjeru sustavnog praćenja stvarnih oblika iskorištavanja broda i obvezno i stvarno pravnih (imovinsko pravnih) odnosa koji nastaju. Iznimno je važno konstantno pratiti kvalitetu (znači, adekvatnost i prilagođenost) normi, i njihov realan doseg, faktičnim oblicima koje stvara praksa. Deficit odgovarajućih međunarodnih instrumenata, kao i nacionalnog pozitivnog propisa može dovesti do loših posljedica za poslovnu praksu, kao i nejedinstvenu sudsku praksu, a što dovodi do izravnih implikacija na pravnu sigurnost i funkcionalnost pravnog sustava.

Za nesmetano funkcioniranje, svake, pa tako i pomorsko pravne prakse bitno je težiti što je moguće većem konceptijskom i terminološkom usklađivanju zakonskih tekstova sa praksom i tako olakšati njihovu primjenu u praksi. Sudska praksa pokazuje kako se prava i dužnosti stranaka utvrđuju na temelju stvarnih i ekonomskih razloga, pa se onda iz sadržaja tih odnosa stvaraju zaključci o pravnoj prirodi pojedinog posla.

Preciznim definiranjem osoba na strani broda dobilo bi se na potpunosti zakona i što je još važnije, na njegovoj jasnoći, te se olakšala primjena u praksi i time pridonijelo pravnoj sigurnosti. Vrlo je važno da sam zakon donese tumačenje pojmova. Bez pojašnjenja definicije pojmova otežano je tumačenje normi, snalaženje u sadržaju propisa i konačno pravilna primjena propisa.

Noveliranim Pomorskim zakonikom smatramo kako će se barem donekle ostvariti dva cilja kojima pomorsko zakonodavstvo treba težiti, to je njegovo osuvremenjivanje i približavanje međunarodnim standardima, a time doprinosi unifikaciji pomorskog prava.

Summary:

PERSONS ON THE SIDE OF THE SHIP IN THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA

In this paper the author analyzes the provisions of the Hague and Hamburg conventions and the new Draft Instrument on Transportation Law that determines the position of the carrier. The central issue in this paper is the identification of the carrier in Croatian Maritime Code de lege lata and de lege ferenda. This paper discusses which persons can appear as a carrier, and whether Croatian law has provided adequate standards for this problem.

For understanding the complex relations between the contractual parties that arise in concluding and fulfilling a contract is necessary to know the legal nature and taxonomy of the contract. This is particularly examined in our work with special reference to some theoretical dilemmas, and theoretical opinions. There is discussion of the obligations and rights of the carrier, its legal character, and a description of how it participates in the risks and benefits that arise from the use of the ship for the purpose of transportation of goods by the sea.

Particularly analyzed are solutions and new regulations proposed in the Draft of the Croatian Maritime Code and current court practice is discussed.

In the Croatian Maritime Code, a positive evaluation is given to the introduction of the concept "carrier" as the party in the carriage contract. This brings the Maritime Law up to date and closer to the solutions in international unification instruments. It is stressed that priorities for analysis lie in an ongoing monitoring of the quality (the adequacy and adaptation) of the standards and their realistic ability to cover the factual forms that are created in practice.

Key words: carrier, operator, shipowner, charterer, ship manager, contract of carriage of goods by sea, Croatian Maritime Code.

RIZIK TERORIZMA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU

Dr.sc. ZORAN RADOVIĆ
naučni suradnik
Institut za uporedno pravo
Terazije 41, 11000 Beograd

UDK 341.225.5
Pregledni rad
Primljeno: 16.06.2003.
Prihvaćeno za tisak: 16.10.2003.

U članku se razmatra problematika osiguranja rizika terorizma u transportnom osiguranju u dijelu koji se odnosi na osiguranje broda, zrakoplova i robe. Prilikom obrade aktualnih pitanja autor je imao u vidu nastalu situaciju poslije izvršenog terorističkog napada na Međunarodni trgovački centar u SAD-u 2001. godine. Težište u članku dano je pitanjima koja se odnose na pravo osiguranja premda ni pitanja iz same oblasti osiguravajuće djelatnosti nisu mogla biti zaobidena.

Ključne riječi: terorizam, brod, zrakoplov, roba (cargo).

1. UVOD

Rizik terorizma u osiguranju bio je aktualan i prije napada na Međunarodni trgovački centar u SAD-u 2001. godine.¹ Međutim, tek poslije ovoga napada postalo je očigledno da osiguratelji ne poštuju uvijek svoje zlatno pravilo da ne osiguravaju rizike koji se ne mogu sagledati. Pokazalo se da ih limiti uneseni u police osiguranja, kojim su ograničili visinu svoje odgovornosti ne štite pouzdano s obzirom na različita tumačenja "jednog štetnog događaja" i to ne samo u njihovom odnosu prema osiguranicima već i prema reosigurateljima,² da tumačenje klauzule iz ugovora o

¹ Visina ukupnih šteta za ovaj teroristički napad procijenjena je na iznos od USD 40 milijardi, Wynn Jenkins, Stripping out September 11, Reactions, Brooklyn, March 2003. U pitanju je šteta koja je u iznosu veća od bilo koje prirodne katastrofalne štete pokrivene do sada osiguranjem, Kai-Uwe Schanz, September shadow, The Review, London, September 2002.

² Spor koji je nastao oko tumačenja predstavlja li napad na WTC jedan štetan događaj ili dva, s obzirom da je napad izvršen s dva zrakoplova na dva tornja u različito vrijeme, Larry Silverstein, When two can equal one, Reactions, March 2002. Suprotno, da li napad 600 japanskih aviona na Pearl Harbor predstavlja isto toliko događaja, Barry Ostrager, Special report: WTC claim dispute, Reactions, SAD, 22.03.2002. Engleski sud (House of Lords) je u slučaju Axa v. Field zaključio da jedan događaj predstavlja nešto što se dešava u određeno vrijeme, na određenom mjestu i na određeni način. Okolnost da postoji jedan originalni teroristički uzorak ne znači da ne može postojati više od jednog događaja, Steve Reynolds and Bernie Heinze, Laws & Effects, Post Magazine, SAD, 27.11.2001.

osiguranju dozvoljava i drukčija shvaćanja od onih koja su godinama bila prihvaćena, kao i da reosiguratelji nisu uvijek imali razumijevanja za viđenje osiguratelja koje rizike su im predali u pokriće. Ponovo je problematika neposrednih i posrednih šteta u osiguranju probudila veću pažnju.³ Dolazi se i do saznanja da povećanje samoprdržaja osiguranika u šteti ne predstavlja za osiguratelja cjelovito rješenje kada je upitanju osiguravajuće pokriće protiv terorizma.⁴ Najzad, pravi se ozbiljan pokušaj da se rizik terorizma modelira.⁵

Nastala situacija poslije napada na WTC prouzročila je više posljedica u oblasti osiguranja. S jedne strane, pojavila se tendencija da se rizik terorizma isključi iz osiguravajućeg pokrića ili da se sam rizik smanji⁶, a s druge, da se osiguravajuće pokriće proširi.⁷ Postavljeno je pitanje ne samo kapaciteta komercijalnih tržišta reosiguranja da rizik terorizma snose, već i njihove spremnosti da ga uopće prihvate, uz razmišljanje treba li država nastupiti kao reosiguratelj ovoga rizika.⁸ Čine se istovremeno naponi da tržište osiguranja snosi rizik terorizma udruživanjem osiguratelja⁹.

Dok se sve posljedice napada na WTC ne mogu sagledati sa stajališta prava osiguranja ima već dovoljno elemenata da se rizik terorizma detaljnije prouči. To će biti učinjeno na prvom mjestu uvidom u police za osiguranje pomorskih brodova, zrakoplova i robe u prijevozu ovim prijevoznim sredstvima koje predviđaju primjenu institutskih i drugih klauzula izrađenih od strane engleskih osiguratelja i njihovih institucija.

³ S tim u vezi pitanje ima li vlasnik bescarinske prodavaonice na Floridi pravo na naknadu gubitka od osiguratelja zbog zatvaranja prodavaonice do kojeg je došlo zbog terorističkog napada na WTC.

⁴ Preventiva se više ne može voditi putem povećanja samoprdržaja osiguranika u pokriću, Paul Latarhe, Underwriters must be more risk-aware, Insurance Day, London, 05.05.2003.

⁵ Pokušaj u tom pravcu: Terrorism Loss Estimation Model, pripremljen od strane savjetodavne tvrtke AIR Worldwide, The Economist, London, 07.11.2002.

⁶ Postavlja se pitanje tko je danas spreman snositi nepoznat i nevidljiv rizik, Jeff Charlton US tragedy lessons: double jeopardy, Post magazine, SAD, 27.09.2001.

⁷ Npr. uvođenjem "rizika evakuacije" kojom se štiti poslodavac zbog nedovoljnog osiguranja zaposlenih u slučaju njihove evakuacije poslije izvršenog terorističkog napada, New policy covers evacuation risk, Insurance Day, London, 17.04.2003.

⁸ Razmatranja u Kongresu SAD: Terrorism - the risk that nobody wants, The Economist, London, 17.11.2001.

⁹ Osnivanjem kompanije pod nazivom Special Risk and Reinsurance Luxemburg, za osiguranje rizika terorizma do € 275 milijuna po jednom štetnom događaju u radijusu od 600 metara, European terror insurer launched, Reactions, May 2002.

2. RAZGRANIČENJE RATNIH I POLITIČKIH RIZIKA OD RIZIKA TERORIZMA

S obzirom da se pred nama nalaze kaluzule osiguratelja u tipiziranoj formi nameće nam se kao imperativ da se njihove odredbe strogo tumače (“utmost strictness”). U slučaju njihovih nejasnoća tumače se protiv osiguratelja koji su ih u opće uvjete osiguranja unijeli.¹⁰ Pri tome moramo uvijek voditi računa o tekstu cijele odredbe klauzule ili zbirke kaluzula kako bismo utvrdili da li je šteta prouzročena djelovanjem određenog rizika pokrivenog osiguranjem (“caused by”).¹¹

Kada osiguratelji odluče da iz osiguranja isključe određene rizike, pored njihovog nabranja, često koriste formulaciju da osiguranjem nisu pokrivena šteta koje su neposredno ili posredno prouzročene djelovanjem navedenih rizika. Ovakvom formulacijom iz primjene se isključuje primjena pravila prema kojemu osiguranik gubi pravo na naknadu štete samo ako je nastala kao neposredna posljedica isključenog rizika (“proximate cause”).¹² Ipak u ovakvom slučaju, po našem mišljenju, ne može se uvijek isključiti mogućnost utvrđivanja konkretnog činjeničnog stanja: koliko je šteta udaljena od uzroka (“remote link”).¹³ Imat ćemo u vidu da su klauzule u pitanju sastavljene na engleskom jeziku od strane engleskih osiguratelja što navodi na primjenu engleskog prava kao točke vezivanja. Zbog toga će se primijeniti englesko pravo kao mjerodavno pravo za tumačenje specifičnih pojmova i izraza upotrijebljenih u institutskim klauzulama.¹⁴

2.1. Ratni i politički rizici

Neprijateljstva (hostilities)

Pojam obuhvaća sve posljedice operacija koje su specifične za ratno stanje. Neophodno je da operacije budu uperene protiv određenog poretka države na

¹⁰ E.R.H. Ivamy, *General Principle of Insurance Law*, London 1970, 225.

¹¹ Bliže, Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje*, Zagreb, 1986, str.299.

¹² Ivamy, str.336.

¹³ Utvrđivanje uzroka drugog uzroka je često složen zadatak. Tekst u polici prema kojoj je predmet osiguran uz uvjet da osiguranjem nisu pokrivena šteta koje su “prouzročene ili nastaju uslijed ili potječu od rata” sudac nije mogao povezati s primjenom maksime *causa proxima, non remota, spectatur*. Po njemu se može donijeti samo jedan zaključak, tj. da je maksima isključena iz primjene, *Lowe v. Embrores Liability Ass Corp.* (1916) 2 KB 629, prema citatu *Sounders*, str.73.

¹⁴ Pavić, str.38. O razlikama u shvaćanjima o primjeni mjerodavnog prava vidi Veljko Tomašić, *Nova engleska*

organiziran način. Isključuje se mogućnost da neprijateljsku akciju počini pojedinac. U slučaju da se koristi termin “svaka neprijateljska radnja poduzeta od strane ili protiv ratujuće sile”, termin sila vjerojatno podrazumijeva pored države i drugu vlast koja nameće svoj poredak. Izraz “od strane ili protiv” ne odnosi se samo na štetne posljedice prouzročene imovini strana u sukobu, već i imovini neutralnih strana.¹⁵

Revolucija (revolution)

Revolucija, ustanak i pobuna predstavljaju pojmove koji se međusobno preklapaju s jedne strane, a zajedno s građanskim ratom s druge strane. Njihova zajednička karakteristika se sastoji u tome što se uvijek radi o pokušaju da se postojeća vlast obori nasilnim putem.¹⁶

Vojna ili uzurpirajuća sila (military or usurped power)

Stječe se utisak da je pojam dosta nejasan, zbog čega njegovo tumačenje na prvom mjestu ovisi o konkretnom činjeničnom stanju. Pojam obuhvaća organizirani ustanak kada se uz primjenu nasilja uspostavlja nova vlast, koja upostavljena donosi propise i kažnjava neposlušne. Organizirano djelovanje u tom smislu je neophodno.¹⁷ Potrebno je postojanje određenog stupnja oružanog sukoba koji je po svojem karakteru više sličan građanskom ratu, a manje neredima. Bez upotrebe oružja nema ni ovog rizika. U slučaju da obaranje vlasti ne uspije, učesnicima ovoga pokušaja često se sudi za izdaju.

Pobuna (isurrection)

Pojam pobune obuhvaća organizirani i otvoreni otpor postojećoj vlasti u cilju da se ona zamijeni novom.¹⁸

polica i uslovi za osiguranje robe i Drago Pavić, Pravna vrela ugovora o pomorskom osiguranju, oba rada objavljena u Osiguranje i privreda, Zagreb, god.XIII, br.11.

¹⁵ N.G. Hudson i J.C.Allen, The Institute Clauses Handbook, London, 1986, str.190.

¹⁶ E.R.Ivamy, Marine Insurance, London, 1969, str.218.

¹⁷ John W. Sounders, Words and Phrases Legally Defined, London, 1969, str.320.

¹⁸ Ivamy, 1970, str.224.

Ustanak (rebellion)

Ustanak i pobuna imaju slično značenje. U oba slučaja pojavljuje se organiziran i nasilan napad na vlast u cilju da se zamijeni novom. Pobuna podrazumijeva niži stupanj organiziranja u usporedbi s ustankom.

Bunt (riot)

Pod buntom se podrazumijevaju neredi u kojima sudjeluje više lica koja se neobuzdano i žestoko ponašaju na javnom ili privatnom mjestu. Maliciozno pro-uzročena šteta na imovini nekog lica nema samim time svojstvo bunta. Prema engleskom pravu za bunt je potrebno postojanje najmanje 12 udruženih lica koja koriste silu na način da kod drugih stvaraju osjećaj straha za osobnu sigurnost.¹⁹

Građanski nemiri (civil commotions)

Pojam građanski nemiri nema određeno pravno značenje.²⁰ On ne obuhvaća zavjeru da se izvrši krivična radnja koju ne prate nemiri.²¹ Građanski nemiri, kao specifično ponašanje ljudi, nalaze se između bunta i građanskog rata. Pojam obuhvaća nasilno ponašanje koje nije preraslo u ustanak.²² U pitanju je organizirana akcija ljudi čiji je cilj stvaranje meteža. Do nemira može doći spontano ili organizirano. Zbog toga nije neophodno dokazivati postojanje neke organizacije izvana koja je bila inspirator nemira. Građanski nemiri kao rizik se široko tumači (npr. krađa automobila u vrijeme trajanja građanskih nemira pokrivena je osiguranjem ovoga rizika).

2.2. Rizik terorizma

Za terorizam se kaže da predstavlja oblik političke borbe koja se vodi nasiljem i zastrašivanjem. U najširem smislu, podrazumijeva se svaki napad na tijelo i život pojedinca s namjerom izazivanja određenih političkih promjena, a u užem, svodi se na bezobzirne atake pojedinca ili organiziranih grupa na žrtve koje same po sebi nemaju

¹⁹ Public Order Act 1986.

²⁰ Zoran Radović, *Osiguranje izvoznih kredita*, Beograd, 1989, str.30.

²¹ Colinvaux Raul, *The Law of Insurance*, London, 1979, str.364.

²² Sounders, str.320.

nikakav značaj, ali se ipak uzimaju kao objekt napada kako bi se time izazvao strah i opća nesigurnost, skrenula pažnja svjetske javnosti na ciljeve i ideje terorista i postiglo osobađanje suboraca i sl.²³

Politička ubojstva, uništenje imovine, rušilački napad na civilne i vojne ciljeve kao sabotaža, često predstavljaju terorističke akcije. Nasilje koje se provodi bez političkih ciljeva ne smatra se terorističkim napadom premda širi strah ("terror"). Terorizam predstavlja i sama prijetnja upotrebe sile u namjeri da proizvede političke efekte izazivanjem straha određene grupe osoba. Proizlazi da upotreba sile i nije karakteritičan element za postojanje terorizma.

Za teroristički napad je karakteristično njegovo kratko trajanje. Duže može trajati državni terorizam pod kojim podrazumijevamo agresivno ponašanje jedne države prema drugoj, npr. ograničeno i selektivno bombardiranje ciljeva na teritoriju druge države bez započinjanja rata. Teškoće nastaju kod utvrđivanja okolnosti na osnovi kojih utvrđujemo kada jedna teroristička akcija prerasta u oružani napad. Potrebno je utvrditi mjesto napada, način na koji je napad izvršen, trajanje napada i veličinu nanesene štete. Razlika između terorističkog i oružanog napada nije beznačajna s obzirom da opći uvjeti osiguranja ne pokrivaju uvijek istovremeno oba rizika osim u slučaju ako su oba izričito unesena u opće uvjete osiguranja.

U praksi osiguranja pojavljuju se rizici slični terorizmu. Smatra se da su vandalizam i sabotaža često posljedica malicioznih radnji.²⁴ U praksi se pokazalo da nije uvijek jednostavno utvrditi je li postupak neke osobe bio maliciozan.²⁵ Potrebno je postojanje sazrele želje da se nekome nanese zlo. U slučaju nanošenja materijalne štete na brodu ili nekoj drugoj imovini namjera počinitelja se pretpostavlja. Međutim, susrećemo se s pojavom "nježnog teroriste", osobe koja aktiviranjem eksplozivne naprave nije imala namjeru prouzročiti štetu koju je prouzročila, već samo skrenuti pažnju javnosti na težak položaj izbjeglica. Između štete prouzročene terorističkim napadom i štete prouzročene malicioznom radnjom, pojavljuju se štete koje se od njih razlikuju po uzroku. U pitanju su štete prouzročene od strane osobe koja je rukovođena patološkom mržnjom.

²³ Boris Krivokapić, *Leksikon međunarodnog prava*, Beograd, 1998, str.479.

²⁴ Hudson, str.79.

²⁵ Može se zaključiti da za postojanje zlonamjerne štete trebaju postojati sljedeći elementi: a) protupravno djelovanje, b) namjera da se osigurani predmet ošteti ili uništi i c) postojanje gubitka ili oštećenja osiguranog premeta, Pavić, str. 291. Štete nastale zbog namjernog postupka osiguranika ne mogu se ni osigurati izričitim ugovornim odredbama, Drago Pavić, *Pomorsko pravo*, Split, 2000, str.151.

3. RIZIK TEORORIZMA U VRSTAMA OSIGURANJA

Osiguratelji pomorskih brodova, zrakoplova i robe ("cargo") u prijevozu brodovima i zrakoplovima nemaju jedinstven pristup kada je riječ o riziku terorizma. Za ovaj se rizik u općim uvjetima osiguranja često ne navodi ni da je uključen niti isključen iz pokrića. Ovaj se rizik osigurava samo na zahtjev ugovaratelja osiguranja, u pravilu uz ratne i političke rizike.

3.1. Osiguranje pomorskih brodova

Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme protiv ratnih i političkih rizika (Cl. 281, 1/11/95) predviđaju da osiguranje pokriva gubitak ili štetu na brodu prouzročenu od strane terorista ili druge osobe koja je postupala zlonamjerno ili iz političkih motiva. Kao i za druge rizike na daje se objašnjenje pojma terorista. Rizik pirata pokriven je policom za osiguranje brodova protiv pomorskih rizika ((Cl. 280, 1/11/95) koji se od terorista razlikuju.²⁶ Osiguranje odgovornosti brodara preko P & I klubova isključuje iz pokrića rizike rata i ratu sličnih događaja, kao štete prouzročene zarobljavanjem, zapljenom, uzapćenjem, zadržavanjem, minama, torpedima, bombama, raketama, eksplozivima ili drugim ratnim sredstvima (Pravila The London, SS Owners' Ass. Ltd. 1995-1996).

3.2. Osiguranje zrakoplova

Engleski opći uvjeti za osiguranje zrakoplova, kojima se iz pokrića isključuju ratni rizici, otmica zrakoplova (»hi-jacking«) i druge opasnosti (ANV. 48B 26.8.71), a zatim uključuju, pokrivaju ove rizike skoro na isti način kao odgovarajući opći uvjeti za osiguranje pomorskih brodova s manjim izmjenama: rat, invazija, djelovanje stranih neprijatelja, neprijateljstva, bilo da je rat objavljen ili nije, građanski rat, ustanak, revoluciju, pobunu, uvođenje izvanrednog stanja, vojna ili uzurpirajuća sila ili pokušaj uzurpiranja vlasti. Također i rizik zarobljavanja, uzapćenja, ograničavanja i zadržavanja, kao i svaku malicioznu radnju i sabotazu. Pokriven je rizik otmice i svako nezakonito zauzimanje ili preuzimanje kontrole nad zrakoplovom. Kao dodatak navedenim općim uvjetima osiguranja za pokriće rizika otmice zrakoplova uneseni su posebni uvjeti (AVN 50, 1.9.71) koji se primjenjuju uz kasko policu zrakoplova, u

²⁶ Međunarodni pomorski biro (IMB) definira piratstvo kao radnju ukrcavanja ili pokušaja ukrcavanja na brod s namjerom da se izvrši krađa ili zločin uz sposobnost korištenja nasilja u izvršenju ovog djela, Symon Ross, The modern-day pirates, Insurance Day, London, 06.05.2003.

kojima se predviđa naknada materijalne štete ukoliko do otmice ili pokušaja preuzimanja kontrole nad zrakoplovom dođe za vrijeme leta. Uz policu za osiguranje zrakoplova često se unosi još jedan dodatak koji se odnosi na osiguranje odgovornosti (Extended coverage endorsement (aviation liabilities) AVN.52D): isključuje se iz pokrića odgovornosti za štete prouzročene na zemlji ukoliko nisu nastale kao posljedica eksploatacije zrakoplova. Ukoliko dođe do eksplozije nuklearnog oružja ili radio-aktivnog djelovanja, osiguranje ostaje na snazi sve do prvog slijetanja i izlaska svih putnika iz zrakoplova bez obzira može li se takav događaj dovesti u vezu s osiguranim zrakoplovom.

Gubitak ili oštećenje zrakoplova djelovanjem terorista predstavlja štetu za koju se smatra da je nastala uslijed ostvarenja ratnog rizika pod uvjetom da se terorističkim napadom željelo postići politički cilj.²⁷

3.3. Osiguranje robe u prijevozu

Institutske klauzule za osiguranje robe na brodu protiv ratnih rizika (Cl. 262, 1/6/82) pokrivaju gubitak ili štetu na robu prouzročenu uobičajenim ratnim rizicima, uključujući štete prouzročene od strane terorista ili osobe koja je postupala iz političkih razloga.

Institutska klauzula za osiguranje robe protiv zlonamjernih šteta (Cl.266, 1/8/82) unosi se u ugovor o osiguranju u slučaju da roba nije osigurana “protiv svih rizika” već po užem pokriću. Potreba da se donese ova klauzula je uočena kada se shvatilo da se pokriće za štete prouzročene od strane “terorista ili osobe koja je postupala iz političkih razloga” razlikuje od pokrića za štete prouzročene zlonamjerno, vandalizmom ili sabotажom.²⁸ Smatra se da se radi o zlonamjernoj šteti ako su se stekla tri elementa: a) protupravno djelovanje, b) namjera da se osigurani predmet ošteti ili uništi i c) postojanje gubitka ili oštećenja osigurane imovine.²⁹

4. ZAKLJUČAK

Terorističke akcije nisu usmjerene na ciljeve neposrednog napada već na društveni poredak i njegove vrijednosti. Premda ovakva situacija prirodno nameće potrebu intervencije države, osiguranje rizika terorizma treba prepustiti osigurateljima koji se

²⁷ Marko Pavliha, zavarovalno pravo, Ljubljana, 2000, str.307.

²⁸ Hudson, str.79.

²⁹ Pavić, str.291.

komercijalno bave osiguranjem ovakvog i sličnih rizika. Već se pokazalo kod osiguranja ratnih i političkih rizika da su u tom poslu uspješni. Time ne isključujemo potrebu da se država pojavi kao reosiguratelj rizika terorizma u slučaju katastrofalnih šteta, ali samo ako se pokaže da je to neophodno.

Osiguratelji nisu bez problema kod sagledavanja rizika terorizma. Kod modeliranja katastrofalne štete potrebno je procijeniti kakve posljedice mogu nastati ostvarenjem rizika terorizma i kakva im je učestalost. Ako rizik terorizma testiramo primjenom usvojenih mjerila osiguratelja za njihovu ocjenu, pored navedena dva potrebno je uzeti u obzir i sljedeća mjerila: događaj mora biti neizvjestan, da se može izvršiti disperzija rizika i da se za ovaj rizik može odrediti premija i uvjeti osiguranja. Ovaj zadatak je svakako težak za osiguratelja. A kada prihvatimo rješenje prema kojemu osiguratelji ograničavaju svoju odgovornost uobičajenom formulacijom “sve gubitke ili štete koji se mogu pripisati jednom uzroku ili seriji uzroka”, ostaje nam i dalje problem definiranja jednog štetnog događaja.

Uočene su teškoće u vezi s utvrđivanjem okolnosti na osnovi kojih se može dokazati je li jedna šteta prouzročena terorističkim napadom. Često nije jednostavno utvrditi je li jedna šteta prouzročena djelovanjem terorističkog napada ili djelovanjem pojedinih ratnih i političkih rizika. Autor je zbog toga mišljenja da rizik terorizma treba uvijek osiguravati uz ratne i političke rizike. Time bi se izbjegle sive zone i dugi sudski sporovi. Osiguranik mora dobiti punu osiguravajuću zaštitu za premiju koju plaća. Za njega su irelevantne pobude osoba koje su mu nanijele štetu.

Summary:

TERRORIST RISK IN TRANSPORT INSURANCE

The paper deals with relevant insurance issues concerning terrorist risk relating to insurance of vessels, aircraft and cargo shipped on board. It was felt that reexamination of insurance terms and conditions was necessary in situation that ensued after the terrorist attack on the World Trade Center in USA in 2001. Findings indicate that insurers did not have unique approach when deciding how to insure this risk, how to name it and how to distinguish it from other risks named in insurance clauses against war and political risks. It was acknowledged that it was not an easy task to determine whether the terrorist attack lasted long enough to become an armed attack. Similar difficulties appear when tackling malicious acts and vandalism.

In view of the WTC terrorist attack, some important aspects of insurance covers came to light again: “causa proxima” and “remote link” in order to ascertain whether the insured risk could be connected with damage that occurred and how to define “single occurrence” when insurance wording says “all losses or damage attributable to one cause ...” ...

It was stressed that the assured had to be protected in full for the premium paid. For him it is not important at all what motives perpetrators had when they made him suffer. Gray areas in insurance covers are leading to prolonged disputes only. This should be avoided.

Key words: terrorism, vessel, aircraft, goods (cargo).

DOCUMENTATION

CMNI/CONF(99)2/FINAL
ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL
3. October 2000

BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS (CMNI)¹

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

CONSIDERING the recommendations of the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe of 1 August 1975 for the harmonization of legal regimes with a view to the development of transport by member States of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission in collaboration with the United Nations Economic Commission for Europe,

HAVING RECOGNIZED the necessity and desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning contracts for the carriage of goods by inland waterways,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

Article 1 Definitions

In this Convention,

1. “Contract of carriage” means any contract, of any kind, whereby a carrier undertakes against payment of freight to carry goods by inland waterways;

¹ Adopted by the Diplomatic Conference Organized Jointly by CCNR, the Danube Commission and UN/ECE, held in Budapest from 25 September to 3 October 2000.

DOKUMENTACIJA

CMNI/CONF (99) 2/FINAL
ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL
3. listopada 2000.

BUDIMPEŠTANSKA KONVENCIJA O UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA (CMNI)¹

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE

UZIMAJUĆI U OBZIR preporuke Završnog akta Konferencije o sigurnosti i suradnji u Europi od 1. kolovoza 1975. za ujednačavanjem pravnih poredaka s ciljem razvoja prijevoza od strane država članica Središnje komisije za plovību Rajnom i Dunavske komisije u suradnji s Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu,

UVIĐAJUĆI potrebu i poželjnost da se općim sporazumom ustanove jedinstvena pravila o ugovorima o prijevozu robe unutarnjim plovitim putovima,

ODLUČILE su u tu svrhu sklopiti Konvenciju i sporazumjele su se o sljedećem:

POGLAVLJE I

OPĆE ODREDBE

Članak 1. Definicije

U ovoj Konvenciji,

1. "Ugovor o prijevozu" označuje svaki ugovor, bilo koje vrste, kojim se prijevoznik obvezuje prevesti robu unutarnjim plovitim putovima uz naplatu vozarine;

¹ Usvojena na Diplomatskoj konferenciji koju su Središnja komisija za plovību Rajnom, Dunavska komisija i Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu zajednički sazvale u Budimpešti od 25. rujna do 3. listopada 2000.

2. “Carrier” means any person by whom or in whose name a contract of carriage has been concluded with a shipper;

3. “Actual carrier” means any person, other than a servant or an agent of the carrier, to whom the performance of the carriage or of part of such carriage has been entrusted by the carrier;

4. “Shipper” means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier;

5. “Consignee” means the person entitled to take delivery of the goods;

6. “Transport document” means a document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods by a carrier, made out in the form of a bill of lading or consignment note or of any other document used in trade;

7. “Goods” does not include either towed or pushed vessels or the luggage or vehicles of passengers; where the goods are consolidated in a container, on a pallet or in or on a similar article of transport or where they are packed, “goods” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper;

8. “In writing” includes, unless otherwise agreed between the parties concerned, the transmission of information by electronic, optical or similar means of communication, including, but not limited to, telegram, facsimile, telex, electronic mail or electronic data interchange (EDI), provided the information is accessible so as to be usable for subsequent reference.

9. The law of a State applicable in accordance with this Convention means the rules of law in force in that State other than its rules of private international law.

Article 2

Scope of application

1. This Convention is applicable to any contract of carriage according to which the port of loading or the place of taking over of the goods and the port of discharge or the place of delivery of the goods are located in two different States of which at least one is a State Party to this Convention. If the contract stipulates a choice of

2. “Prijevoznik” označuje svaku osobu koja sama ili u čije se ime s krcateljem sklopi ugovor o prijevozu;

3. “Stvarni prijevoznik” označuje svaku osobu, koja nije radnik ili opunomoćenik prijevoznika, a kojoj je prijevoznik povjerio izvršenje prijevoza ili dijela prijevoza;

4. “Krcatelj” označuje svaku osobu koja sama ili u čije se ime i za čiji račun s prijevoznikom sklopi ugovor o prijevozu;

5. “Primatelj” označuje osobu koja je ovlaštena primiti robu;

6. “Prijevozna isprava” označuje ispravu sastavljenu u obliku teretnice, teretnog lista ili neke druge u prometu korištene isprave kojom se dokazuje da je sklopljen ugovor o prijevozu i da je prijevoznik preuzeo ili ukrcao robu;

7. “Roba” ne obuhvaća tegljene ili potiskivane brodove, kao ni prtljagu niti vozila putnika; kada je roba spremljena u kontejner, na paletu ili sličnu prijevoznu napravu ili kada je pakirana, pojam “roba” uključuje i takvu prijevoznu napravu ili ambalažu ako ih je pribavio krcatelj;

8. Ako među strankama nije drukčije dogovoreno, “u pisanom obliku” označuje prijenos podataka elektroničkim, optičkim ili sličnim načinom komuniciranja, uključujući brzojav, faksimil, teleks, elektroničku poštu ili elektroničku razmjenu podataka (EDI), ali ne ograničavajući se na njih, pod uvjetom da informacija ostaje na raspolaganju tako da se i kasnije na nju može pozivati;

9. Pravo države koje se primjenjuje prema ovoj Konvenciji označuje pravna pravila na snazi u toj državi, isključujući pravila međunarodnog privatnog prava.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Konvencija primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu prema kojemu se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto isporuke robe nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je barem jedna država stranka ove Konvencije.

several ports of discharge or places of delivery, the port of discharge or the place of delivery to which the goods have actually been delivered shall determine the choice.

2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless:

- (a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or
- (b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater.

3. This Convention is applicable regardless of the nationality, place of registration or home port of the vessel or whether the vessel is a maritime or inland navigation vessel and regardless of the nationality, domicile, registered office or place of residence of the carrier, the shipper or the consignee.

CHAPTER II

RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES

Article 3

Taking over, carriage and delivery of the goods

1. The carrier shall carry the goods to the place of delivery within the specified time and deliver them to the consignee in the condition in which they were handed over to him.

2. Unless otherwise agreed, the taking over and delivery of the goods shall take place on board the vessel.

3. The carrier shall decide which vessel is to be used. He shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to ensure that, taking into account the goods to be carried, the vessel is in a state to receive the cargo, is seaworthy and is manned and equipped as prescribed by the regulations in force and is furnished with the necessary national and international authorizations for the carriage of the goods in question.

Ako ugovor predviđa izbor između više luka iskrcaja ili mjesta isporuke, odlučujući će biti luka iskrcaja ili mjesto isporuke u kojima je roba stvarno bila isporučena.

2. Ova se Konvencija primjenjuje ako je svrha ugovora o prijevozu prijevoz robe bez prekrcaja i unutarnjim plovnim putovima i vodama na koje se primjenju pomorski propisi, uz poštivanje uvjeta iz stavka 1., osim:

- (a) ako je pomorska teretnica izdana u skladu s pomorskim pravom koje se primjenjuje, ili
- (b) ako je u vodama na koje se primjenjuju pomorski propisi potrebno prevaliti veću udaljenost.

3. Ova se Konvencija primjenjuje bez obzira na državnu pripadnost, mjesto upisa ili matičnu luku broda, bez obzira radi li se o pomorskom brodu ili brodu unutarnje plovidbe, te bez obzira na državnu pripadnost, prebivalište, sjedište ili boravište prijevoznika, krcatelja ili primatelja.

POGLAVLJE II

PRAVA I OBEVEZE UGOVORNIH STRANAKA

Članak 3.

Preuzimanje, prijevoz i isporuka robe

1. Prijevoznik se obvezuje u određenom roku prevesti robu na mjesto isporuke i isporučiti je primatelju u istom stanju u kojem mu je ona predana.

2. Ako nije drukčije ugovoreno, preuzimanje i isporuka robe obavljaju se na brodu.

3. Prijevoznik odlučuje koji će se brod koristiti. On je obavezan primijeniti dužnu pažnju prije i na početku putovanja, kako bi, uzimajući u obzir robu koju treba prevesti, osigurao da brod bude u stanju primiti teret, da bude sposoban za plovidbu, popunjen posadom i opremljen u skladu s važećim propisima te da posjeduje potrebne domaće i međunarodne ovlasti za prijevoz dotične robe.

4. Where it has been agreed that the carriage shall be performed by a specific vessel or type of vessel, the carrier shall be entitled to load or transship the goods in whole or in part on to another vessel or on to another type of vessel without the consent of the shipper, only:

- (a) in circumstances, such as low water or collision or any other obstacle to navigation, which were unforeseeable at the time when the contract of carriage was concluded and in which the loading or transshipment of the goods is necessary in order to perform the contract of carriage, and when the carrier is unable to obtain within an appropriate period of time instructions from the shipper, or
- (b) when it is in accordance with the practice prevailing in the port where the vessel is located.

5. Except as provided by the obligations incumbent on the shipper, the carrier shall ensure that the loading, stowage and securing of the goods do not affect the safety of the vessel.

6. The carrier is entitled to carry the goods on deck or in open vessels only if it has been agreed with the shipper or if it is in accordance with the usage of the particular trade or is required by the statutory regulations.

Article 4

Actual carrier

1. A contract complying with the definition set out in article 1, paragraph 1, concluded between a carrier and an actual carrier constitutes a contract of carriage within the meaning of this Convention. For the purpose of such contract, all the provisions of this Convention concerning the shipper shall apply to the carrier and those concerning the carrier to the actual carrier.

2. Where the carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him.

3. The carrier shall in all cases inform the shipper when he entrusts the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier.

4. Ako je ugovoreno da se prijevoz obavi određenim brodom ili vrstom broda, prijevoznik je ovlašten u potpunosti ili djelomice ukrcati ili prekrcati robu na drugi brod ili drugu vrstu broda bez suglasnosti krcatelja jedino:

- (a) u slučajevima kao što su niske vode, sudar ili kakva druga zapreka plovidbi koji se nisu mogli predvidjeti u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu i kada je potrebno ukrcati ili prekrcati robu kako bi se izvršio ugovor o prijevozu, te u slučajevima kada prijevoznik ne može u primjerenom roku primiti upute krcatelja, ili
- (b) ako je to u skladu s uobičajenom praksom u luci u kojoj se brod nalazi.

5. Uz rezervu obveza koje su nametnute krcatelju, prijevoznik mora osigurati da ukrcaj, slaganje i učvršćivanje robe ne utječu na sigurnost broda.

6. Prijevoznik je ovlašten prevoziti robu na palubi ili na otvorenom brodu samo ako je to ugovoreno s krcateljem ili je u skladu s običajima dotičnog prometa ili to nalažu zakonski propisi.

Članak 4.

Stvarni prijevoznik

1. Ugovor koji je u skladu s odredbama članka 1. stavka 1, zaključen između prijevoznika i stvarnog prijevoznika, označuje ugovor o prijevozu u smislu ove Konvencije. U svrhu takvoga ugovora sve odredbe ove Konvencije koje se odnose na krcatelja primjenjuju se na prijevoznika, a one koje se odnose na prijevoznika primjenjuju se na stvarnog prijevoznika.

2. Ako je prijevoznik povjerio izvršenje prijevoza ili dijela prijevoza stvarnom prijevozniku, bez obzira je li on to prema ugovoru o prijevozu bio ovlašten učiniti ili ne, prijevoznik ostaje odgovoran za cjelokupan prijevoz prema odredbama ove Konvencije. Sve odredbe ove Konvencije koje uređuju odgovornost prijevoznika primjenjuju se i na odgovornost stvarnog prijevoznika za prijevoz koji je on obavio.

3. Prijevoznik mora izvijestiti krcatelja o svakom slučaju kada stvarnom prijevozniku povjeri obavljanje prijevoza ili dijela prijevoza.

4. Any agreement with the shipper or the consignee extending the carrier's responsibility according to the provisions of this Convention affects the actual carrier only to the extent that he has agreed to it expressly and in writing. The actual carrier may avail himself of all the objections invocable by the carrier under the contract of carriage.

5. If and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between them.

Article 5

Delivery time

The carrier shall deliver the goods within the time limit agreed in the contract of carriage or, if no time limit has been agreed, within the time limit which could reasonably be required of a diligent carrier, taking into account the circumstances of the voyage and unhindered navigation.

Article 6

Obligations of the shipper

1. The shipper shall be required to pay the amounts due under the contract of carriage.

2. The shipper shall furnish the carrier in writing, before the goods are handed over, with the following particulars concerning the goods to be carried:

- (a) dimensions, number or weight and stowage factor of the goods;
- (b) marks necessary for identification of the goods;
- (c) nature, characteristics and properties of the goods;
- (d) instructions concerning the Customs or administrative regulations applying to the goods;
- (e) other necessary particulars to be entered in the transport document.

The shipper shall also hand over to the carrier, when the goods are handed over, all the required accompanying documents.

3. If the nature of the goods so requires, the shipper shall, bearing in mind the

4. Bilo koji sporazum s krcateljem ili primateljem koji povećava odgovornost prijevoznika u skladu s odredbama ove Konvencije utječe na stvarnog prijevoznika samo u mjeri u kojoj je on na to pristao izričito i u pisanom obliku. Stvarni prijevoznik se može pozvati na svaki prigovor koji ima pravo istaknuti prijevoznik prema ugovoru o prijevozu.

5. Kada i u mjeri u kojoj oba, prijevoznik i stvarni prijevoznik, odgovaraju, njihova je odgovornost solidarna. Ništa u ovome članku ne utječe na pravo regresa između njih.

Članak 5. Rok isporuke

Prijevoznik mora isporučiti robu u roku koji je dogovoren ugovorom o prijevozu, ili ako takav rok nije dogovoren, u roku koji bi se razumno mogao zahtijevati od pažljivog prijevoznika uzimajući u obzir okolnosti putovanja i nesmetanu plovidbu.

Članak 6. Obveze krcatelja

1. Krcatelj je obvezan platiti iznose dužne prema ugovoru o prijevozu.
2. Prije predaje robe na prijevoz, krcatelj mora dostaviti prijevozniku u pisanom obliku sljedeće podatke o robi koju je potrebno prevesti:
 - (a) dimenzije, broj ili težinu i faktor slaganja robe;
 - (b) oznake neophodne za identifikaciju robe;
 - (c) podatke o prirodi, obilježjima i svojstvima robe;
 - (d) upute o carinskim ili upravnim propisima koji se primjenjuju na robu; i
 - (e) druge pojedinosti koje je neophodno unijeti u prijevoznu ispravu.

Prilikom predaje robe krcatelj mora predati prijevozniku i svu potrebnu prateću dokumentaciju.

3. Ako priroda robe to zahtijeva, krcatelj mora, imajući u vidu ugovoreni prijevoz,

agreed transport operation, pack the goods in such a way as to prevent their loss or damage between the time they are taken over by the carrier and their delivery and so as to ensure that they do not cause damage to the vessel or to other goods. According to what has been agreed with a view to carriage, the shipper shall also make provision for appropriate marking in conformity with the applicable international or national regulations or, in the absence of such regulations, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.

4. Subject to the obligations to be borne by the carrier, the shipper shall load and stow the goods and secure them in accordance with inland navigation practice unless the contract of carriage specifies otherwise.

Article 7

Dangerous and polluting goods

1. If dangerous or polluting goods are to be carried, the shipper shall, before handing over the goods, and in addition to the particulars referred to in article 6, paragraph 2, inform the carrier clearly and in writing of the danger and the risks of pollution inherent in the goods and of the precautions to be taken.

2. Where the carriage of the dangerous or polluting goods requires an authorization, the shipper shall hand over the necessary documents at the latest when handing over the goods.

3. Where the continuation of the carriage, the discharge or the delivery of the dangerous or polluting goods are rendered impossible owing to the absence of an administrative authorization, the shipper shall bear the costs for the return of the goods to the port of loading or a nearer place, where they may be discharged and delivered or disposed of.

4. In the event of immediate danger to life, property or the environment, the carrier shall be entitled to unload the goods, to render them innocuous or, provided that such a measure is not disproportionate to the danger they represent, to destroy them, even if, before they were taken over, he was informed or was apprised by other means of the nature of the danger or the risks of pollution inherent in the goods.

5. Where the carrier is entitled to take the measures referred to in paragraphs 3 or 4 above, he may claim compensation for damages.

spakirati robu tako da spriječi njezin gubitak ili oštećenje u vremenu od kada ju je prijevoznik preuzeo pa do njezine isporuke i na način koji će osigurati da roba ne prouzroči štetu brodu ili drugoj robi. U skladu s onim što je ugovoreno u pogledu prijevoza, krcatelj se mora pobrinuti i za prikladno označavanje u skladu s primjenljivim međunarodnim i nacionalnim propisima, ili, ako takvi propisi ne postoje, u skladu s pravilima i običajima općeprihvaćenima u unutarnjoj plovidbi.

4. Uz uvjet poštivanja prijevoznikovih obveza, krcatelj mora ukrcati, složiti i učvrstiti robu u skladu s običajima u unutrašnjoj plovidbi, osim ako ugovor o prijevozu ne predviđa drukčije.

Članak 7.

Opasna roba i roba koja može izazvati onečišćenje

1. Ako je potrebno prevesti opasnu robu ili robu koja može izazvati onečišćenje, krcatelj mora prije predaje robe, osim o pojedinostima navedenima u članku 6. stavku 2., izvijestiti prijevoznika na jasan način i u pisanom obliku i o opasnostima i rizicima onečišćenja koji su svojstveni robi te o mjerama opreza koje je potrebno poduzeti.

2. Ako je za prijevoz opasne robe ili robe koja može izazvati onečišćenje potrebno ovlaštenje, krcatelj mora predati potrebnu dokumentaciju najkasnije prilikom predaje robe.

3. Ako nastavak prijevoza, iskrcaj ili isporuka opasne robe ili robe koja može izazvati onečišćenje nisu mogući zbog nedostatka upravnih ovlasti, krcatelj mora snositi troškove vraćanja robe u luku ukrcaja ili do najbližeg mjesta u kojem se roba može iskrcati, isporučiti ili ukloniti.

4. U slučaju izravne opasnosti po život, imovinu ili okoliš, prijevoznik ima pravo iskrcati robu, učiniti je bezopasnom ili, pod uvjetom da takva mjera nije u nesrazmjeru s opasnošću koju roba predstavlja, uništiti je, čak i ako je prije preuzimanja robe bio obaviješten ili je iz drugih izvora saznao o opasnostima i rizicima svojstvenima robi.

5. Ako je ovlašten poduzeti mjere navedene u stavcima 3. i 4., prijevoznik može zahtijevati naknadu štete.

Article 8

Liability of the shipper

1. The shipper shall, even if no fault can be attributed to him, be liable for all the damages and costs incurred by the carrier or the actual carrier by reason of the fact that:

- (a) the particulars or information referred to in articles 6, paragraph 2, or 7, paragraph 1, are missing, inaccurate or incomplete;
- (b) the dangerous or polluting goods are not marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation;
- (c) the necessary accompanying documents are missing, inaccurate or incomplete.

The carrier may not avail himself of the liability of the shipper if it is proven that the fault is attributable to the carrier himself, his servants or agents. The same applies to the actual carrier.

2. The shipper shall be responsible for the acts and omissions of persons of whose services he makes use to perform the tasks and meet the obligations referred to in articles 6 and 7, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Article 9

Termination of the contract of carriage by the carrier

1. The carrier may terminate the contract of carriage if the shipper has failed to perform the obligations set out in article 6, paragraph 2, or article 7, paragraphs 1 and 2.

2. If the carrier makes use of his right of termination, he may unload the goods at the shipper's expense and claim optionally the payment of any of the following amounts:

- (a) one third of the agreed freight; or
- (b) in addition to any demurrage charge, a compensation equal to the amount of costs incurred and the loss caused, as well as, should the voyage have already begun, a proportional freight for the part of the voyage already performed.

Članak 8.

Odgovornost krcatelja

1. Čak i kada mu se ne može pripisati krivnja, krcatelj je odgovoran za svaku štetu ili trošak koju pretrpi prijevoznik ili stvarni prijevoznik zbog toga što:

- (a) podaci ili obavijesti navedeni u članku 6. stavku 2. ili članku 7. stavku 1. nedostaju, netočni su ili nepotpuni;
- (b) opasna roba ili roba koja može prouzročiti onečišćenje nije označena ili etiketirana u skladu važećim međunarodnim ili nacionalnim propisima ili, ako takvi propisi ne postoje, u skladu s općeprihvaćenim pravilima i običajima u unutarnjoj plovidbi;
- (c) potrebna prateća dokumentacija nedostaje, netočna je ili nepotpuna.

Prijevoznik se ne može pozvati na odgovornost krcatelja ako se dokaže da se krivnja može pripisati njemu osobno, njegovim radnicima ili opunomoćenicima. Isto vrijedi i za stvarnog prijevoznika.

2. Za radnje i propuste osoba čije usluge koristi u obavljanju zadatka i izvršavanju obveza navedenih u člancima 6. i 7., krcatelj odgovara kao da su njegovi vlastiti, ako te osobe djeluju u granicama svojega zaposlenja.

Članak 9

Raskid ugovora o prijevozu od strane prijevoznika

1. Prijevoznik može raskinuti ugovor o prijevozu ako krcatelj nije izvršio obveze iz članka 6. stavka 2. ili članka 7. stavaka 1. i 2.

2. Ako iskoristi svoje pravo na raskid ugovora, prijevoznik može iskrcati robu na trošak krcatelja i zatražiti isplatu jednog od sljedećih iznosa po izboru:

- (a) trećinu ugovorene vozarine; ili
- (b) pored iznosa prekostojnica, naknadu koja odgovara pretrpljenim troškovima i prouzročenom gubitku, a u slučaju već započetog putovanja i dio vozarine koji odgovara dijelu obavljenog putovanja.

Article 10

Delivery of the goods

1. Notwithstanding the obligation of the shipper under article 6, paragraph 1, the consignee who, following the arrival of the goods at the place of delivery, requests their delivery, shall, in accordance with the contract of carriage, be liable for the freight and other charges due on the goods, as well as for his contribution to any general average. In the absence of a transport document, or if such document has not been presented, the consignee shall be liable for the freight agreed with the shipper if it corresponds to market practice.

2. The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the contract of carriage or with the usage of the particular trade or with the statutory regulations applicable at the port of discharge shall be considered a delivery. The imposed handing over of the goods to an authority or a third party shall also be considered a delivery.

CHAPTER III

TRANSPORT DOCUMENTS

Article 11

Nature and content

1. For each carriage of goods governed by this Convention the carrier shall issue a transport document; he shall issue a bill of lading only if the shipper so requests and if it has been so agreed before the goods were loaded or before they were taken over for carriage. The lack of a transport document or the fact that it is incomplete shall not affect the validity of the contract of carriage.

2. The original of the transport document must be signed by the carrier, the master of the vessel or a person authorized by the carrier. The carrier may require the shipper to countersign the original or a copy. The signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols or made by any other mechanical or electronic means, if this is not prohibited by the law of the State where the transport document was issued.

3. The transport document shall be *prima facie* evidence, save proof to the con-

Članak 10.

Isporuka robe

1. Bez obzira na obveze krcatelja iz članka 6. stavka 1., primatelj koji zahtijeva isporuku robe nakon njezina prispjeća na mjesto isporuke odgovara prema ugovoru o prijevozu za vozarinu i ostala potraživanja u svezi s robom, kao i za svoj doprinos u slučaju zajedničke havarije. U nedostatku prijevozne isprave, ili ako ona nije predočena, primatelj odgovara za vozarinu ugovorenu s krcateljem, ako to odgovara običajima na tržištu.

2. Stavljanje robe na raspolaganje primatelju u skladu s ugovorom o prijevozu ili s običajima dotične trgovine ili sa zakonskim propisima koji se primjenjuju u luci iskrcaja smatrat će se isporukom. Prisilna predaja robe organima vlasti ili trećoj osobi također se smatra isporukom.

POGLAVLJE III

PRIJEVOZNE ISPRAVE

Članak 11.

Priroda i sadržaj

1. Za svaki prijevoz robe na koji se primjenjuje ova Konvencija prijevoznik mora izdati prijevoznu ispravu; on će izdati teretnicu samo na zahtjev krcatelja i ako je to bilo ugovoreno prije ukrcaja robe ili njezina preuzimanja na prijevoz. Činjenica da prijevozna isprava ne postoji ili je nepotpuna ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu.

2. Izvornik prijevozne isprave moraju potpisati prijevoznik, zapovjednik broda ili osoba koju je prijevoznik ovlastio. Prijevoznik može zahtijevati da krcatelj supotpíše izvornik ili njegov prijepis. Potpis može biti vlastoručan, otisnut kao faksimil, perforiran, utisnut, u simbolima ili načinjen svakim drugim mehaničkim ili elektroničkim sredstvom, ako to ne zabranjuje pravo države u kojoj je izdana prijevozna isprava.

3. Ako ne postoji dokaz o suprotnom, prijevozna isprava je *prima facie* dokaz o

trary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document.

4. When the transport document is a bill of lading, it alone shall determine the relations between the carrier and the consignee. The conditions of the contract of carriage shall continue to determine the relations between carrier and shipper.

5. The transport document, in addition to its denomination, contains the following particulars:

- (a) the name, domicile, registered office or place of residence of the carrier and of the shipper;
- (b) the consignee of the goods;
- (c) the name or number of the vessel, where the goods have been taken on board, or particulars in the transport document stating that the goods have been taken over by the carrier but not yet loaded on the vessel;
- (d) the port of loading or the place where the goods were taken over and the port of discharge or the place of delivery;
- (e) the usual name of the type of goods and their method of packaging and, for dangerous or polluting goods, their name according to the requirements in force or, if there is no such name, their general name;
- (f) the dimensions, number or weight as well as the identification marks of the goods taken on board or taken over for the purpose of carriage;
- (g) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck or on board open vessels;
- (h) the agreed provisions concerning freight;
- (i) in the case of a consignment note, the specification as to whether it is an original or a copy; in the case of a bill of lading, the number of originals;
- (j) the place and date of issue.

The legal character of a transport document in the sense of article 1, paragraph 6, of this Convention is not affected by the absence of one or more of the particulars referred to in this paragraph.

sklapanju i sadržaju ugovora o prijevozu te o preuzimanju robe od strane prijevoznika. Ona osobito predstavlja osnovu za pretpostavku da je roba preuzeta na prijevoz onakva kakva je opisana u toj prijevoznoj ispravi.

4. Odnos između prijevoznika i primatelja uređuje samo teretnica, kada je ona prijevozna isprava. Za odnos između prijevoznika i krcatelja ostaju mjerodavne odredbe ugovora o prijevozu.

5. Pored svojega naziva, prijevozna isprava sadrži sljedeće podatke:

- (a) ime, prebivalište, sjedište ili boravište prijevoznika i krcatelja;
- (b) primatelja robe;
- (c) ime ili broj broda, ako je roba ukrcana na brod, ili podatke kojima se utvrđuje da je prijevoznik preuzeo robu ali ju još nije ukrcao na brod;
- (d) luku ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luku iskrcaja ili mjesto isporuke;
- (e) uobičajeni naziv vrste robe i načina pakiranja, a za opasnu robu ili robu koja može prouzročiti onečišćenje, njezin naziv prema važećim propisima, ili, ako takav ne postoji, njezin općeniti naziv;
- (f) dimenzije, broj ili težinu kao i identifikacijske oznake robe ukrcane na brod ili preuzete u svrhu prijevoza;
- (g) izjavu, po potrebi, da se roba mora ili može prevoziti na palubi ili na otvorenom brodu;
- (h) ugovorene odredbe o vozarini;
- (i) u slučaju teretnog lista naznaku radi li se o izvorniku ili prijepisu; u slučaju teretnice broj njezinih izvornika;
- (j) mjesto i datum izdavanja.

Nepostojanje jednog ili više podataka navedenih u ovome članku ne utječe na pravni značaj prijevozne isprave u smislu članka 1. stavka 6. ove Konvencije.

Article 12

Reservations in transport documents

1. The carrier is entitled to include in the transport document reservations concerning:

- (a) The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;
- (b) Identification marks which are not clearly and durably affixed on the goods themselves or, if the goods are packed, on the receptacles or packagings;
- (c) The apparent condition of the goods.

2. If the carrier fails to note the apparent condition of the goods or does not enter reservations in that respect, he is deemed to have noted in the transport document that the goods were in apparent good condition.

3. If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage.

Article 13

Bill of lading

1. The originals of a bill of lading shall be documents of title issued in the name of the consignee, to order or to bearer.

2. At the place of destination, the goods shall be delivered only in exchange for the original of the bill of lading submitted initially; thereafter, further delivery cannot be claimed against other originals.

3. When the goods are taken over by the carrier, handing over the bill of lading to

Članak 12.

Rezerve u prijevoznim ispravama

1. Prijevoznik ima pravo unijeti u prijevoznu ispravu rezerve :

- (a) glede dimenzija, broja ili težine robe, ako ima osnove sumnjati da su podaci koje je dao krcatelj netočni ili ako nema razumnih metoda za provjeru tih podataka, naročito ako roba nije bila prebrojena, izmjerena ili izvagana u njegovoj nazočnosti ili ako su, bez izričitog sporazuma, dimenzije ili težina određeni mjerenjem prema gazu broda;
- (b) glede identifikacijskih oznaka koje nisu jasno i trajno pričvršćene na samu robu ili, ako je roba pakirana, na spremnike ili ambalažu;
- (c) glede stanja robe prema vanjskom izgledu.

2. Ako prijevoznik propusti zabilježiti vanjsko stanje robe ili ne stavi primjedbu u tom pogledu, smatrat će se da je u prijevoznoj ispravi zabilježio da je stanje robe prema vanjskom izgledu dobro.

3. Ako je, u skladu s podacima navedenima u prijevoznoj ispravi, roba smještena u kontejner ili skladište broda, a zapečatila ju je osoba koja nije prijevoznik, njegovi radnici ili opunomoćnici te ako ni kontejner niti pečati nisu oštećeni ili slomljeni prilikom dolaska u luku iskrcaja ili mjesto isporuke, smatrat će se da gubitak ili oštećenje robe nisu nastali za vrijeme prijevoza.

Članak 13.

Teretnica

1. Izvornici teretnice su vrijednosni papiri koji glase na ime primatelja, po naredbi ili na donositelja.

2. Na odredištu će se roba isporučiti samo u zamjenu za prethodno predloženi izvornik teretnice; nakon čega se više ne može zahtijevati isporuka roba na temelju ostalih izvornika.

3. Kada je robu preuzeo prijevoznik, predaja teretnice osobi koju teretnica ovlašćuje

a person entitled thereby to receive the goods has the same effects as the handing over of the goods as far as the acquisition of rights to the goods is concerned.

4. If the bill of lading has been transferred to a third party, including the consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein, proof to the contrary of the presumption set out in article 11, paragraph 3, and article 12, paragraph 2, shall not be admissible.

CHAPTER IV

RIGHT TO DISPOSE OF THE GOODS

Article 14

Holder of the right of disposal

1. The shipper shall be authorized to dispose of the goods; in particular, he may require the carrier to discontinue the carriage of the goods, to change the place of delivery or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the transport document.

2. The shipper's right of disposal shall cease to exist once the consignee, following the arrival of the goods at the scheduled place of delivery, has requested delivery of the goods and,

- (a) where carriage is under a consignment note, once the original has been handed over to the consignee;
- (b) where carriage is under a bill of lading, once the shipper has relinquished all the originals in his possession by handing them over to another person.

3. By an appropriate entry in the consignment note, the shipper may, when the consignment note is issued, waive his right of disposal to the consignee.

Article 15

Conditions for the exercise of the right of disposal

The shipper or, in the case of article 14, paragraphs 2 and 3, the consignee, must, if he wishes to exercise his right of disposal:

na preuzimanje robe ima u smislu stjecanja prava na robu isti učinak kao i sama predaja robe.

4. Ako je teretnica prenesena na treću osobu, uključujući primatelja, koja je djelovala u dobroj vjeri, pouzdajući se u opis robe naveden u teretnici, nije dopušten protudokaz glede pretpostavke iz članka 11. stavka 3. i članka 12. stavka 2.

POGLAVLJE IV

PRAVO RASPOLAGANJA ROBOM

Članak 14.

Nositelj prava raspolaganja

1. Krcatelj ima pravo raspolaganja robom; osobito može zahtijevati od prijevoznika da obustavi prijevoz robe, promijeni mjesto isporuke ili isporuči robu primatelju različitom od onoga koji je naveden u prijevoznoj ispravi.

2. Krcateljevo pravo raspolaganja prestaje čim primatelj, nakon prispjeća robe na predviđeno mjesto isporuke, zatraži isporuku robe, i

- (a) kada se prijevoz obavlja na osnovi teretnog lista, čim se izvornik uruči primatelju;
- (b) kada se prijevoz obavlja na osnovi teretnice, čim se krcatelj odrekao svih izvornika koje je posjedovao predajući ih drugoj osobi.

3. Odgovarajućom zabilješkom u teretnom listu, prilikom njegovog izdavanja, krcatelj se može odreći prava raspolaganja u korist primatelja.

Članak 15.

Uvjeti za ostvarivanje prava raspolaganja

Ako želi ostvariti svoje pravo raspolaganja, krcatelj, ili u slučaju iz članka 14. stavaka 2 i 3. primatelj, mora:

- (a) where a bill of lading is used, submit all originals prior to the arrival of the goods at the scheduled place of delivery;
- (b) where a transport document other than a bill of lading is used, submit this document, which shall include the new instructions given to the carrier;
- (c) compensate the carrier for all costs and damage incurred in carrying out instructions;
- (d) pay all the agreed freight in the event of the discharge of the goods before arrival at the scheduled place of delivery, unless the contract of carriage provides otherwise.

CHAPTER V

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 16

Liability for loss

1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery, unless he can show that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted.

2. The carrier's liability for loss resulting from loss or damage to the goods caused during the time before the goods are loaded on the vessel or the time after they have been discharged from the vessel shall be governed by the law of the State applicable to the contract of carriage.

Article 17

Servants and agents

1. The carrier shall be responsible for the acts and omissions of his servants and agents of whose services he makes use during the performance of the contract of carriage, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

2. When the carriage is performed by an actual carrier in accordance with article

- (a) ako je izdana teretnica, predložiti sve izvornike prije dolaska robe na predviđeno mjesto isporuke;
- (b) ako je izdana prijevozna isprava koja nije teretnica, predložiti tu ispravu u kojoj se nalaze nove upute prijevozniku;
- (c) nadoknaditi prijevozniku svaki trošak i štetu koji nastanu prilikom izvršenja tih uputa;
- (d) u slučaju iskrcaja robe prije dolaska na predviđeno mjesto isporuke, platiti cjelokupni iznos ugovorene vozarine, osim ako ugovor o prijevozu ne predviđa drukčije.

POGLAVLJE V

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

Članak 16.

Odgovornost za štetu

1. Prijevoznik je odgovoran za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe koji su nastali u vremenu od preuzimanja robe na prijevoz pa do njezine isporuke, ili koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci, ako ne dokaže da je šteta nastala uslijed okolnosti koje pažljivi prijevoznik nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći.

2. Odgovornost prijevoznika za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe koji su prouzročeni prije ukrcaja robe na brod ili nakon njezina iskrcaja s broda, uređuje se pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu.

Članak 17.

Radnici i opunomoćenici

1. Za radnje i propuste svojih radnika i opunomoćenika čije usluge koristi u izvršenju ugovora o prijevozu, prijevoznik odgovara kao da su te radnje i propusti njegovi vlastiti, ako te osobe djeluju u okviru svojega zaposlenja.

2. Kada prijevoz obavlja stvarni prijevoznik u skladu s člankom 4., prijevoznik

4, the carrier is also responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of the servants and agents of the actual carrier acting within the scope of their employment.

3. If an action is brought against the servants and agents of the carrier or the actual carrier, such persons, if they prove that they acted within the scope of their employment, are entitled to avail themselves of the exonerations and limits of liability which the carrier or the actual carrier is entitled to invoke under this Convention.

4. A pilot designated by an authority and who cannot be freely selected shall not be considered to be a servant or agent within the meaning of paragraph 1.

Article 18

Special exonerations from liability

1. The carrier and the actual carrier shall be exonerated from their liability when the loss, damage or delay are the result of one of the circumstances or risks listed below:

- (a) acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods;
- (b) handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee;
- (c) carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;
- (d) nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage (in volume or weight), or the action of vermin or rodents;
- (e) lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;
- (f) insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;
- (g) rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;
- (h) carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage.

2. When, in the circumstances of the case, damage could be attributed to one or

također odgovara za radnje i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika i opunomoćenika ako oni djeluju u okviru svojega zaposlenja.

3. Ako je protiv njih podnesena tužba, radnici i opunomoćenici prijevoznika ili stvarnog prijevoznika, ako dokažu da su radili u okviru svojega zaposlenja, imaju pravo koristiti se oslobođenjima od odgovornosti i ograničenjima odgovornosti na koje se prema ovoj Konvenciji imaju pravo pozvati prijevoznik ili stvarni prijevoznik.

4. Peljar kojega imenuje organ vlasti i kojega nije moguće slobodno odabrati ne smatra se radnikom ili opunomoćenikom u smislu stavka 1.

Članak 18.

Posebni slučajevi oslobođenja od odgovornosti

1. Prijevoznik i stvarni prijevoznik oslobađaju se odgovornosti kada su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje posljedica jedne od dolje navedenih okolnosti ili rizika:

- (a) radnji ili propusta krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati robom;
- (b) rukovanja, ukrcaja, slaganja ili iskrcaja robe koje vrše krcatelj, primatelj ili treće osobe koje djeluju za račun krcatelja ili primatelja;
- (c) prijevoza robe na palubi ili na otvorenim brodovima kada je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s običajima u konkretnom prometu, ili ga nalažu važeći propisi;
- (d) prirode robe koja ju čini podložnom potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebice lomu, hrđanju, truljenju, isušivanju, curenju, normalnom rasturu (na obujmu ili težini), ili djelovanju nametnika ili glodavaca;
- (e) nepostojanja ili manjkavosti ambalaže kod robe koja je po svojoj prirodi podložna gubitku ili oštećenju kada nije pakirana ili je ambalaža manjkava;
- (f) nedovoljnih ili neodgovarajućih identifikacijskih oznaka robe;
- (g) pomoći ili spašavanja ili pokušaja pomoći ili spašavanja u unutarnjim vodama;
- (h) prijevoza živih životinja, osim ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili poštovao upute ugovorene u ugovoru o prijevozu.

2. Ako bi, ovisno o slučaju, šteta mogla nastati uslijed jedne ili više okolnosti ili

more of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of the present article, it is presumed to have been caused by such a circumstance or risk. This presumption does not apply if the injured party proves that the loss suffered does not result, or does not result exclusively, from one of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of this article.

Article 19

Calculation of compensation

1. Where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss.

2. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value.

3. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality at the place of delivery.

4. In respect of goods which by reason of their nature are exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable, whatever the length of the carriage, only for that part of the wastage which exceeds normal wastage (in volume or weight) as determined by the parties to the contract of carriage or, if not, by the regulations or established practice at the place of destination.

5. The provisions of this article shall not affect the carrier's right concerning the freight as provided by the contract of carriage or, in the absence of special agreements in this regard, by the applicable national regulations or practices.

Article 20

Maximum limits of liability

1. Subject to article 21 and paragraph 4 of the present article, and regardless of the action brought against him, the carrier shall under no circumstances be liable for amounts exceeding 666.67 units of account per package or other shipping unit, or 2

jednog ili više rizika nabrojenih u stavku 1. ovoga članka, pretpostavlja se da je šteta prouzročena tom okolnošću ili tim rizikom. Ova pretpostavka ne vrijedi ako oštećena strana dokaže da pretrpljena šteta ne proizlazi, ili ne proizlazi isključivo, iz jedne od okolnosti ili jednog od rizika nabrojenih u stavku 1. ovoga članka.

Članak 19

Obračun naknade štete

1. Ako je prijevoznik odgovoran za cjelokupni gubitak robe, platit će naknadu štete koja odgovara vrijednosti robe na mjestu i na dan isporuke prema ugovoru o prijevozu. Isporuka robe neovlaštenoj osobi smatra se gubitkom.

2. Kod djelomičnog gubitka ili kod oštećenja robe prijevoznik odgovara samo do visine smanjene vrijednosti robe.

3. Vrijednost robe određuje se prema burzovnoj cijeni ili, ako ona ne postoji, prema njezinoj tržišnoj cijeni ili, ako ne postoje ni burzovna niti tržišna cijena, prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrste i kakvoće na mjestu isporuke.

4. U pogledu robe koja je po svojoj prirodi izložena rasturu za vrijeme prijevoza, prijevoznik, bez obzira na dužinu putovanja, odgovara samo za dio rastura koji prelazi normalni rastur (na obujmu ili težini) koji je određen među strankama ugovora o prijevozu, ili, ako ga stranke nisu odredile, onaj koji je određen propisima ili ustanovljenoj praksi na određitu.

5. Odredbe ovoga članka ne utječu na pravo prijevoznika na vozarinu kako je predviđeno ugovorom o prijevozu, ili, ako ne postoji poseban sporazum u tom pogledu, kako je predviđeno nacionalnim propisima ili običajima koji se primjenjuju.

Članak 20.

Najviše granice odgovornosti

1. Uz uvjet poštivanja odredbi članka 21. i stavka 4. ovoga članka, a bez obzira na tužbu pokrenutu protiv njega, prijevoznik ni u kojem slučaju ne odgovara za iznos koji prelazi 666,67 obračunskih jedinica po koletu ili drugoj jedinici tereta, ili 2 obračunske jedinice po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe, kako je naznačeno u prijevoznoj ispravi, prema tome koji je iznos viši. Ako je koletu ili druga jedinica

units of account per kilogram of weight, specified in the transport document, of the goods lost or damaged, whichever is the higher. If the package or other shipping unit is a container and if there is no mention in the transport document of any package or shipping unit consolidated in the container, the amount of 666.67 units of account shall be replaced by the amount of 1,500 units of account for the container without the goods it contains and, in addition, the amount of 25,000 units of account for the goods which are in the container.

2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in or on such article of transport are deemed one shipping unit. In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight. However, the aggregate liability under paragraph 1 and the first sentence of the present paragraph shall not exceed the limitation which would be established under paragraph 1 for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

4. The maximum limits of liability mentioned in paragraph 1 do not apply:

- (a) where the nature and higher value of the goods or articles of transport have been expressly specified in the transport document and the carrier has not refuted those specifications, or
- (b) where the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.

5. The aggregate of the amounts of compensation recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents for the same loss shall not exceed overall the limits of liability provided for in this article.

Article 21

Loss of right to limit liability

1. The carrier or the actual carrier is not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage if it is proved

tereta kontejner i ako se u prijevoznoj ispravi ne spominje da su koletu ili jedinica tereta spremljeni u kontejner, iznos od 666,67 obračunskih jedinica zamjenjuje se iznosom od 1 500 obračunskih jedinica za kontejner bez robe, i dodatnim iznosom od 25 000 obračunskih jedinica za robu koja se nalazi u kontejneru.

2. Kada su kontejner, paleta ili slična prijevozna naprava korišteni za spremanje robe, tada se koleta ili druge jedinice tereta za koje je u prijevoznoj ispravi navedeno da su spakirani u ili na takvu napravu smatraju koletima ili jedinicama tereta. Osim u opisanom slučaju, roba koja se nalazi u ili na takvoj prijevoznoj napravi smatrat će se jednom jedinicom tereta. U slučajevima kada je sama prijevozna naprava izgubljena ili oštećena, takva će se naprava smatrati posebnom jedinicom tereta, ako ne pripada prijevozniku ili ju prijevoznik na drugi način nije pribavio.

3. U slučaju štete prouzročene zakašnjenjem u isporuci, odgovornost prijevoznika ne prelazi iznos vozarine. Međutim, ukupna odgovornost prema stavku 1. ovoga članka i prvoj rečenici ovoga stavka neće prijeći granicu koja bi se na osnovi stavka 1. utvrdila za potpuni gubitak robe u svezi s kojom je takva odgovornost nastala.

4. Najviše granice odgovornosti navedene u stavku 1. ne primjenjuju se:

- (a) ako su priroda i viša vrijednost robe ili prijevoznih naprava izričito navedeni u prijevoznoj ispravi, a prijevoznik te navode nije opovrgao, ili
- (b) ako su stranke izričito ugovorile više maksimalne granice odgovornosti.

5. Ukupan iznos koji za istu štetu naknađuju prijevoznik, stvarni prijevoznik i njegovi radnici i opunomoćenici ne smije prijeći najviše granice odgovornosti predviđene ovim člankom.

Članak 21

Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

1. Prijevoznik ili stvarni prijevoznik nema pravo na oslobođenja od odgovornosti niti na ograničenja odgovornosti koja su predviđena ovom Konvencijom ili ugovorom

that he himself caused the damage by an act or omission, either with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result.

2. Similarly, the servants and agents acting on behalf of the carrier or the actual carrier are not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage, if it is proved that they caused the damage in the manner described in paragraph 1.

Article 22

Application of the exonerations and limits of liability

The exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage apply in any action in respect of loss or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage, whether the action is founded in contract, in tort or on some other legal ground.

CHAPTER VI

CLAIMS PERIOD

Article 23

Notice of damage

1. The acceptance without reservation of the goods by the consignee is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods in the same condition and quantity as when they were handed over to him for carriage.

2. The carrier and the consignee may require an inspection of the condition and quantity of the goods on delivery in the presence of the two parties.

3. Where the loss or damage to the goods is apparent, any reservation on the part of the consignee must be formulated in writing specifying the general nature of the damage, no later than the time of delivery, unless the consignee and the carrier have jointly checked the condition of the goods.

o prijevozu ako se dokaže da je on sam prouzročio štetu radnjom ili propustom učinjenima bilo u namjeri da prouzroči takvu štetu ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.

2. Isto tako, radnici ili opunomoćenici koji djeluju za račun prijevoznika ili stvarnog prijevoznika nemaju pravo na oslobođenja od odgovornosti niti na ograničenja odgovornosti predviđena ovom Konvencijom ili ugovorom o prijevozu ako se dokaže da su prouzročili štetu na način opisan u stavku 1.

Članak 22.

Primjena oslobođenja od odgovornosti i ograničenja odgovornosti

Oslobođenja od odgovornosti i ograničenja odgovornosti predviđena ovom Konvencijom ili ugovorom o prijevozu primjenjuju se na svaku tužbu zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci robe koja je predmet ugovora o prijevozu, bilo da se tužba temelji na ugovornoj ili deliktnoj odgovornosti ili ima neku drugu pravnu osnovu.

POGLAVLJE VI

ROKOVI ZA PODNOŠENJE ZAHTJEVA

Članak 23.

Prijava štete

1. Preuzimanje robe bez rezerve od strane primatelja predstavlja *prima facie* dokaz da je prijevoznik isporučio robu u istom stanju i u istoj količini u kojima mu je predana na prijevoz.

2. Prijevoznik i primatelj mogu prilikom isporuke robe zahtijevati provjeru njezina stanja i količine u nazočnosti obiju stranaka.

3. Kada su gubitak ili oštećenje robe vidljivi, primatelj mora najkasnije prilikom isporuke robe staviti rezervu u pisanom obliku navodeći podatke o općoj prirodi štete, osim ako su primatelj i prijevoznik zajednički provjerili stanje robe.

4. Where the loss or damage to the goods is not apparent, any reservation on the part of the consignee must be notified in writing specifying the general nature of the damage, no later than 7 consecutive days from the time of delivery; in such case, the injured party shall show that the damage was caused while the goods were in the charge of the carrier.

5. No compensation shall be payable for damage resulting from delay in delivery except when the consignee can prove that he gave notice of the delay to the carrier within 21 consecutive days following delivery of the goods and that this notice reached the carrier.

Article 24

Limitation of actions

1. All actions arising out of a contract governed by this Convention shall be time-barred after one year commencing from the day when the goods were, or should have been, delivered to the consignee. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

2. The person against whom an action is instituted may at any time during the limitation period extend that period by a declaration in writing to the injured party. This period may be further extended by one or more further declarations.

3. The suspension and interruption of the limitation period are governed by the law of the State applicable to the contract of carriage. The filing of a claim in proceedings to apportion limited liability for all claims arising from an event having led to damage shall interrupt the limitation.

4. Any action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiry of the limitation period provided for in paragraphs 1 and 2 of the present article, if proceedings are instituted within a period of 90 days commencing from the day on which the person instituting the action has settled the claim or has been served with process, or if proceedings are instituted within a longer period as provided by the law of the State where proceedings are instituted.

5. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

4. Kada gubitak ili oštećenje robe nisu vidljivi, primatelj mora najkasnije u roku od 7 uzastopnih dana od dana isporuke staviti rezervu u pisanom obliku navodeći podatke o općoj prirodi štete; u tom slučaju oštećena strana mora dokazati da je šteta nastala u vremenu u kojem je za robu bio zadužen prijevoznik.

5. Za štetu koja je posljedica zakašnjenja u isporuci neće se isplatiti naknada osim ako primatelj dokaže da je u roku od 21 uzastopnog dana nakon isporuke robe obavijestio prijevoznika o zakašnjenju i da je prijevoznik tu obavijest primio.

Članak 24.

Zastara

1. Nijedna tužba koja proizlazi iz ugovora na koji se primjenjuje ova Konvencija ne može se podnijeti nakon proteka roka od godinu dana od dana kada je roba isporučena ili je trebala biti isporučena primatelju. Dan s kojim rok zastare počinje teći ne uračunava se u taj rok.

2. Osoba protiv koje je podignuta tužba može bilo kada, dok teče rok zastare, produžiti taj rok pisanom izjavom oštećenoj strani. Ovaj se rok može dalje produžiti novom izjavom ili izjavama.

3. Zastoj ili prekid roka zastare uređuje pravo države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. Podnošenje zahtjeva u sudskom postupku za utvrđivanje ograničene odgovornosti za sve tražbine proizašle iz događaja koji je prouzročio štetu prekida zastaru.

4. Osoba koja se na osnovi ove Konvencije smatra odgovornom može pokrenuti postupak za obeštećenje čak i nakon proteka zastarnog roka propisanog u stavcima 1. i 2. ovoga članka, ako je postupak pokrenut u roku od 90 dana računajući od dana kada je osoba koja pokreće postupak podmirila tražbinu odnosno od dana kada joj je dostavljena tužba, ili ako je postupak pokrenut unutar dužeg roka propisanog pravom države u kojoj se postupak pokreće.

5. Pravo na podnošenje tužbe koja je zbog proteka vremena postala nedopuštena ne može se ostvariti protutužbom ni prijebojem.

CHAPTER VII

LIMITS OF CONTRACTUAL FREEDOM

Article 25

Nullity of contractual stipulations

1. Any contractual stipulation intended to exclude or to limit or, subject to the provisions of article 20, paragraph 4, to increase the liability, within the meaning of this Convention, of the carrier, the actual carrier or their servants or agents, to shift the burden of proof or to reduce the periods for claims or limitations referred to in articles 23 and 24 shall be null and void. Any stipulation assigning a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier is also null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of the present article and without prejudice to article 21, contractual stipulations shall be authorized specifying that the carrier or the actual carrier is not liable for losses arising from:

- (a) an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or towed vessel during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;
- (b) fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel;
- (c) the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

CHAPTER VIII

SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 26

General average

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding the calculation of the amount of damages and contributions payable in the event of general average.

POGLAVLJE VII

GRANICE SLOBODE UGOVARANJA

Članak 25.

Ništavost ugovornih odredbi

1. Ništava je i bez učinka svaka ugovorna odredba kojoj je cilj isključiti, ograničiti ili, osim u slučaju primjene odredbi članka 20. stavka 4., povećati u smislu ove Konvencije odgovornost prijevoznika, stvarnog prijevoznika, njihovih radnika ili opunomoćenika, prebaciti teret dokazivanja ili skratiti rokove za podnošenje zahtjeva ili zastarne rokove navedene u člancima 23. i 24. Svaka odredba kojom se na prijevoznika prenosi korist od osiguranja robe također je ništava i bez učinka.

2. Bez obzira na odredbe stavka 1. ovoga članka i bez utjecaja na odredbe članka 21., dopuštene su ugovorne odredbe koje predviđaju da prijevoznik ili stvarni prijevoznik nisu odgovorni za štetu proizašlu iz:

- (a) radnje ili propusta zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača za vrijeme plovidbe ili fimiranja ili raspuštanja potiskivanog ili tegljenog konvoja, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio svoje obveze glede posade iz članka 3. stavka 3., osim ako su radnja ili propust učinjeni u namjeri da se šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati;
- (b) požara ili eksplozije na brodu, ako nije moguće dokazati da su požar ili eksplozija nastali krivnjom prijevoznika ili stvarnog prijevoznika ili njihovih radnika ili opunomoćenika ili uslijed mane broda;
- (c) mana koje su postojale prije putovanja njegovog, unajmljenog ili zakupljenog broda ako dokaže da te mane, unatoč dužnoj pažnji, nije bilo moguće otkriti prije početka putovanja.

POGLAVLJE VIII

DOPUNSKÉ ODREDBE

Članak 26.

Zajednička havarija

Ništa u ovoj Konvenciji ne sprječava primjenu odredbi ugovora o prijevozu ili nacionalnog prava na obračun visine štete i doprinosa koji se plaćaju u slučaju zajedničke havarije.

Article 27

Other applicable provisions and nuclear damage

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of inland navigation or maritime vessels.

2. The carrier shall be relieved of liability under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or other authorized person is liable for such damage pursuant to the laws and regulations of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 28

Unit of account

The unit of account referred to in article 20 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 20 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value, in terms of the Special Drawing Rights, of a national currency of a Contracting State is to be calculated in accordance with the method of evaluation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

Article 29

Additional national provisions

1. In cases not provided for in this Convention, the contract of carriage is governed by the law of the State agreed by the Parties.

2. In the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected is to be applied.

3. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's prin-

Članak 27

Ostale odredbe koje se primjenju i nuklearna šteta

1. Ovom Konvencijom ne mijenjaju se prava ili dužnosti prijevoznika koji su predviđeni međunarodnim konvencijama ili nacionalnim pravom glede ograničenja odgovornosti vlasnika brodova unutarnje ili pomorske plovidbe.

2. Prijevoznik je na osnovi ove Konvencije oslobođen odgovornosti za štetu prouzročenu nuklearnom nezgodom ako za takvu štetu, prema pravu i propisima države koji uređuju odgovornost na području nuklearne energije, odgovaraju poduzetnik nuklearnog postrojenja ili druga ovlaštena osoba.

Članak 28

Obračunska jedinica

Obračunska jedinica navedena u članku 20. ove Konvencije je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u članku 20. preračunavaju se u domaću valutu države na osnovi vrijednosti te valute na datum donošenja presude ili na datum koji su stranke sporazumno odredile. Vrijednost domaće valute države ugovarateljice izražene u Posebnim pravima vučenja obračunava se u skladu s metodom vrednovanja koju toga datuma primjenjuje Međunarodni monetarni fond za svoje operacije i transakcije.

Članak 29

Dodatni nacionalni propisi

1. U slučajevima koji nisu predviđeni ovom Konvencijom na ugovor o prijevozu primjenjuje se pravo države koje su dogovorile stranke.

2. Ako takav dogovor ne postoji, primijenjuje se pravo države s kojom je ugovor o prijevozu u najbližoj svezi.

3. Smatra se da je ugovor o prijevozu u najbližoj svezi s državom u kojoj se nalazi glavno poslovno sjedište prijevoznika u vrijeme sklapanja ugovora o prijevozu, ako se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe ili luka iskrcaja ili mjesto isporuke ili glavno poslovno sjedište krcatelja također nalaze u toj državi. Ako prijevoznik nema poslovno sjedište na kopnu, a ugovor o prijevozu je sklopio na svojem brodu, smatra

cial place of business is also located in that State. Where the carrier has no place of business on land and concludes the contract of carriage on board his vessel, it is to be presumed that the contract is most closely connected with the State in which the vessel is registered or whose flag it flies, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State.

4. The law of the State where the goods are located governs the real guarantee granted to the carrier for claims set out in article 10, paragraph 1.

CHAPTER IX

DECLARATIONS CONCERNING THE SCOPE OF APPLICATION

Article 30

Carriage by way of specific inland waterways

1. Each State may, at the time of signing this Convention or of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it will not apply this Convention to contracts relating to carriage by way of specific inland waterways situated on its territory and to which international rules of navigation do not apply and which do not constitute a link between such international waterways. However, such a declaration may not mention all main waterways of that State.

2. Where the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods without transshipment both on waterways not mentioned in the declaration referred to in paragraph 1 of this article and on waterways mentioned in this declaration, this Convention equally applies to this contract, unless the distance to be travelled on the latter waterways is the longer.

3. When a declaration has been made according to paragraph 1, any other Contracting State may declare that it will not apply either the provisions of this Convention to the contracts referred to in this declaration. The declaration made in accordance with the present paragraph shall take effect at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to paragraph 1, but at the earliest at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to the present paragraph.

4. The declarations referred to in paragraphs 1 and 3 of this article may be with-

se da je ugovor u najbližoj svezi s državom u kojoj je brod upisan i pod čijom zastavom plovi, ako se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe, ili luka iskrcaja ili mjesto isporuke ili glavno poslovno sjedište krcatelja također nalaze u toj državi.

4. Stvarnopravno jamstvo prijevoznikovih tražbina iz članka 10. stavka 1. uređuje pravo države u kojoj se nalazi roba.

POGLAVLJE IX

IZJAVE KOJE SE ODOSE NA PODRUČJE PRIMJENE

Članak 30

Prijevoz na određenim unutarnjim plovnim putovima

1. Svaka država može prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ove Konvencije ili pristupa ovoj Konvenciji, izjaviti da Konvenciju neće primjenjivati na ugovore koji uređuju prijevoz određenim unutarnjim plovnim putovima koji se nalaze na njezinom teritoriju i na koje se ne primjenjuju međunarodni propisi o plovidbi i koji ne povezuju takve međunarodne plovne putove. Međutim, takva se izjava ne može odnositi na sve glavne plovne putove te države.

2. Ako je predmet ugovora o prijevozu prijevoz robe bez prekrcaja na plovnim putovima koji nisu navedeni u izjavi iz stavka 1. ovoga članka i na tamo navedenim plovnim putovima, ova se Konvencija podjednako primjenjuje i na taj ugovor osim ako je udaljenost koju treba prijeći na potonjima veća.

3. Kada je izjava dana u skladu sa stavkom 1., bilo koja druga država ugovarateljica može izjaviti da ni ona neće primjenjivati odredbe ove Konvencije na ugovore navedene u toj izjavi. Izjava koja je dana u skladu s ovim stavkom proizvodit će učinak od trenutka kada Konvencija stupi na snagu za državu koja je dala izjavu u skladu sa stavkom 1., ali najranije od trenutka kada Konvencija stupi na snagu za državu koja je dala izjavu u skladu s ovim stavkom.

4. Izjave navedene u staccima 1. i 3. ovoga članka mogu se u cijelosti ili djelomice

drawn in whole or in part, at any time, by notification to the depositary to that effect, indicating the date on which they shall cease to have effect. The withdrawal of these declarations shall not have any effect on contracts already concluded.

Article 31

National transport or transport free of charge

Each State may, at the time of the signature of this Convention, of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that it will also apply this Convention:

- (a) to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of taking over and the port of discharge or the place of delivery are located in its own territory;
- (b) by derogation from article 1, paragraph 1, to carriage free of charge.

Article 32

Regional provisions concerning liability

1. Each State may, at the time of signature of this Convention, or of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that in respect of the carriage of goods between ports of loading or places where goods are taken over and ports of discharge or places of delivery, of which either both are situated on its own territory or one is situated on its own territory and the other on the territory of a State which has made the same declaration, the carrier shall not be liable for damage caused by an act or omission by the master of the vessel, pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or during the formation of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result.

2. The provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force between two Contracting States when this Convention enters into force in the second State which has made the same declaration. If a State has made this declaration following the entry into force of the Convention for that State, the provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force on the first day of the month following a period of three months as from the notification of the declara-

povući u bilo koje vrijeme priopćenjem depozitaru uz naznaku datuma kada one prestaju važiti. Povlačenje ovih izjava neće utjecati na već sklopljene ugovore.

Članak 31.

Domaći ili besplatni prijevoz

Kada potpisuje, potvrđuje, odobrava ili prihvaća ovu Konvenciju ili joj pristupa, ili bilo kada nakon toga, država može izjaviti da će Konvenciju također primjenjivati:

- (a) na ugovore o prijevozu prema kojima se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja i luka iskrcaja ili mjesto isporuke nalaze na njezinom teritoriju;
- (b) derogirajući članak 1. stavak 1., na besplatni prijevoz.

Članak 32.

Regionalne odredbe o odgovornosti

1. Kada potpisuje, potvrđuje, odobrava ili prihvaća ovu Konvenciju ili joj pristupa, ili bilo kada nakon toga, svaka država može izjaviti da u slučaju prijevoza robe između luka ukrcaja ili mjesta preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesta isporuke, od kojih se ili oboje nalaze na njezinom teritoriju ili se jedno nalazi na njezinom teritoriju a drugo na teritoriju države koja je dala istu izjavu, prijevoznik nije odgovoran za štetu prouzročenu radnjom ili propustom zapovjednika broda, peljara ili druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača za vrijeme plovidbe ili formiranja potiskivanog ili tegljenog konvoja, pod uvjetom da je prijevoznik ispunio obveze iz članka 3. stavka 3. glede posade, ako radnja ili propust nisu učinjeni u namjeri da se takva šteta prouzroči ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.

2. Odredba o odgovornosti navedena u stavku 1. stupit će na snagu između dviju država ugovarateljica kada ova Konvencija stupi na snagu u drugoj državi koja je dala istu izjavu. Ako je država ovu izjavu dala nakon što je za nju Konvencija stupila na snagu, odredba o odgovornosti iz stavka 1. stupit će na snagu prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon proteka roka od 3 mjeseca od podnošenja izjave depozitaru. Odredba

tion to the depositary. The provision concerning liability shall be applicable only to contracts of carriage signed after its entry into force.

3. A declaration made in accordance with paragraph 1 may be withdrawn at any time by notification to the depositary. In the event of withdrawal, the provisions concerning liability referred to in paragraph 1 shall cease to have effect on the first day of the month following the notification or at a subsequent time indicated in the notification. The withdrawal shall not apply to contracts of carriage signed before the provisions concerning liability have ceased to have effect.

CHAPTER X

FINAL PROVISIONS

Article 33

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention shall be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary. The period for signature shall start on the day when the depositary states that all authentic texts of this Convention are available.

2. States may become Parties to this Convention:

- (a) by signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) by signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval;
- (c) by accession after the deadline set for signature.

3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

Article 34

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date on which five States have signed this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or ap-

o odgovornosti primjenjivat će se samo na ugovore o prijevozu koji su potpisani nakon njezina stupanja na snagu.

3. Izjavu koja je dana u skladu sa stavkom 1. moguće je bilo kada povući priopćenjem depozitaru. U slučaju povlačenja, odredba o odgovornosti navedena u stavku 1. prestaje važiti prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon priopćenja ili kasnijeg datuma navedenog u priopćenju. Povlačenje neće utjecati na ugovore o prijevozu koji su potpisani prije nego što su odredbe o odgovornosti prestale važiti.

POGLAVLJE X

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 33

Potpisivanje, potvrđivanje, prihvata, odobrenje, pristup

1. Ova će Konvencija biti otvorena za potpisivanje svim državama godinu dana u sjedištu depozitara. Rok za potpisivanje počinje onoga dana kada depozitar ustanovi da su svi izvorni tekstovi Konvencije dostupni.

2. Države mogu postati strankama ove Konvencije:

- (a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja;
- (b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja koje slijedi potvrđivanje, prihvata ili odobrenje; ili
- (c) pristupom nakon što je prošao rok za potpisivanje.

3. Isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu pohranjuju se kod depozitara.

Članak 34

Stupanje na snagu

1. Ova Konvencija stupa na snagu prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od tri mjeseca od datuma kada ju je pet država potpisalo bez rezerve potvrđivanja,

proval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. For each State which signs this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary after the entry into force of this Convention, the same shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date of signing without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or the deposit of the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

Article 35

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party on the expiration of a period of one year following the date on which it entered into force for that State.

2. Notification of denunciation shall be deposited with the depositary.

3. The denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of a period of one year as from the date of deposit of the notification of denunciation or after a longer period referred to in the notification of denunciation.

Article 36

Review and amendment

At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

Article 37

Revision of the amounts for limitation of liability and unit of account

1. Notwithstanding the provisions of article 36, when a revision of the amount specified in article 20, paragraph 1, or the substitution of the unit defined in article 28 by another unit is proposed, the depositary shall, when not less than one fourth of the States Parties to this Convention so request, submit the proposal to all members of

prihvata ili odobrenja ili je kod depozitara pohranilo isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu.

2. Za svaku državu koja, nakon njezina stupanja na snagu, potpiše ovu Konvenciju bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja ili kod depozitara pohrani ispravu o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu, ova Konvencija stupa na snagu prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od tri mjeseca od datuma potpisivanja bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, ili polaganja isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu.

Članak 35. Otkazivanje

1. Država stranka može otkazati ovu Konvenciju nakon isteka roka od godine dana od datuma njezina stupanja na snagu za tu državu.

2. Priopćenje o otkazu pohranjuje se kod depozitara.

3. Otkazivanje proizvodi učinak prvoga dana u mjesecu koji slijedi nakon isteka roka od godine dana od polaganja priopćenja o otkazivanju ili nakon duljeg perioda navedenog u priopćenju o otkazivanju.

Članak 36. Izmjene i dopune

Na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovarateljica ove Konvencije depozitar će sazvati konferenciju država ugovarateljica radi njezine izmjene ili dopune.

Članak 37. Izmjena iznosa ograničenja odgovornosti i obračunske jedinice

1. Kada je predložena izmjena iznosa iz članka 20. stavka 1. ili zamjena jedinice definirane u članku 28. drugom jedinicom, depozitar će, bez obzira na odredbe članka 36., na zahtjev najmanje jedne četvrtine država stranaka ove Konvencije, dostaviti prijedlog svim članovima Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu,

the United Nations Economic Commission for Europe, the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission and to all Contracting States and shall convene a conference for the sole purpose of altering the amount specified in article 20, paragraph 1, or of substituting the unit defined in article 28 by another unit.

2. The conference shall be convened at the earliest six months after the day on which the proposal was transmitted.

3. All Contracting States to this Convention are entitled to participate in the conference, whether or not they are members of the organizations referred to in paragraph 1.

4. The amendments shall be adopted by a majority of two thirds of the Contracting States to the Convention represented at the conference and taking part in the vote, provided that not less than one half of the Contracting States to this Convention are represented when the vote is taken.

5. During the consultation concerning the amendment of the amount specified in article 20, paragraph 1, the conference shall take account of the lessons drawn from the events having led to damage and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6.

- (a) The amendment of the amount in accordance with this article may take effect at the earliest five years after the day on which this Convention was opened for signature and at the earliest five years after the day on which an amendment made previously in accordance with this article entered into force.
- (b) An amount may not be so increased as to exceed the amount of the maximum limits of liability specified by this Convention, increased by six per cent per annum, calculated according to the principle of compound interest as from the day on which this Convention was opened for signature.
- (c) An amount may not be so increased as to exceed the triple of the maximum limits of liability specified by this Convention.

7. The depositary shall notify all Contracting States of any amendment adopted in accordance with paragraph 4. The amendment is deemed to have been accepted after a period of eighteen months following the day of notification, unless during such

Središnje komisije za plovību Rajnom, Dunavske komisije te svim državama ugovarateljicama i sazvati konferenciju jedino radi izmjene iznosa navedenog u članku 20. stavku 1. ili radi zamjene jedinice definirane u članku 28. drugom jedinicom.

2. Konferencija će biti sazvana najranije šest mjeseci nakon dana kada je prijedlog dostavljen.

3. Sve države ugovarateljice ove Konvencije imaju pravo sudjelovati na konferenciji bez obzira jesu li članice organizacija navedenih u stavku 1.

4. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država ugovarateljica Konvencije koje su nazočne na konferenciji i sudjeluju u glasovanju, pod uvjetom da najmanje jedna polovica država ugovarateljica ove Konvencije bude nazočna u vrijeme glasovanja.

5. Prilikom savjetovanja glede izmjena iznosa navedenih u članku 20. stavku 1. konferencija će uzeti u obzir iskustva s nezgodama koje su dovele do štete, a posebice visinu štete koja je tako nastala, promjene u novčanim vrijednostima kao i utjecaj predloženih izmjena na troškove osiguranja.

6.

- (a) Izmjena iznosa u skladu s ovim člankom imat će učinak najranije pet godina nakon dana otvaranja ove Konvencije za potpisivanje i najranije pet godina nakon stupanja na snagu ranije donesene izmjene u skladu s ovim člankom.
- (b) Iznos ne smije biti uvećan toliko da prelazi iznos najviših granica odgovornosti utvrđen ovom Konvencijom, uvećan za šest posto godišnje, izračunato na složenoj osnovi od dana kada je ova Konvencija otvorena za potpisivanje.
- (c) Iznos ne smije biti uvećan toliko da prelazi trostruki iznos najviših granica odgovornosti utvrđen ovom Konvencijom.

7. Depozitar će obavijestiti sve države ugovarateljice o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 4. Smatra se da je izmjena prihvaćena protekom roka od osamnaest mjeseci nakon obavijesti, osim ako u tom roku najmanje jedna četvrtina država koje

period not less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the decision concerning the amendment have informed the depositary that they will not accept that amendment; in such case, the amendment is rejected and does not enter into force.

8. An amendment which is deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States are bound by the amendment unless they denounce this Convention in accordance with article 35 not later than six months before the amendment enters into force. The denunciation takes effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the scheduled eighteen-month period for acceptance has not elapsed, a State which becomes a Contracting State during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period is bound by an amendment accepted in accordance with paragraph 7. In the cases cited in the present paragraph, a State is bound by an amendment as soon as it enters into force or as soon as this Convention enters into force for that State if this takes place subsequently.

Article 38

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Government of the Republic of Hungary.

2. The depositary shall:

- (a) communicate to all States which participated in the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways, for checking, the present Convention in the official language version which was not available at the time of the Conference;
- (b) inform all States referred to under subparagraph (a) above of any proposal for the amendment of the text communicated in accordance with subparagraph (a) above;

su u vrijeme donošenja odluke o izmjeni bile države ugovarateljice ne obavijesti depozitara o neprihvatanju te izmjene. U tom slučaju izmjena se odbija i ne stupa na snagu.

8. Izmjena koja se smatra prihvaćenom u skladu sa stavkom 7. stupit će na snagu osamnaest mjeseci nakon njezina prihvatanja.

9. Izmjena obvezuje sve države ugovarateljice ako ne otkazu ovu Konvenciju u skladu s člankom 35. najkasnije šest mjeseci prije stupanja te izmjene na snagu. Otkaz počinje djelovati nakon što izmjena stupa na snagu.

10. Ako je izmjena usvojena, a predviđeni rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvaćanje još nije istekao, država koja u tom roku postane državom ugovarateljicom bit će obvezana izmjenom ako ona stupa na snagu. Država koja postane državom ugovarateljicom nakon proteka toga roka vezana je izmjenom prihvaćenom u skladu sa stavkom 7. U slučajevima navedenima u ovom stavku, država je obvezana izmjenom čim ona stupa na snagu ili čim ova Konvencija stupa na snagu za tu državu, ako je to kasnije.

Članak 38. Depozitar

1. Ova Konvencija bit će pohranjena kod Vlade Republike Mađarske.

2. Depozitar će:

- (a) svim državama koje su sudjelovale na Diplomatskoj konferenciji o usvajanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnicama dostaviti na provjeru verziju Konvencije na službenom jeziku koja u vrijeme konferencije nije bila dostupna;
- (b) izvještavati sve države navedene u točki (a) o svakom prijedlogu za izmjenu teksta dostavljenog u skladu s točkom (a);

- (c) establish the date on which all official language versions of this Convention have been brought into conformity with each other and are to be considered authentic;
- (d) communicate to all States referred to in subparagraph (a) above the date established in accordance with subparagraph (c) above;
- (e) communicate to all States which were invited to the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways and to those which have signed this Convention or acceded thereto, certified true copies of this Convention;
- (f) inform all States which have signed this Convention or acceded to it:
 - (i) of any new signature, notification or declaration made, indicating the date of the signature, notification or declaration;
 - (ii) of the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) of any denunciation of this Convention and of the date on which such denunciation is to take effect;
 - (iv) of any amendment adopted in accordance with articles 36 and 37 of this Convention and of the date of entry into force of such amendment;
 - (v) of any communication required under a provision of this Convention.

3. After the entry into force of this Convention, the depositary shall transmit to the Secretariat of the United Nations a certified true copy of this Convention for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

DONE AT Budapest on the twenty-second of June 2001 in a single original copy of which the Dutch, English, French, German and Russian texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.

- (c) odrediti datum kada su sve verzije na službenim jezicima ove Konvencije usklađene i mogu se smatrati izvornima;
- (d) priopćiti svim državama navedenima u točki (a) datum utvrđen u skladu s točkom (c);
- (e) dostaviti ovjerene prijepise ove Konvencije svim državama koje su bile pozvane na Diplomatsku konferenciju o usvajanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima i onima koje su Konvenciju potpisale ili joj pristupile;
- (f) izvijestiti sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili su joj pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisu, priopćenju ili izjavi, uz naznaku datuma potpisivanja, priopćenja ili izjave;
 - (ii) o datumu stupanja na snagu ove Konvencije;
 - (iii) o svakom otkazivanju ove Konvencije i datumu kada će to otkazivanje proizvoditi učinak;
 - (iv) o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu s člancima 36. i 37. ove Konvencije i datumu stupanja na snagu te izmjene.
 - (v) o svakom priopćenju koje nalaže neka odredba ove Konvencije.

3. Nakon stupanja na snagu ove Konvencije, depozitar će dostaviti ovjereni prijepis ove Konvencije Tajništvu Ujedinjenih naroda radi upisa i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

SASTAVLJENO u Budimpešti 22. lipnja 2001. u jednom izvornom primjerku čija je nizozemska, engleska, francuska, njemačka i ruska verzija jednako vjerodostojna.

U OVJERU GORNJEGA su niže potpisani opunomoćenici, na osnovu valjanih ovlaštenja svojih vlada, potpisali ovu Konvenciju.

FINAL ACT

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE FOR THE ADOPTION OF THE BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS (CMNI)

1. The Diplomatic Conference for the adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI), organized under the joint auspices of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), the Danube Commission (DC) and the United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE), was held in Budapest at the invitation of the Government of the Republic of Hungary from 25 September to 3 October 2000.

2. The following States were represented at the Conference by plenipotentiaries: Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Luxembourg, Netherlands, Romania, Russian Federation, Slovakia, Switzerland.

3. The following States participated in the Conference as observers: Belarus, Turkey.

4. The Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe participated in the works of the Conference.

5. The Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF) was represented at the Conference as an observer.

6. The following international non-governmental organizations participated in the Conference as observers: International Association for the Rhine Ships Register (IVR), International Union for Inland navigation (UINF), International Union of Marine Insurance (IUMI), "Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen" (VBW).

7. The Conference elected Mr. Serge SEGURA (France) as President of the Con-

ZAVRŠNI AKT

DIPLOMATSKE KONFERENCIJE O USVAJANJU BUDIMPEŠTANSKE KONVENCIJE O UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA (CMNI)

1. Diplomatska konferencija o usvajanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI) održana je pod zajedničkim okriljem Središnje komisije za plovību Rajnom (CCNR), Dunavske komisije (DC) i Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) u Budimpešti od 25. rujna do 3. listopada 2000. na poziv Vlade Republike Mađarske.

2. Sljedeće države bile su zastupljene na Konferenciji putem svojih opunomoćenika: Austrija, Belgija, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Francuska, Njemačka, Mađarska, Luksemburg, Nizozemska, Rumunjska, Ruska Federacija, Slovačka, Švicarska.

3. Sljedeće države pristustvovalе su Konferenciji kao promatrači: Belarus, Turska.

4. Središnja komisija za plovību Rajnom, Dunavska komisija i Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu sudjelovale su u radu Konferencije.

5. Međuvladina organizacija za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) prisustvovala je Konferenciji kao promatrač.

6. Sljedeće međunarodne nevladine organizacije prisustvovalе su Konferenciji kao promatrači: Međunarodno udruženje rajnskog registra brodova (IVR), Međunarodna unija unutarnje plovību (UINF), Međunarodna unija pomorskog osiguranja (IUMI), Udruga za europsku unutarnju plovību i plovne putove (VBW).

7. Za predsjednika Konferencije izabran je gospodin Serge SEGURA (Francuska),

ference, Mr. Árpád PRANDLER (Hungary) and Mr. Alexandru Serban CUCU (Romania) as Vice-Presidents.

8. Mr. Walter MÜLLER (Switzerland) was elected Rapporteur of the Conference.

9. The Credentials Committee was composed of Mr. Hellmuth STRASSER (Austria), Chairman, Mr. Johannes KUNZ (Switzerland) and Mr. Petr HRON (Czech Republic).

In accordance with the rules of procedure of the Conference, the Credentials Committee examined the credentials of the representatives of the States referred to in paragraph 2 above and reported to the Conference, which noted that the credentials had been submitted in due form.

10. The executive secretariat of the Conference was ensured jointly by the secretariat of CCNR, the secretariat of DC and the secretariat of UN/ECE. Mr. Albert BOUR (CCNR) was designated the executive secretary of the Conference.

11. The Conference adopted the agenda submitted by the executive secretariat (CMNI/CONF(00)1-ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).

12. The Conference adopted the rules of procedure (CMNI/CONF(00)1-Add.1-ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1) proposed by the executive secretariat.

13. The Drafting Committee was chaired by Ms. Beate CZERWENKA (Germany).

14. The Conference based its discussions on the text of the draft Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) prepared by the Preparatory Committee of governmental experts established jointly by CCNR, the Danube Commission and UN/ECE (document CMNI/CONF (99)2-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).

15. FOLLOWING THE DEBATE, THE CONFERENCE ADOPTED UNANIMOUSLY THE BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS (CMNI) (ANNEXED DOCUMENT CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL) IN ENGLISH, FRENCH, GERMAN AND RUSSIAN.

a za potpredsjednike gospodin Árpád PRANDLER (Mađarska) i gospodin Alexandru Serban CUCU (Rumunjska).

8. Gospodin Walter MÜLLER (Švicarska) izabran je za izvijestitelja Konferencije.

9. Komisiju za vjerodajnice sačinjavali su gospodin Hellmuth STRASSER (Austrija), predsjednik, gospodin Johannes KUNZ (Švicarska) i gospodin Petr HRON (Češka Republika).

U skladu s pravilima rada Konferencije, Komisija za vjerodajnice provjerila je vjerodajnice predstavnika država navedenih u stavku 2. i o tome izvijestila Konferenciju, koja je utvrdila da su vjerodajnice predane u propisanoj formi.

10. Izvršno tajništvo Konferencije zajednički su osigurali tajništvo CCNR -a, tajništvo DC-a i tajništvo UN/ECE-a. Gospodin Albert BOUR (CCNR) imenovan je izvršnim tajnikom Konferencije.

11. Konferencija je usvojila dnevni red koji je predložilo izvršno tajništvo (CMNI/CONF (00)1 -ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).

12. Konferencija je usvojila pravila rada (CMNI/CONF (001)1-Add.1- ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1) koja je predložilo izvršno tajništvo.

13. Odboru za donošenje nacrtu predsjedavala je gđa. Beate CZERWENKA (Njemačka).

14. Konferencija je temeljila svoju raspravu na tekstu nacrtu Konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI), koji je izradila Komisija za pripremu sastavljena od vladinih stručnjaka imenovanih zajednički od strane CCNR-a, Dunavske komisije i UN/ECE-a (dokument CMNI/CONF (99)2-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).

15. NAKON RASPRAVE, KONFERENCIJA JE JEDNOGLASNO USVOJILA BUDIMPEŠTANSKU KONVENCIJU O UGOVORU O PRIJEVOZU ROBE UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA (CMNI) (PRILOŽENI DOKUMENT CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL) NA ENGLISKOM, FRANCUSKOM, NJEMAČKOM I RUSKOM.

16. The Conference also adopted unanimously a resolution annexed to this Final Act.

17. In accordance with its article 38 the Convention will be deposited with the Government of the Republic of Hungary with the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Hungary.

The depositary will send certified true copies of this Final Act and of the resolution annexed thereto to all Governments which were invited to the Conference, as well as to the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe.

18. The Convention will be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary. In accordance with article 33 of the Convention, the period for signature of the Convention will start on the day when the depositary states that all the five authentic texts of the Convention are available.

19. Circumstances permitting, a ceremony of signature can then be organized in Budapest, at the invitation of the Government of the Republic of Hungary, in cooperation with the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned have subscribed their signatures below to this final Act.

DONE AT BUDAPEST this third day of October two thousand in a single original copy in the English, French, German and Russian languages, which will be deposited with the Government of the Republic of Hungary.

The President:

The Executive Secretary:

16. Konferencija je također jednoglasno donijela rezoluciju priloženu ovom Završnom aktu.

17. U skladu s njezinim člankom 38. Konvencija će biti pohranjena kod Vlade Republike Mađarske u sjedištu Ministarstva vanjskih poslova Republike Mađarske.

Depozitar će dostaviti ovjerene prijepise ovog Završnog akta i priložene mu rezolucije svim vladama koje su bile pozvane na Konferenciju, kao i Središnjoj komisiji za plovidbu Rajnom, Dunavskoj komisiji i Gospodarskoj komisiji Ujedinjenih naroda za Europu.

18. Konvencija će biti otvorena za potpisivanje svim državama godinu dana u sjedištu depozitara. U skladu sa člankom 33. Konvencije rok za potpisivanje Konvencije počinje s danom kada depozitar izjavi da je svih pet vjerodostojnih tekstova Konvencije dostupno.

19. Ako okolnosti dopuštaju, može se na poziv Vlade Republike Mađarske u suradnji sa Središnjom komisijom za plovidbu Rajnom, Dunavskom komisijom i Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu organizirati u Budimpešti svečanost potpisivanja.

U OVJERU GORNJEGA su niže potpisani stavili svoje potpise na ovaj Završni akt.

SASTAVLJENO U BUDIMPEŠTI trećeg listopada dvijetisućite godine u jednom izvornom primjerku na engleskom, francuskom, njemačkom i ruskom jeziku, koji će biti pohranjeni kod Vlade Republike Mađarske.

Predsjednik:

Izvršni tajnik:

RESOLUTION ADOPTED BY THE CONFERENCE

The Diplomatic Conference organized jointly by the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe for the adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways.

Recalling gratefully the amicable invitation of the Republic of Hungary, which acted as host to the Conference in Budapest.

Acknowledging its gratitude to the Government of the Republic of Hungary and the city of Budapest for the organization of the Diplomatic Conference and for their hospitality,

Expresses its sincere thanks to the Central Commission for Navigation of the Rhine, to the Danube Commission and to the United Nations Economic Commission for Europe for their cooperation and for the efforts they have made in assuring the success of the Conference.

Wishes that these three organizations continue their cooperation with the depositary having in mind the due fulfilment of the obligations set out in the Convention.

REZOLUCIJA USVOJENA NA KONFERENCIJI

Diplomatska konferencija koju su zajednički organizirale Središnja komisija za plovību Rajnom, Dunavska komisija i Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu u svrhu usvajanja Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima,

Prisjećajući se sa zahvalnošću prijateljskog poziva Republike Mađarske, koja je bila domaćin Konferencije u Budimpešti,

Odajući priznanje Vladi Republike Mađarske i gradu Budimpešti za organizaciju Diplomatske konferencije i za njihovo gostoprimstvo,

Izražava iskrenu zahvalnost Središnjoj komisiji za plovību Rajnom, Dunavskoj komisiji i Gospodarskoj komisiji Ujedinjenih naroda za Europu na suradnji i naporima koje su uložili kako bi osigurali uspjeh Konferencije,

Izražava želju da ove tri organizacije nastave suradnju s depozitarom radi urednog ispunjenja obveza predviđenih Konvencijom.

Preveli:

Vlatka Živojnović

Jadranski zavod HAZU

i

Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent

Jadranski zavod HAZU

**PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION
RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR
LUGGAGE BY SEA, 1974**

Text approved by the Conference

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL,

CONSIDERING that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

RECALLING that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

HAVING NOTED that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

For the purposes of this Protocol:

- 1 “Convention” means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
- 2 “Organization” means the International Maritime Organization.
- 3 “Secretary-General” means the Secretary-General of the organization.

**PROTOKOL IZ 2002. O IZMJENAMA ATENSKE
KONVENCIJE O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE
PRTLJAGE MOREM, IZ 1974.**

Tekst odobren na Konferenciji

DRŽAVE STRANKE OVOGA PROTOKOLA,

SMATRAJUĆI poželjnim izmijeniti Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, sačinjenu u Ateni 13. prosinca 1974, u svrhu povećanja iznosa naknade, uvođenja objektivne odgovornosti, ustanovljenja pojednostavljenog postupka izmjena iznosa ograničenja i jamčenja obveznog osiguranja u korist putnika,

PODSJEĆAJUĆI da Protokol iz 1976. o izmjenama Konvencije kao obračunsku jedinicu uvodi Posebno pravo vučenja umjesto zlatnog franka,

OPAŽAJUĆI da Protokol iz 1990. o izmjeni Konvencije, koji propisuje povećane iznose naknade i pojednostavljuje postupak izmjena iznosa ograničenja, nije stupio na snagu,

SPORAZUMJELE SU SE o sljedećem:

ČLANAK 1.

U svrhe ovoga Protokola:

1. "Konvencija" znači tekst Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974.
2. "Organizacija" znači Međunarodna pomorska organizacija.
3. "Glavni tajnik" znači glavni tajnik Organizacije.

ARTICLE 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1

- (a) “carrier” means a person by or on behalf of whom a contract of carriage as been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
- (b) “performing carrier” means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and
- (c) “carrier who actually performs the whole or a part of the carriage” means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.

ARTICLE 3

1 Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:

10 “Organization” means the International Maritime Organization.

2 The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:

11 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

Article 3 Liability of the carrier

1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

ČLANAK 2.

Stavak 1. članka 1. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

1.

- (a) "prijevoznik" je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije je ime taj ugovor sklopljen, bilo da je ta osoba stvarno obavila prijevoz, bilo da je prijevoz obavio stvarni prijevoznik;
- (b) "stvarni prijevoznik" je osoba različita od prijevoznika, koja je vlasnik, naručilac ili brodar broda, i koja stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično;
- (c) "prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično" je stvarni prijevoznik ili, u mjeri u kojoj prijevoznik stvarno obavlja prijevoz, prijevoznik.

ČLANAK 3.

1. Stavak 10. članka 1. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

10. "Organizacija" je Međunarodna pomorska organizacija.

2. Sljedeći tekst se dodaje kao stavak 11. članka 1. Konvencije:

11. "Glavni tajnik" je glavni tajnik Organizacije.

ČLANAK 4.

Članak 3. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 3.

Odgovornost prijevoznika

1. Za gubitak pretrpljen usljed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran u mjeri u kojoj takav gubitak glede toga putnika za svaki zasebni događaj ne prelazi 250 000 obračunskih jedinica, osim ako prijevoznik dokaže da je:

- (a) nezgoda posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave; ili

- (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5 For the purposes of this Article:

- (a) “shipping incident” means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;
- (b) “fault or neglect of the carrier” includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;
- (c) “defect in the ship” means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and
- (d) “loss” shall not include punitive or exemplary damages.

6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

(b) nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se prouzroči šteta.

Prijevoznik je nadalje odgovoran i ako gubitak prelazi gore navedenu granicu i u mjeri u kojoj prelazi, osim ako prijevoznik dokaže da se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.

2. Za gubitak pretrpljen usljed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji nisu prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Teret dokazivanja krivnje ili nemarnosti leži na prijevozniku.

3. Za gubitak pretrpljen usljed gubitka ili oštećenja ručne prtljage, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Krivnja ili nemarnost prijevoznika se predmnijeva u pogledu gubitka prouzročenog pomorskom nezgodom.

4. Prijevoznik je odgovoran za gubitak pretrpljen usljed gubitka ili oštećenja prtljage različite od ručne prtljage, osim ako dokaže da se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.

5. U svrhe ovoga članka:

- (a) “pomorska nezgoda” je brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu, ili mana broda;
- (b) “krivnja ili nemarnost prijevoznika” uključuje krivnju ili nemarnost prijevoznikovih radnika kada oni rade u okviru svoga zaposlenja;
- (c) “mana broda” je loše funkcioniranje, kvar ili neusklađenost s primjenjivim propisima o sigurnosti u pogledu bilo kojeg dijela broda ili brodske opreme koji se koriste za bijeg, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika; ili koji se koriste za poriv, kormilarenje, sigurnu plovidbu, privezivanje, sidrenje, dolazak ili odlazak s veza ili sidrišta, ili za kontrolu oštećenja nakon naplavljivanja, ili koji se koriste za spuštanje uređaja za spašavanje; i
- (d) “gubitak” ne uključuje kaznene ili egzemplarne štete.

6. Odgovornost prijevoznika na osnovi ovoga članka odnosi se isključivo na gubitak koji proizlazi iz nezgoda koje se dogode za vrijeme putovanja. Na tužitelju je teret dokazivanja da se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila za vrijeme putovanja, kao i teret dokazivanja opsega toga gubitka.

7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

ARTICLE 5

The following text is added as Article 4bis of the Convention:

Article 4bis Compulsory insurance

1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
- (c) IMO ship identification number;

7. Ništa u ovoj Konvenciji ne utječe na pravo regresa koje ima prijevoznik prema bilo kojoj trećoj osobi, niti na korištenje obrane doprinoseće nemarnosti na osnovi članka 6. ove Konvencije. Ništa u ovome članku ne utječe na pravo ograničenja na osnovi članka 7. ili 8. ove Konvencije.

8. Predmnijevanje krivnje ili nemarnosti neke stranke ili određivanje da teret dokazivanja leži na nekoj stranci ne sprečava da se razmotre dokazi koji idu u korist toj stranci.

ČLANAK 5.

Sljedeći tekst se dodaje kao članak 4bis. Konvencije:

Članak 4bis. Obvezno osiguranje

1. Kada se putnici prevoze na brodu upisanome u državi stranci koji ima dozvolu za prijevoz više od dvanaest putnika i kada se primjenjuje ova Konvencija, svaki prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti na osnovi ove Konvencije za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Granica obveznog osiguranja ili drugoga financijskog jamstva ne smije biti niža od 250 000 obračunskih jedinica po putniku za svaki zaseban događaj.

2. Nakon što odgovarajuće tijelo države stranke utvrdi da je udovoljeno zahtjevima iz stavka 1., svakom će se brodu izdati svjedodžba kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanog u državi stranci, takvu svjedodžbu izdaje ili ovjerava odgovarajuće tijelo države u čijem je upisniku brod upisan; u pogledu broda koji nije upisan u državi stranci, takvu svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države stranke. Ova svjedodžba mora biti sačinjena u obliku modela koji se nalazi u prilogu ove Konvencije i mora sadržavati sljedeće podatke:

- (a) ime broda, brojevi ili slova za raspoznavanje i luka upisa;
- (b) ime i glavno poslovno sjedište prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično;
- (c) IMO broj za identifikaciju broda;

- (d) type and duration of security;
 - (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
 - (f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.
- 3 (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it,
 - (ii) the withdrawal of such authority; and
 - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

- (d) vrsta i trajanje jamstva;
 - (e) naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža financijsko jamstvo a, kada je to prikladno, poslovno sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo; ili
 - (f) rok važenja svjedodžbe, koji ne može biti duži nego što je rok važenja osiguranja ili drugog financijskog jamstva.
3. (a) Država stranka može ovlastiti neku od nje priznatu instituciju ili organizaciju da izda svjedodžbu. Takva institucija ili organizacija mora izvjestiti tu državu o izdavanju svake svjedodžbe. U svakom slučaju, država stranka u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka u tako izdanoj svjedodžbi i poduzima korake kako bi se osigurali neophodni dogovori radi izvršenja te obveze.
- (b) Država stranka mora obavijestiti glavnog tajnika:
- (i) o točnim dužnostima i uvjetima iz ovlaštenja danog nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji;
 - (ii) o povlačenju tog ovlaštenja; i
 - (iii) o datumu kada takvo ovlaštenje ili povlačenje takvog ovlaštenja stupa na snagu.

Dano ovlaštenje neće stupiti na snagu prije nego što proteknu tri mjeseca od datuma kada je obavijest s takvim učinkom predana glavnom tajniku.

- (c) Institucija ili organizacija ovlaštena da izdaje svjedodžbe u skladu s ovim stavkom mora, kao minimum, biti ovlaštena da povuče te svjedodžbe ako nije udovoljeno uvjetima pod kojima su one izdane. U svakom slučaju će institucija ili organizacija o takvom povlačenju izvjestiti državu u čije ime je svjedodžba izdana.

4. Svjedodžba se mora izdati na službenom jeziku ili jezicima države koja je izdaje. Ako korišteni jezik nije engleski, francuski ni španjolski, tekst mora uključivati prijevod na jedan od ovih jezika a, ako država tako odluči, službeni jezik te države može biti izostavljen.

5. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslik se polaže kod tijela koje vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi stranci, kod tijela države koja je izdala ili ovjerila svjedodžbu.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The

6. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne udovoljava zahtjevima ovoga članka ako ono prestaje vrijediti, zbog razloga koji nije protek vremena važenja osiguranja ili jamstva navedenog u svjedodžbi, prije proteka tri mjeseca od dana kada je tijelima spomenutima u stavku 5. predana obavijest o njegovu prestanku, osim ako svjedodžba nije vraćena tim tijelima ili ako nije izdana nova svjedodžba u spomenutom roku. Prethodne odredbe se na isti način primjenjuju u pogledu svake izmjene čija je posljedica da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo više ne udovoljava zahtjevima ovoga članka.

7. Država u čijem je upisniku brod upisan mora, u skladu s odredbama ovoga članka, odrediti uvjete za izdavanje i važenje svjedodžbe.

8. Ništa u ovoj Konvenciji neće se tumačiti kao sprečavanje države stranke da se pouzda u obavijesti dobivene od drugih država stranaka, Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija a koje se odnose na financijski položaj davatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva danog u svrhe ove Konvencije. U takvim slučajevima, država stranka koja se pouzdaje u takve obavijesti nije oslobođena svoje odgovornosti kao država izdavanja svjedodžbe.

9. Svjedodžbe koje je izdala ili ovjerila jedna država stranka prihvatit će druge države stranke u svrhe ove Konvencije i druge države stranke će smatrati da te svjedodžbe imaju jednaku vrijednost kao svjedodžbe koje su one same izdale ili ovjerile, čak i ako su svjedodžbe izdane ili ovjerene za brod koji nije upisan u državi stranci. Država stranka može u svako doba zatražiti konzultacije s državom izdavanja ili ovjere ako vjeruje da osiguratelj ili jamac imenovan u svjedodžbi o osiguranju nije financijski sposoban ispuniti obveze koje nalaže Konvencija.

10. Svaka tužba za naknadu štete pokrivena osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom u skladu s ovim člankom može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo. U takvom slučaju, iznos naveden u stavku 1. primjenjuje se kao granica odgovornosti osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo čak i ako prijevoznik, ili stvarni prijevoznik, nije ovlašten ograničiti odgovornost. Pored toga, tuženik se može koristiti i pravnim sredstvima obrane (osim onih koji se odnose na stečaj ili likvidaciju) koje bi, u skladu s ovom Konvencijom, imao pravo koristiti prijevoznik naveden u stavku 1. Tuženik se, nadalje, u svrhu obrane može pozvati na činjenicu da je šteta posljedica namjernog protupravnog ponašanja osiguranika, ali se ne može pozvati ni na jedno drugo sredstvo obrane koje bi bio ovlašten koristiti u postupku koji bi protiv njega pokrenuo

defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

osiguranik. U svakom slučaju, tuženik ima pravo zahtijevati da prijevoznik i stvarni prijevoznik sudjeluju u postupku.

11. Svaka svota ugovorena osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom koje je pribavljeno u skladu sa stavkom 1. na raspolaganju je isključivo za namirenje tražbina na osnovi ove Konvencije, a svaka isplata iz te svote umanjit će odgovornost koja proizlazi na osnovi ove Konvencije do iznosa isplaćene svote.

12. Država stranka neće dopustiti iskorištavanje broda koji plovi pod njezinom zastavom a na kojeg se primjenjuje ovaj članak, osim ako je izdana svjedodžba na osnovi stavaka 2. ili 15.

13. U skladu s odredbama ovoga članka, svaka država stranka će osigurati, na osnovi odredaba svojeg nacionalnog zakonodavstva, da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo bude na snazi u mjeri navedenoj u stavku 1. u pogledu svakog broda, bez obzira gdje je on upisan, koji je ovlašten prevoziti više od dvanaest putnika i koji ulazi u luku ili izlazi iz luke na njezinome teritoriju, u mjeri u kojoj se primjenjuje ova Konvencija.

14. Bez obzira na odredbe stavka 5., država stranka može obavijestiti glavnog tajnika da se za potrebe stavka 13. ne zahtijeva da se svjedodžba iz stavka 2. nalazi na brodu niti da se ona mora predložiti kada brod ulazi u luku ili izlazi iz luke na njezinu teritoriju, pod uvjetom da je država stranka koja izdaje svjedodžbu obavijestila glavnog tajnika da drži zapise u elektronskom obliku, dostupne svim državama strankama, koji potvrđuju postojanje svjedodžbi i omogućuju državama strankama da ispune svoje obaveze na osnovi stavka 13.

15. Ako osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom nije pokriven brod čiji je vlasnik država stranka, odgovarajuće odredbe ovoga članka se neće primjenjivati u pogledu toga broda, ali na tome se brodu mora nalaziti svjedodžba koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda a kojom se potvrđuje da je država vlasnik toga broda i da je odgovornost pokrivena u iznosu propisanome u skladu sa stavkom 1. Takva svjedodžba treba u najvećoj mogućoj mjeri odgovarati modelu propisanome u stavku 2.

ARTICLE 6

Article 7 of the Convention is replaced by the following text:

Article 7

Limit of liability for death and personal injury

1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

ARTICLE 7

Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles

1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be

ČLANAK 6.

Članak 7. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 7.

Granice odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede

1. Odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika na osnovi članka 3. ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 400 000 obračunskih jedinica po putniku i svakom zasebnom događaju. Ako se, u skladu s pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku rente, odgovarajuća kapitalizirana vrijednost rente neće prijeći navedenu granicu.

2. Država stranka može posebnim odredbama svojeg nacionalnog prava propisati granicu u pogledu odgovornosti iz stavka 1., pod uvjetom da ta nacionalna granica odgovornosti, ako postoji, nije niža od one propisane u stavku 1. Država stranka koja iskoristi mogućnost predviđenu u ovome stavku obavijestit će glavnog tajnika o usvojenoj granici odgovornosti ili o činjenici da ona ne postoji.

ČLANAK 7.

Članak 8. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 8.

Granica odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljage i vozila

1. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje ručne prtljage ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 2250 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

2. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući svu prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 12700 obračunskih jedinica po vozilu i putovanju.

3. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje prtljage različite od one navedene u stavcima 1. i 2. ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 3375 obračunskih jedinica po putniku i prijevozu.

4. Prijevoznik i putnik mogu ugovoriti da se prijevoznikova odgovornost umanjuje

subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

ARTICLE 8

Article 9 of the Convention is replaced by the following text:

Article 9

Unit of Account and conversion

1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of para-

za franšizu koja neće prijeći 330 obračunskih jedinica u slučaju oštećenja vozila i neće prijeći 149 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja druge prtljage, a taj će se iznos odbiti od gubitka ili oštećenja.

ČLANAK 8.

Članak 9. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 9.

Obračunska jedinica i preračunavanje

1. Obračunska jedinica koja se spominje u ovoj Konvenciji je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4bis., stavku 1. članka 7. i u članku 8. preračunavaju se u domaću valutu države suda koji odlučuje o sporu na osnovi vrijednosti te valute u odnosu na Posebno pravo vučenja na datum donošenja presude ili na datum sporazumno utvrđen od stranaka. Vrijednost domaće valute države stranke koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u Posebnim pravima vučenja, obračunava se u skladu s metodom vrednovanja koju na datum koji je u pitanju primjenjuje Međunarodni monetarni fond za vlastite operacije i transakcije. Vrijednost domaće valute države stranke koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u Posebnim pravima vučenja, obračunava se na način koji odredi ta država.

2. Ipak, država koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredaba stavka 1. može, u trenutku potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji ili bilo kada nakon toga, izjaviti da je obračunska jedinica iz stavka 1. jednaka vrijednosti 15 zlatnih franaka. Zlatni franak naveden u ovome stavku odgovara vrijednosti 65,5 miligrama zlata finoće devetsto tisućnina. Preračunavanje zlatnog franka u domaću valutu izvršava se u skladu s pravom odnosne države.

3. Izračun spomenut u posljednjoj rečenici stavka 1., i preračunavanje spomenuto u stavku 2. izvršava se na način da se u domaćoj valuti države stranke izrazi, što je više moguće, ista stvarna vrijednost iznosa iz stavka 1. članka 3., stavka 1. članka 4bis., stavka 1. članka 7. i iz članka 8. koja bi proizašla iz primjene prve tre rečenice stavka 1. Države obavještavaju glavnog tajnika o načinu obračuna na osnovi stavka 1. ili o vrijednosti preračunavanja iz stavka 2., ovisno o slučaju, u trenutku polaganja

graph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

ARTICLE 9

Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:

3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

- (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier.
- (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

ARTICLE 10

Article 17 of the Convention is replaced by the following text:

Article 17 Competent jurisdiction

1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

(a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupanju ovoj Konvenciji kao i u bilo kojem trenutku kada se nešto od spomenutog izmijeni.

ČLANAK 9.

Stavak 3. članka 16. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

3. Razlozi za obustavu i prekid zastare uređuju se prema pravu države suda koji odlučuje o sporu, ali se ni u kojem slučaju ne može podnijeti tužba na osnovi ove Konvencije nakon proteka nekog od sljedećih rokova:

- (a) roka od pet godina, koji počinje teći od datuma iskrcaja putnika ili od datuma kada se iskrcaj trebao obaviti, ovisno o tome što je kasnije, ili, ako prije protekne;
- (b) roka od tri godine, koji počinje teći od datuma kada je tužitelj doznao ili je razumno morao doznati za ozljedu, gubitak ili oštećenje prouzročeno nezgodom.

ČLANAK 10.

Članak 17. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 17. Sudska nadležnost

1. Tužba na osnovi članka 3. i 4. ove Konvencije podnosi se, prema tužiteljevom izboru, jednom od dolje navedenih sudova, uz uvjet da se taj sud nalazi u državi stranci ove Konvencije te da je to u skladu s unutrašnjim propisima svake države stranke kojima se određuje koji je sud nadležan u onim državama kod kojih postoji više mogućih sudova:

- (a) sudu države stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sjedišta tuženika, ili

- (b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
- (c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
- (d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2 Actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 11

The following text is added as Article 17bis of the Convention:

Article 17bis Recognition and enforcement

1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.

2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

- (b) sudu države polazišta ili države odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili
- (c) sudu države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države, ili
- (d) sudu države u kojoj je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države.

2. Tužbe na osnovi članka 4bis. ove Konvencije podnose se, prema izboru tužitelja, jednome od onih sudova kojima bi se, u skladu sa stavkom 1., mogla podnijeti tužba protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika.

3. Nakon što se dogodila nezgoda koja je prouzročila štetu, stranke se mogu sporazumjeti da se zahtjev za naknadu štete može podvrgnuti bilo kojoj sudbenosti ili arbitraži.

ČLANAK 11.

Sljedeći tekst se dodaje kao članak 17bis. Konvencije:

Članak 17bis. Priznanje i ovrha

1. Svaka presuda suda nadležnog u skladu s člankom 17., koja je ovršna u državi u kojoj je donosena gdje se protiv nje više ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi, priznat će se u svakoj državi stranci, osim:

- (a) kada je presuda ishodena prevarom; ili
- (b) kada tuženiku nije bila pružena razumna obavijest i pravična mogućnost da iznese slučaj.

2. Presuda koja je priznata na osnovi stavka 1. bit će ovršna u svakoj državi ugovornici čim se ispune formalni uvjeti koje zahtijeva ta država. Formalni uvjeti ne smiju dopuštati da se ponovno raspravlja o predmetu spora.

3. Država stranka ovoga Protokola može primijeniti druga pravila o priznanju i ovršnosti presuda, pod uvjetom da je njihov učinak takav da osigurava priznanje i ovrhu barem u istoj mjeri kao što je to slučaj kada se primjenjuju stavci 1. i 2.

ARTICLE 12

Article 18 of the Convention is replaced by the following text:

Article 18 Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 13

Article 20 of the Convention is replaced by the following text:

Article 20 Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

ČLANAK 12

Članak 18. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 18. Ništavost ugovornih odredaba

Osim u slučajevima predviđenim u stavku 4. članka 8., ništava je i bez učinka svaka ugovorna odredba sklopljena prije nego što se dogodila nezgoda koja je prouzročila smrt, tjelesnu ozljedu putnika ili gubitak odnosno oštećenje putničke prtljage, a čija je svrha da neku osobu koja je odgovorna na osnovi ove Konvencije oslobodi odgovornosti prema putniku ili da odredi nižu granicu odgovornosti od one koja je utvrđena u Konvenciji, kao i svaka odredba čija je svrha da prebaci teret dokazivanja koji leži na prijevozniku ili stvarnom prijevozniku ili čiji je učinak da ograničava pravo izbora navedeno u stavicama 1. ili 2. članka 17., no ništavost te odredbe ne čini nevaljanim ugovor o prijevozu koji ostaje podvrgnut odredbama ove Konvencije.

ČLANAK 13.

Članak 20. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 20. Nuklearna šteta

Nema odgovornosti na osnovi ove Konvencije za štetu prouzročenu nuklearnom nezgodom:

- (a) ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovi Pariške konvencije od 29. srpnja 1960. godine o odgovornosti trećoj osobi na području nuklearne energije kako je izmijenjena Dodatnim protokolom od 28. siječnja 1964. godine, ili na osnovi Bečke konvencije od 21. svibnja 1963. o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu, ili neke njihove izmjene ili protokola koji je na snazi, ili
- (b) ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovi nacionalnog prava koje uređuje odgovornost za takvu štetu, pod uvjetom da je takvo pravo u svakom pogledu isto toliko povoljno za osobe koje mogu pretrpjeti štetu kao Pariška ili Bečka konvencija ili bilo koja njihova izmjena ili protokol koji je na snazi.

ARTICLE 14

Model certificate

1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.

2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

“Article 1bis

Annex

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.”

ARTICLE 15

Interpretation and application

1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

ARTICLE 16

The following text is added as Article 22bis of the Convention.

Article 22bis

Final clauses of the Convention

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

ČLANAK 14.

Model svjedodžbe

1. Model svjedodžbe koji se nalazi u prilogu ovoga Protokola priključuje se kao prilog Konvenciji.

2. Sljedeći tekst se dodaje kao članak *1bis*. Konvencije:

“Članak *1bis*.

Prilog

Prilog ove Konvencije tvori sastavni dio Konvencije.”

ČLANAK 15.

Tumačenje i primjena

1. Među strankama ovoga Protokola, Konvencija i ovaj Protokol čitat će se i tumačiti zajedno kao jedan jedinstveni instrument.

2. Konvencija kako je izmijenjena ovim Protokolom primjenjivat će se samo u pogledu tražbina proizašlih iz događaja koji su nastali nakon što je Protokol stupio na snagu za svaku državu.

3. Članci 1. do 22. Konvencije, kako su izmijenjeni ovim Protokolom, zajedno sa člancima 17. do 25. ovoga Protokola i njegovim Prilogom, sačinjavaju cjelinu koja se naziva Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002.

ČLANAK 16.

Sljedeći tekst se dodaje kao članak 22bis. Konvencije:

Članak 22bis.

Završne odredbe Konvencije

Završne odredbe ove Konvencije jesu odredbe članaka 17. do 25. Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem,

gage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

FINAL CLAUSES

ARTICLE 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

- (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;
- (b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and
- (c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,
- (d) with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

iz 1974. Pozivanje u ovoj Konvenciji na države stranke smatrat će se da znači pozivanje na države stranke toga Protokola.

ZAVRŠNE ODREDBE

ČLANAK 17.

Potpisivanje, potvrđivanje, prihvata, odobrenje i pristupanje

1. Ovaj Protokol će biti otvoren za potpisivanje u sjedištu Organizacije od 1. svibnja 2003. do 30. travnja 2004. a nakon toga će ostati otvoren za pristupanje.

2. Države mogu izraziti svoj pristanak da budu obvezane ovim Protokolom:

- (a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja; ili
- (b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, nakon kojeg slijedi potvrđivanje, prihvata ili odobrenje; ili
- (c) pristupanjem.

3. Potvrđivanje, prihvata, odobrenje ili pristupanje izvršava se polaganjem isprave s takvim učinkom kod glavnog tajnika.

4. Bilo koja isprava o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupanju položena nakon što u pogledu svih trenutnih država stranaka stupi na snagu izmjena ovoga Protokola, ili nakon što se poduzmu sve mjere potrebne za stupanje izmjene na stanku u pogledu tih država stranaka, smatrat će se da se odnosi na ovaj Protokol kako je izmijenjen tom izmjenom.

5. Država neće izraziti svoj pristanak da bude obvezana ovim Protokolom ako ne otkáže sljedeće instrumente, ukoliko je njihova stranka:

- (a) Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koja je sačinjena u Ateni 13. prosinca 1974.;
- (b) Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koji je sačinjen u Londonu 19. studenog 1976.;
- (c) Protokol iz 1990. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koji je sačinjen u Londonu 29. ožujka 1990.,
- (d) s učinkom od datuma kada ovaj Protokol, u skladu s člankom 20., stupa na snagu u pogledu te države.

ARTICLE 18

States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

- (a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
- (b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and
- (c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

ARTICLE 19

Regional Economic Integration Organizations

1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the

ČLANAK 18.

Države s više sustava prava

1. Ako država ima dvije ili više teritorijalnih jedinica u kojima se u odnosu na predmet uređenja ovog Protokola primjenjuju različiti pravni sustavi, ona može u trenutku potpisivanja, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja, izjaviti da će se ovaj Protokol primjenjivati na sve njezine teritorijalne jedinice ili samo na jednu ili više njih, te može biti kada izmijeniti tu izjavu podnoseći drugu izjavu.

2. Svaka takva izjava dostavlja se depozitaru i mora sadržavati izričiti navod o tome na koje se teritorijalne jedinice primjenjuje Protokol.

3. U pogledu države stranke koja je podnijela takvu izjavu:

- (a) pozivanje na državu upisa broda, a u pogledu svjedodžbe o obveznom osiguranju na državu koja izdaje ili ovjerava svjedodžbu, tumačit će se kao pozivanje na onu teritorijalnu jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje ili ovjerava svjedodžbu;
- (b) pozivanje na zahtjeve nacionalnog prava, nacionalnu granicu odgovornosti i nacionalnu valutu tumačit će se kao pozivanje na zahtjeve prava, granicu odgovornosti i valutu relevantne teritorijalne jedinice; i
- (c) pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u državama strankama tumačit će se kao pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u odnosnoj teritorijalnoj jedinici.

ČLANAK 19.

Regionalne organizacije za gospodarsku integraciju

1. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju, osnovana od suverenih država koje su na nju prenijele nadležnost u pogledu određenih pitanja koje uređuje ovaj Protokol, može potpisati, potvrditi, prihvatiti, odobriti ovaj Protokol ili mu pristupiti. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju koja je stranka ovoga Protokola ima prava i obveze države stranke u mjeri u kojoj je regionalna organizacija za gospodarsku integraciju nadležna za pitanja uređena ovim Protokolom.

2. Kada regionalna organizacija za gospodarsku integraciju koristi svoje pravo glasa u pogledu pitanja za koje je nadležna, ona ima onoliko glasova koliki je broj njezinih država članica koje su stranke ovoga Protokola i koje su na nju prenijele nadležnost glede toga pitanja. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju

number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

ARTICLE 20

Entry into force

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

neće koristiti svoje pravo glasa ako njezine članice koriste svoje pravo glasa, a vrijedi i obrnuto.

3. Kada je u ovome Protokolu bitan broj država stranaka, uključujući ali ne ograničavajući se na članke 20. i 23. ovoga Protokola, regionalna organizacija za gospodarsku integraciju se neće brojati kao država stranka dodatno uz njezine države članice koje su države stranke.

4. Prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupa, regionalna organizacija za gospodarsku integraciju podnijet će izjavu glavnom tajniku u kojoj će precizirati pitanja koja uređuje ovaj Protokol a glede kojih su njezine države članice koje su potpisnice ili stranke ovoga Protokola na nju prenijele nadležnost, kao i svako važno ograničenje u pogledu te nadležnosti. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju će bez odlaganja obavijestiti glavnog tajnika o svakoj promjeni razdiobe nadležnosti, uključujući nove prijenose nadležnosti koje su precizirane u izjavi podnesenoj na osnovi ovoga stavka. Glavni tajnik će svaku takvu izjavu učiniti dostupnom, u skladu s člankom 24. ovoga Protokola.

5. Predmnijeva se da su države stranke, koje su članice regionalne organizacije za gospodarsku integraciju koja je stranka ovoga Protokola, nadležne glede svih pitanja uređenih ovim Protokolom s obzirom na koja nije podnesena izričita izjava o prijenosu nadležnosti na tu organizaciju ili nije dostavljena obavijest na osnovi stavka 4.

ČLANAK 20.

Stupanje na snagu

1. Ovaj Protokol stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma kada ga je 10 država bilo potpisalo bez rezerve u pogledu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, bilo položilo isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupanju kod glavnoj tajnika.

2. U pogledu svake države koja ovaj Protokol potvrdi, prihvati, odobri ili mu pristupi nakon što se ispune uvjeti za njegovo stupanje na snagu navedeni u stavku 1., ovaj Protokol stupa na snagu tri mjeseca nakon datuma kada je ta država položila odgovarajuću ispravu, ali ne prije nego što ovaj Protokol stupi na snagu u skladu sa stavkom 1.

ARTICLE 21

Denunciation

1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

ARTICLE 22

Revision and Amendment

1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

ARTICLE 23

Amendment of limits

1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles,

ČLANAK 21.

Otkazivanje

1. Svaka država stranka može otkazati ovaj Protokol u bilo kojem trenutku nakon datuma kada ovaj Protokol stupi na snagu za tu državu.

2. Otkazivanje se izvršava polaganjem isprave s takvim učinkom kod glavnog tajnika.

3. Otkazivanje proizvodi učinak dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave o otkazivanju kod glavnog tajnika ili protekom duljeg razdoblja koje je navedeno u toj ispravi.

4. Među državama strankama ovoga Protokola, otkazivanje Konvencije u skladu s njezinim člankom 25. od strane bilo koje od njih ni na koji način se neće tumačiti kao otkazivanje Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.

ČLANAK 22.

Izmjene i dopune

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu izmjene ili dopune ovoga Protokola.

2. Organizacija će sazvati konferenciju država stranaka ovoga Protokola radi njezove izmjene ili dopune na zahtjev najmanje trećine država stranaka.

ČLANAK 23.

Izmjena granica odgovornosti

1. Bez utjecaja na odredbe članka 22., poseban postupak propisan u ovome članku primjenjuje se isključivo u svrhu izmjena granica odgovornosti navedenih u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4*bis*, stavku 1. članka 7. i u članku 8. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.

2. Na zahtjev najmanje polovice, ali ni u kojem slučaju manje od šest država stranaka ovoga Protokola, glavni tajnik će svim članicama Organizacije i svim državama strankama dostaviti svaki prijedlog za izmjenu granica odgovornosti, uključujući

specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as “the Legal Committee”) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

- 7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.
- (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
- (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties

franšize, utvrđenih u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4*bis.*, stavku 1. članka 7. i u članku 8. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.

3. Svaka izmjena predložena i dostavljena na gore opisani način podnijet će se Pravnom odboru Organizacije (u nastavku: "Pravni odbor") na razmatranje najmanje šest mjeseci nakon datuma njezina dostavljanja.

4. Sve države članice Konvencije izmijenjene ovim Protokolom, bez obzira jesu li članice Organizacije, ovlaštene su sudjelovati u postupku razmatranja i usvajanja izmjena pred Pravnim odborom.

5. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država članica Konvencije izmijenjene ovim Protokolom koje su prisutne i glasuju u Pravnom odboru proširenome kako je predviđeno u stavku 4., pod uvjetom da barem jedna polovica država članica Konvencije izmijenjene ovim Protokolom bude prisutna u vrijeme glasanja.

6. Kada postupa po prijedlogu za izmjenu granica odgovornosti, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s nezgodama te osobito iznos štete koja proizlazi iz njih, promjene u novčanim vrijednostima i učinak predložene izmjene na troškove osiguranja.

7. (a) Nijedna izmjena granica odgovornosti na osnovi ovog članka ne može se razmatrati prije nego protekne pet godina od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje niti prije proteka pet godina od datuma stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene na osnovi ovoga članka.
- (b) Nijedna granica odgovornosti se ne može povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara granici utvrđenoj u Konvenciji kako je izmijenjena ovim Protokolom, uvećan za šest posto godišnje, izračunato na složenoj osnovi od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje.
- (c) Nijedna granica odgovornosti se ne može povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara granici utvrđenoj u Konvenciji kako je izmijenjena ovim Protokolom pomnoženo s tri.

8. Organizacija će obavijestiti sve države članice o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 5. Smatrat će se da je izmjena prihvaćena pošto protekne rok od osamnaest mjeseci nakon datuma obavijesti, osim ako u tom roku najmanje jedna

at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 24

Depositary

1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

- (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
- (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
- (iii) the date of entry into force of this Protocol;
- (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;

četvrtina država koje su bile države stranke u vrijeme usvajanja izmjene obavijeste glavnog tajnika da ne prihvaćaju izmjenu, u kojem slučaju je izmjena odbijena i bez učinka.

9. Izmjena za koju se smatra da je prihvaćena u skladu sa stavkom 8. stupa na snagu osamnaest mjeseci nakon njezina prihvaćanja.

10. Izmjena obvezuje sve države stranke, osim ako otkazu ovaj Protokol u skladu sa stavcima 1. i 2. članka 21. najmanje šest mjeseci prije stupanja te izmjene na snagu. Takvo otkazivanje proizvodi učinak u trenutku stupanja izmjene na snagu.

11. Kada je izmjena usvojena, ali rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvaćanje još nije protekao, država koja postane država stranka za vrijeme tog razdoblja bit će obvezana tom izmjenom ako ona stupi na snagu. Država koja postane država stranka nakon proteka toga razdoblja bit će obvezana izmjenom koja je prihvaćena u skladu sa stavkom 8. U slučajevima navedenim u ovome stavku, država postaje obvezana izmjenom kada ta izmjena stupi na snagu ili kada ovaj Protokol stupi na snagu u pogledu te države, ako je to kasnije.

ČLANAK 24.

Depozitar

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena na osnovi članka 23., bit će pohranjeni kod glavnog tajnika.

2. Glavni tajnik:

(a) obavještava sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile:

- (i) o svakom novom potpisivanju ili polaganju isprava o potpisivanju, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju, kao i o datumu izvršenja tih radnji;
- (ii) o svakoj izjavi ili obavijesti danoj na osnovi stavaka 2. i 3. članka 9., stavka 1. članka 18. i stavka 4. članka 19. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom;
- (iii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;
- (iv) o svakom prijedlogu za izmjenu granica odgovornosti koji je podnesen u skladu sa stavkom 2. članka 23. ovoga Protokola;

- (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
- (b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 25

Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this first day of November two thousand and two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

- (v) o svakoj izmjeni koja je usvojena u skladu sa stavkom 5. članka 23. ovoga Protokola;
 - (vi) o svakoj izmjeni koja se smatra prihvaćenom na osnovi stavka 8. članka 23. ovoga Protokola, kao i o datumu kada ta izmjena stupa na snagu u skladu sa stavicima 9. i 10. navedenog članka;
 - (vii) o polaganju svake isprave o otkazivanju ovoga Protokola kao i o datumu kada je ta isprava položena te o datumu kada otkazivanje stupa na snagu;
 - (viii) o svakom priopćenju koje se zahtijeva na osnovi bilo kojeg članka ovoga Protokola;
- (b) dostavlja ovjerene prijepise ovoga Protokola svim državama koje su ga potpisale ili mu pristupile.

3. Čim ovaj Protokol stupi na snagu, glavni tajnik će njegov tekst dostaviti tajništvu Ujedinjenih naroda radi registracije i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

ČLANAK 25.

Jezici

Ovaj Protokol je sačinjen u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, od kojih je svaki tekst jednako vjerodostojan.

SAČINJENO U LONDONU prvoga studenog dvijetisuće i druge.

U OVJERU GORNJEGA su niže potpisani, koji su za tu svrhu bili valjano ovlašteni od svojih vlada, potpisali ovaj Protokol.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security

Duration of Security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

PRILOG

SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANCIJSKOM JAMSTVU ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA

Izdano u skladu s odredbama članka 4*bis*. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002.

Ime broda	Brojevi ili slova za raspoznavanje	IMO broj za identifikaciju broda	Luka upisa	Naziv i potpuna adresa glavnog poslovnog sjedišta prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz

Ovime se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo koje udovoljava zahtjevima članka 4*bis*. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002.

Vrsta jamstva

Trajanje jamstva

Naziv i adresa osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca)

Naziv

Adresa

Ova svjedodžba vrijedi do

Izdana ili ovjerena od Vlade

(potpuno ime države)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of
..... (full designation of the State) by (name of
institution or organisation)

At On
(Place) (Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 The entry “Duration of Security” must stipulate the date on which such security takes effect.

5 The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

ILI

Sljedeći tekst bi se trebao koristiti kada država stranka koristi mogućnost predviđenu u stavku 3. članka 4bis.:

Ovu svjedodžbu je, na osnovi ovlasti Vlade
(potpuno ime države), izdao/la (naziv institucije ili organizacije)

U dana
(Mjesto) (Datum)

.....
(Potpis i funkcija službenika koji izdaje ili ovjerava svjedodžbu)

Objašnjenja

1. Ako se to želi, uz ime države može se uputiti i na nadležno tijelo države koja je izdala svjedodžbu.

2. Ako ukupni iznos jamstva potječe iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakoga od njih.

3. Ako je jamstvo dano u nekoliko oblika, oni moraju biti nabrojeni.

4. U rubrici "Trajanje jamstva" mora se navesti datum kada takvo jamstvo stupa na snagu.

5. U rubrici "Adresa" osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca) mora se naznačiti glavno poslovno sjedište osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca). Ako je to prikladno, naznačit će se poslovno sjedište gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno.

Preveo:
Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent
Jadanski zavod HAZU

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

NADLEŽNOST ZA PROVOĐENJE OVRHE I OSIGURANJA RADI NAMIRENJA NOVČANE TRAZBINE NA BRODU

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje br. Gzz-154/2001-2 od 24. travnja 2002.

Vijeće: Boris Guttman kao predsjednik vijeća,

Vlatka Potočnjak-Radej, Marijan Ramušćak,

Petar Milas i Gordana Gasparini kao članovi vijeća

Porezna uprava je nadležna za provođenje ovrhe na pokretninama radi prisilne naplate poreznog duga. Prisilna naplata poreza iz nekretnina u vlasništvu poreznog obveznika naplaćuje se putem nadležnog suda. Brod je pokretna stvar (čl. 223. Pomorskog zakonika), međutim, kad je u pitanju postupak ovrhe na brodu radi naplate novčane tražbine (poreznog duga), brod se izjednačava s nekretninom, pa ovrhu i osiguranje na brodu određuju i provode trgovački sudovi (čl. 867. st. 5. i st. 6. Pomorskog zakonika).

Ovrhovoditelj je Porezna uprava, Ministarstvo financija Republike Hrvatske, Područni ured Rijeka, a ovršenik "Jasmin" d.o.o. Rijeka. Ovršni postupak vodi se radi prisilne naplate novčane tražbine. Na prijedlog ovrhovoditelja (Porezne uprave Ministarstva financija Republike Hrvatske - Područnog ureda Rijeka) Trgovački sud u Rijeci donio je, temeljem ovršne isprave (rješenja Porezne uprave Ministarstva financija Republike Hrvatske - Područni ured Rijeka), rješenje o ovrsi. Rješenjem o ovrsi određena je ovrha protiv ovršenika "Jasmin" d.o.o. Rijeka, kao poreznog obveznika putem prodaje broda, vlasništvo ovršenika, radi naplate određenog novčanog iznosa kao poreznog duga.

Povodom žalbe ovršenika drugostupanjski sud je ukinio prvostupanjsko rješenje i prijedlog za ovrhu odbacio, jer je zaključio da odlučivanje o prijedlogu za ovrhu u ovom slučaju ne spada u sudsku nadležnost (čl. 16. st. 2. Zakona o parničnom postupku - "Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99 - dalje: ZPP u svezi sa čl. 19. Ovršnog zakona - "Narodne novine", broj 57/96 i 29/99 - dalje: OZ).

Protiv pravomoćnog drugostupanjskog rješenja državni odvjetnik Republike Hrvatske pravovremeno je izjavio zahtjev za zaštitu zakonitosti zbog pogrešne

primjene materijalnog prava s prijedlogom da zahtjev za zaštitu zakonitosti bude prihvaćen kao osnovan, te ukinuto pobijano rješenje i predmet vraćen Visokom trgovačkom sudu Republike Hrvatske na ponovno odlučivanje.

Odlučujući o zahtjevu za zaštitu zakonitosti Državnog odvjetništva Republike Hrvatske od 24. srpnja 2001. godine, br. G-DO-890/01, protiv rješenja Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske od 3. svibnja 2001. godine, br. Pž 4451/00, kojim je preinačeno rješenje Trgovačkog suda u Rijeci od 30. ožujka 2000. godine, br. IV Ovr 872/99, Vrhovni sud Republike Hrvatske donio je rješenje kojim je zahtjev za zaštitu zakonitosti prihvatio kao osnovan, te ukinio rješenje Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske od 3. svibnja 2001. godine, br. Pž 4451/00 i predmet vratio tom sudu na ponovno odlučivanje.

Prvostupanjskim rješenjem, temeljem rješenja Porezne uprave, Ministarstva financija Republike Hrvatske, Područni ured Rijeka, od 5. ožujka 1999. godine, na prijedlog ovrhovoditelja Porezne uprave, Ministarstvo financija Republike Hrvatske - Područni ured Rijeka određena je protiv ovršenika "Jasmin" d.o.o. Rijeka ovrha, radi naplate poreznog duga, putem prodaje broda M/J "Porat" upisana u Glavnu knjigu Hrvatskog upisnika pomorskih brodova Lučke kapetanije Rijeka.

Prema stajalištu drugostupanjskog suda (Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske) odlučivanje o prijedlogu za ovrhu na brodu radi naplate poreznog duga temeljem ovršnog rješenja Porezne uprave, ne spada u sudsku nadležnost, već u nadležnost određenog upravnog tijela, sukladno odredbama čl. 3. st. 1. točka 9. Zakona o poreznoj upravi ("Narodne novine", broj 75/93) i čl. 36. do 94. Zakona o porezu na dohodak ("Narodne novine", broj 25/95, 52/95 i 106/95).

Prema pravnom stajalištu izraženom u zahtjevu za zaštitu zakonitosti drugostupanjski je sud pogrešno primijenio materijalno pravo, jer prema odredbama čl. 36. - 94. Zakona o porezu na dohodak, Porezna uprava provodi ovrhu samo na pokretninama, a prema odredbi čl. 92. st. 2. rečenog Zakona prisilna naplata poreza iz nekretnina u vlasništvu poreznog obveznika naplaćuje se putem nadležnog suda, dok je odredbom čl. 867. st. 5. i 6. Pomorskog zakona ("Narodne novine", broj 17/94 i 74/94 - dalje: PZ), propisano da je za postupke ovrhe na brodu radi naplate novčane tražbine nadležan trgovački sud.

Vrhovni sud prihvatio je kao pravilno pravno stajalište izraženo u zahtjevu za zaštitu zakonitosti.

Odredbama Zakona o porezu na dohodak propisano je da Porezna uprava, radi naplate poreza provodi ovrhu na pokretninama, dok je sud nadležan provoditi ovrhu na nekretninama. To isto propisano je i odredbama čl. 125., te čl. 144. do 153., odnosno čl. 154. Općeg poreznog zakona ("Narodne novine", broj 127/00), koji se primjenjuje od 1. siječnja 2001. godine.

Točno je da je brod pokretna stvar (čl. 223. PZ-a). Međutim, odredbom čl. 867. st.

5. PZ-a, među ostalim, propisano je: “U postupku izvršenja na brodu radi naplate novčane tražbine na odgovarajući će se način osobito primjenjivati propisi općeg izvršnog postupka o izvršenju na nekretnini radi naplate novčanih tražbina, a u postupku izvršenja radi predaje broda propisi općeg izvršnog postupak o predaji pokretne stvari”, dok je u st. 6. istog članka propisano: “Izvršenje i osiguranje na brodu i teretu na brodu određuju i provode trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove”.

Prema shvaćanju Vrhovnog suda, citirana odredba st. 5. čl. 867. PZ-a, kada je u pitanju postupak ovrhe na brodu radi naplate novčane tražbine, brod izjednačava s nekretninom, pa je u st. 6. istog članka i izrijeком navedeno da ovrhu i osiguranje na brodu određuje i provode trgovački sudovi.

Vrhovni sud Republike Hrvatske zahtjev za zaštitu zakonitosti je prihvatio kao osnovan i ukinio rješenje Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske i predmet vratio tom sudu na ponovno odlučivanje.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

***JURISDICTION FOR THE ENFORCEMENT OF THE EXECUTION
AND SECURITY MEASURES FOR THE SETTLEMENT OF MONETARY
CLAIMS ON SHIPS***

The tax administration has jurisdiction for the implementation of distraint on movables for the enforced collection of a debt. Enforced collection of tax from immovable property owned by a taxpayer is performed by the competent court. A vessel, although movable property, is yet treated in the distraint process as immovable property, so the distraint and security procedure is determined and performed by commercial courts.

PASIVNA LEGITIMACIJA U SPOROVIMA IZ RADNIH ODNOSA POMORACA

VISOKI TRGOVAČKI SUD
REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda br. XIV PŽ-3350/00-2 od 9. srpnja 2002.

Vijeće: Zdravko Junačko, mr. sc. Lucija Čimić i Veljko Mudrić

Prvotuženik se u ugovoru o radu sklopljenim s pomorcem pojavljuje u rubrici "poslodavac", ali samo kao drugotuženikov zastupnik, odnosno u svojstvu agenta ("as agent only"), to znači da svog nalogodavatelja zastupa na temelju pisane punomoći.

Prvotuženik kao agent poslodavca ne odgovara za obveze koje proizlaze iz ugovora o radu. Činjenica da je prvotuženik osnivač drugotuženog sama po sebi ne znači da on odgovara za drugotuženikove obveze. Radi se o dvije zasebne pravne osobe koji ne odgovaraju za obveze drugog društva.

Tužitelj S. Š. iz Stona je sa drugotuženikom Atlantic Conbulk Maritime Corporation, Monrovia, Liberia, Dubrovnik sklopio dana 28. srpnja 1996. ugovor o radu na određeno vrijeme u trajanju od sedam mjeseci, te je u svojstvu kormilara ukrcan na brod Konavle. Tužitelj u tužbi navodi da je dana 11. rujna 1996. godine dolaskom broda u luku New Orelans iskrcan s broda bez ikakvog obrazloženja, a na zahtjev zapovjednika broda i to u pratnji američke policije. Tužbom ustaje sa zahtjevom za naknadu nematerijalne štete u vidu pretrpljenog straha i duševnih bolova jer je bez svoje krivnje i bez obrazloženja deportiran iz strane zemlje u pratnji policije. Tužene osobe u sporu su Atlantska plovidba d.d. Dubrovnik kao prvotuženik i Atlantic Conbulk Maritime Corporation, Monrovia, Liberia, Dubrovnik kao drugotuženik.

Prvotuženik se usprotivio tužbenom zahtjevu u cijelosti i istaknuo prigovor promašene pasivne legitimacije jer je tužitelj ugovor o radu sklopio s drugotuženikom, a on je nastupao samo kao agent, nakon čega je tužitelj proširio tužbu i na drugotuženika koji je prigovorio osnovanosti tužbenog zahtjeva u cijelosti.

U provedenom dokaznom postupku, posebno uvidom u ugovor o radu od 28. srpnja 1996. godine sud je utvrdio da se prvotuženik nalazi kao drugotuženikov zastupnik u svojstvu agenta ("as agent only"), da brodara zastupa na temelju pisane punomoći, te je utvrdio da prvotuženik u ime i za račun drugotuženika kao brodovlasnika i brodara obavlja mnoge poslove. Prvostupanjski sud je zaključio da se radi o odvojenim trgo-

vačkim društvima, te da tužitelj nije ni u kakvom pravnom odnosu sa prvotuženikom, već isključivo sa drugotuženikom, pa je u odnosu na prvotuženika odbio tužbeni zahtjev. U pogledu odgovornosti za štetu drugotuženika, prvostupanjski sud je odbio tužbeni zahtjev u cijelosti. Sud je utvrdio kako je tužiteljevo sveukupno ponašanje dalo povoda zapovjedniku za donošenje odluke o iskrcaju u pratnji uniformiranih i naoružanih osoba. Radi navedenog prvostupanjski sud drži upravo tužitelja isključivo odgovornim za eventualno pretrpljenu nematerijalnu štetu, radi čega je prvostupanjski sud (Trgovački sud u Splitu) presudom broj P-1047/97 od 17. veljače 2000. godine odbio tužbeni zahtjev.

Protiv presude žalbu je podnio tužitelj iz svih zakonskih razloga predviđenih čl. 353. st. 1. Zakona o parničnom postupku (NN br. 53/91 i 91/92). Tužitelj, sada žalitelj u žalbi navodi da klauzulu u ugovoru "as agent only" tužitelju prilikom potpisivanja ugovora nitko nije objasnio, osim toga da se radi o tipskom ugovoru, pa se takve odredbe trebaju tumačiti u korist druge osobe, a ugovor je zaključio u dobroj vjeri sa prvotuženikom, radi čega je i slijedila isplata pripadajuće naknade plaće na temelju Kolektivnog ugovora i Ugovora o radu i to 19. veljače 1997. godine, pa zbog toga u odnosu na prvotuženika treba ukinuti pobijanu prvoupanjsku presudu.

Tuženici u odgovoru na žalbu pobijaju navode tužitelja u žalbi navodeći da je prigovor pasivne legitimacije prvotuženika prvostupanjski sud iz provedenih dokaza valjano utvrdio.

Drugostupanjski sud (Visoki trgovački sud Republike Hrvatske) odbio je žalbu tužitelja kao neosnovanu i potvrdio prvostupanjsku presudu.

Ispitujući pobijanu presudu u granicama žalbenih razloga sukladno odredbi čl. 365. st. 2. Zakona o parničnom postupku, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske utvrdio je da ista nije zahvaćena nekom od bitnih povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. stavak 2. Zakona o parničnom postupku na koje sud pazi po službenoj dužnosti.

Uvidom u priloženi Ugovor o radu od 28. srpnja 1996. godine drugostupanjski sud je zaključio kako je pravilno prvosostupanjski sud utvrdio da se prvotuženik (Atlantska plovidba d.d. Dubrovnik) pojavljuje u rubrici poslodavac, ali samo kao drugotuženikov zastupnik i to u svojstvu agenta ("as agent only"), što znači da agenta zastupa na temelju pisane punomoći. Nadalje, prvotuženik je u svojstvu osnivača drugog tuženika, te za drugotuženika kao brodovlasnika i brodar obavlja mnoge poslove, a među njima i popunjavanje posadom. Stoga, drugostupanjski sud zaključuje da iz prvotuženikovih osnivačkih-vlasničkih prava i ovlaštenja prema drugotuženiku nije moguće utvrditi odgovornost prvotuženika za drugotuženikove obveze, jer se radi o dva odvojena pravna subjekta koji ne odgovaraju za obveze drugog društva. Stoga su svi ponovljeni navodi tužitelja u žalbi glede promašene pasivne legitimacije prvog tuženika neosnovani.

U pogledu glavne stvari sud je ocijenio da je tužitelj odbijanjem zapovjednikovog naloga doveo u opasnost sigurnost plovidbe. Zapovjednik broda postupio je u potpunosti u skladu s odredbom čl. 166. st. 1. PZ-a, obzirom da je dužan poduzeti sve mjere za spašavanje osoba i otklanjanje opasnosti, odnosno da je odgovoran za sigurnost broda i reda na brodu (čl. 163. st. 1. PZ-a). Nadalje, navedene radnje zapovjednik broda poduzeo je u skladu s odredbama članka 173. st. 1. a posebno odredbom čl. 175. u svezi čl. 154. PZ-a, prema kojoj odredbi zapovjednik broda ima pravo člana posade broda koji narušava sigurnost plovidbe udaljiti s posla, a prema potrebi, iskrcati ga s broda i vratiti u zemlju.

Stoga je Visoki trgovački sud RH ocijenio da je po pravilno i potpuno utvrđenom činjeničnom stanju odbijanjem tužbenog zahtjeva tužitelja prvostupanjski sud pravilno primijenio materijalno pravo. Iz svih iznesenih razloga Visoki trgovački sud RH temeljem odredbe čl. 368. Zakona o parničnom postupku žalbu tužitelja odbio je kao neosnovanu i potvrdio pobijanu prvostupanjsku presudu.

BILJEŠKA

U tijeku su izmjene i dopune Pomorskog zakonika Republike Hrvatske. Vrlo važne izmjene Pomorskog zakonika sadržane su upravo u definiranju poslovođe broda i poslodavca. Precizno i jasno definiranje poslovođe broda i poslodavca od velike je važnosti za sporove iz radnih odnosa pomoraca. Poslodavac je definiran kao osoba koja je s pomorcem zaključila/sklopila ugovor o radu **u svoje ime**. Upravo u prikazanom sudskom sporu radi se o slučaju da je ugovor o radu zaključen u ime drugotuženog, a putem prvotuženog kao njegovog agenta.

Iako se u ovom sporu ne radi o odgovornosti za štetu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušavanja zdravlja pomoraca, korisno je spomenuti da se za ove slučajeve u izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika predviđa (čl. 52.- izmjena čl. 161.) solidarna odgovornost poslovođe broda i brodaru. Poslovođa broda definira se kao osoba koja upravlja poslovanjem i/ili sigurnošću i/ili održavanjem broda ili koja je kao takva navedena u ispravi izdanoj temeljem Međunarodnog pravilnika o upravljanju sigurnošću (ISM Code).

Ovom novelom PZ svakako će se omogućiti viši stupanj pravne zaštite pomoraca u radnim sporovima upravo u slučajevima kada je sporna pasivna legitimacija i krug osoba koje bi trebale biti odgovorne za potraživanja nastala iz radnog odnosa pomorca.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

*IDENTITY OF THE DEFENDANT IN DISPUTES ARISING FROM
THE CONTRACT ON EMPLOYMENT OF A SEAMAN*

When the first defendant acting only as an agent of the second defendant, signs the contract on employment of the seaman, he is not liable for the obligations arising from such contract

The fact that the first defendant is a founder of the Shipowing Company doesn't mean that he is liable for the obligations of the company.

ODGOVORNOST ZA SIGURNOST PLOVIDBE ZAKUPOPRIMATELJA KAO BRODARA

UPRAVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda br. Us-7565/2000-6 od 11. travnja 2002.

Vijeće: Marija Kriletić kao predsjednik vijeća,
Štefaniya Braun-Kleončić i Darko Vlahinja

Zakupoprimateelj je posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata, stoga odgovara kao brodar. Kao brodar gospodarski koristi brod, te je odgovoran za održavanje u ispravnom stanju brodskih navigacijskih karata i brodske opreme. Dužan je organizirati kontrolu obavljanja poslova na brodu radi osiguranja sigurnosti plovidbe, te je propuštanje toga inkriminirano kao prekršaj. Također, i odgovorna osoba u trgovačkom društvu prekršajno odgovara, kada se utvrdi ovakav prekršaj.

Tužitelji u upravnom sporu su «Ante-plovfl d.o.o. iz Zadra i A. J. iz Zadra, protiv rješenja tuženog Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske, Uprave pomorstva, klasa: Pr/II-342-01/00-01/04-sp, od 28. travnja 2000. godine, radi pomorskog prekršaja.

U upravnom sporu pred Upravnim sudom Republike Hrvatske pobija se rješenje kojim je odbijana žalba tužitelja izjavljena protiv rješenja Komisije za prekršaj Lučke kapetanije Rijeka, klasa: Pr-342-35/98-03/308, ur. br.: 530-11-/02-99/4, od 11. listopada 1999. godine kojim su tužitelji oglašeni krivima za prekršaj iz članka 1036. stavak 1. točka. 1. i stavak 2. Pomorskog zakonika i kažnjeni, prvookrivljena pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 kuna, a drugookrivljena odgovorna osoba novčanom kaznom u iznosu od 600,00 kuna uz obvezu plaćanja troškova prekršajnog postupka u iznosu od 200,00 kuna. Rješenjem Ministarstava pomorstva prometa i veza, koje se pobija u ovom upravnom sporu okrivljena pravna osoba kao brodar motornog broda «Artafl, kao i odgovorna osoba u pravnoj osobi, oglašeni su krivim, jer je dana 9.7.1999. godine u luci Rijeka utvrđeno od strane inspektora sigurnosti plovidbe Lučke kapetanije da se okrivljeni nisu brinuli o održavanju navigacijskih karata područja plovidbe kao i o glavnom rezervnom slogu navigacijskih svjetala na brodu, te da nisu osigurali snabdijevanje broda oglasima za pomorce.

U tužbi tužitelji pobijaju zakonitost rješenja tuženog upravnog tijela (Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske, Uprave pomorstva) u pogledu optužbe da nisu osigurali snabdijevanje broda oglasima za pomorce. Ističu da su »Oglase za

pomorice« redovito dostavljali na brod kad bi se brod zatekao u hrvatskoj luci, ali da je u predmetnom slučaju Inspekcija došla na brod prije nego što su dostavili oglas. Napominju da se tijekom dana nekoliko puta emitiraju oglasi za pomorce putem radija Rijeke, Split i Dubrovnik.

Tužitelji, posebno ističu kako o brodu nisu imali nikakvu evidenciju, jer je kretanje broda vodio kapetan R. J., a sam brod je u vlasništvu »Chetland Malta Shipping«. Predlažu Upravnom sudu da njihovu tužbu uvaži i pobijani upravni akt poništi.

Tuženo upravno tijelo u odgovoru na tužbu predlaže da se ista kao neosnovana odbije. Naglašavaju da je motorni brod »Arta« upisan u Upisniku pomorskih trgovačkih brodova Lučke kapetanije Rijeka u vlasništvu »Chetland Malta Shipping« od 3. prosinca 1997. godine, ali je kao brodar broda u Upisnik upisan »Ante-Plov« d.o.o. iz Zadra. Drugim riječima, tužitelj, kao brodar gospodarski koristi predmetni brod, te je stoga i odgovoran za održavanje u ispravnom stanju brodskih navigacijskih karata i brodske opreme. Odnosno odgovoran za predmetni prekršaj.

Upravni sud Republike Hrvatske odlučio je da tužba nije osnovana.

Prema odredbi članka 82. stavka 1. točke 1. Pomorskog zakonika (Narodne novine broj 17/94, 74/94 i 43/96) fizička i pravna osoba koja obavlja prijevoz u javnom prometu na moru, trgovačko društvo ili tijelo koje upravlja lukom i trgovačko društvo koje se brine o održavanju plovinih putova dužni su organizirati nadzor obavljanja poslova koji se odnose na sigurnost plovidbe.

Prema odredbi članka 1036. stavka 1. točke 1. istoimenog Zakonika novčanom kaznom od 1.200,00 - 50.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj trgovačko društvo ili druga pravna osoba ako ne organizira kontrolu obavljanja poslova radi osiguranja sigurnosti plovidbe (članak 82. točka 1.) Stavkom 2. istog članka Zakonika propisano je da će se za radnje iz stavka 1. ovoga članka kaznit i odgovorna osoba u trgovačkom društvu ili drugoj pravnoj osobi novčanom kaznom od 600,00 - 2.500,00 kuna.

Pregledom predmetnog spisa razvidno je kako je tužiteljima stavljeno na teret da su propustili organizirati nadzor obavljanja poslova koji se odnose na sigurnost plovidbe broda »Arta«, jer nisu brinuli o održavanju u ispravnom stanju navigacijskih karata područja plovidbe, kao i o glavnom rezervnom slogu navigacijskih svjetala na brodu, te da nisu osigurali snabdijevanje broda oglasima za pomorce.

Prema ocijeni Upravnog suda Republike Hrvatske, nisu osnovani prigovori tužitelja kako su osim u predmetnom slučaju redovito na brod dostavljali »oglas za pomorce«, jer je nedvojbeno prilikom inspekcijskog nadzora 9. srpnja 1998. godine utvrđen niz nedostataka u opremi za signalizaciju broda, nepostojanje ažurnih nautičkih karata i sl., čime je bila ugrožena sigurnost plovidbe, ljudski životi, sam brod i teret na brodu, jer u vrijeme uplovljenja i boravka u luci Rijeka brod nije bio sposoban za plovību.

Također, nije osnovan niti prigovor tužitelja o nepostojanju prekršajne odgovornosti jer je brod u vlasništvu »Chetland Malta Shipping company«.

Naime, nedvojbeno je kako je predmetni brod u vlasništvu »Chetland Malta Shipping company«, međutim, tužitelj »Ante - Plov« d.o.o. je s nevedenim trgovačkim društvom zaključio ugovor o zakupu kao zakupoprimatelj. Zakupoprimatelj i posjednik broda je nositelj plovidbenog pothvata i stoga odgovara kao brodar, a nositelj plovidbenog pothvata, dakle, brodar, je dužan organizirati kontrolu obavljanja poslova na brodu radi osiguranja sigurnosti plovidbe, te je propuštanje istog inkriminirano kao prekršaj u članku 1036. stavak 1. točka 1. Pomorskog zakonika. Također i odgovorna osoba u trgovačkom društvu, drugotužitelj, prekršajno odgovara u smislu odredbe članka 1036. stavka 2. Pomorskog zakonika, kada se utvrdi ovakvo propuštanje.

Svojim prigovorima istaknutim u tužbi Upravnom sudu, tužitelji nisu doveli u sumnju da bi pobijanim upravnim aktom bio povrijeđen zakon na njihovu štetu, jer Upravni sud Republike Hrvatske nalazi da je isti utemeljen na potpuno i pravilno utvrđenom činjeničnom stanju i pravilnoj primjeni odredaba materijalnog zakona.

Slijedom toga na temelju odredbe članka 42. stavka 2. Zakona o upravnim sporovima (Narodne novine broj 53/91, 9/92 i 77/92) Upravni sud Republike Hrvatske je tužbu tužitelja kao neosnovanu odbio.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

LIABILITY OF THE LESSEE FOR SAFETY OF NAVIGATION

Lessee is possessor of the ship and he undertakes a maritime venture. He shall be liable for obligations arising from the navigation and the employment of the ship like ship operator. Like operator he exploits ship and he is liable for keep in a good repair navigational char and ship's equipment. Lessee shall organize the supervision of works relate to the safety of navigation and failure of that is the offence. For the offence shall be fined also the responsible person in the commercial company.

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

OSIGURATELJEV SUBROGACIJSKI ZAHTJEV PREMA PRIJEVOZNIKU - TUMAČENJE ČL. III 6A HAŠKO-VISBYSKIH PRAVILA

ISRAEL SUPREME COURT

Presuda od 3. lipnja 2002.

Bellina Maritime S.A. Monrovia and others

v.

Menorah Insurance CO. LTD.

Osiguratelj subrogacijski zahtjev prema prijevozniku nije zahtjev za naknadu prema trećoj osobi u smislu čl. III 6 A Haško-Visbyskih pravila. Prijevoznik je tužena strana u sporu sa pošiljateljem stvari i činjenica da (subrogacijom) osiguratelj zauzima mjesto pošiljatelja ne stavlja prijevoznika u poziciju treće osobe. Položaj prijevoznika se ne mijenja ako pravo osobe koja je s njim sklopila ugovor bude prenijeto na temelju subrogacije na osiguratelja. Zbog toga se i na osiguratelja odnose rokovi zastare koji se primjenjuju prema osiguraniku za tražbine prema prijevozniku.

Pardess Cooperative Society of Citrus Growers Ltd. izvezio je pošiljku limuna iz Izraela za Veliku Britaniju. Teret se prevezio brodom, a pomorski prijevoznik je Bellina Maritime S.A. Monrovia, prvožalitelj u ovom sporu. Brod je bio pod brodarskim ugovorom a brodar i naručitelj prijevoza su drugo i treće žalitelji, Agrexco Agricultural Exporting Co. Ltd. i A.M.A. Associated Marine Agencies Ltd. Pošiljatelj stvari Pardess Cooperative Society of Citrus Growers osigurao je pošiljku. Osiguratelj je Menorah Insurance Co. Ltd.

Teretnica je izdana 5. siječnja 1996. Brod je stigao u odredišnu luku u Englesku 16. siječnja 1996. Po dolasku stvari na odredište teret je bio oštećen. Paleta voća su propale na palubi broda zbog lošeg ukrcavanja i slaganja na palubu, također zbog lošeg ograđivanja i zaštite tereta na palubi. Kao rezultat toga kartonske kutije u koje je voće bilo pakirano su zgnječene, voće se prosulo i raspršilo te tom prilikom oštetilo. Zbog toga je bilo nužno prikupiti teret na jednom mjestu, prepakirati ga, sortirati i

prodati oštećeno voće. Osiguratelj je platio pošiljatelju osigurninu u iznosu US dolara 16,500 što je protuvrijednost od 6700 sterlinga.

Nakon plaćanja osigurnine, osiguratelj je 15. ožujka 1998. godine podnio tužbu za naknadu isplaćene osigurnine protiv troje tuženih, a to su pomorski prijevoznik, vlasnik broda i naručitelj prijevoza iz brodarskog ugovora. Zahtjev za naknadu štete temelji se na pravu regresa, dopuštenog prema Insurance Contract Law, 5741-1981, kao zakonu suda pred kojim se vodi spor. Drugim riječima, osiguratelj je stupio u pravni položaj pošiljatelja stvari, koristeći njegovo pravo na naknadu štete temeljem odgovornosti prijevoznika i drugih tuženika (ovdje žalitelja) iz ugovora o prijevozu.

Pravno pitanje u ovom sporu je da li je zahtjev za naknadu štete pokrenut od strane osiguratelja pravodoban u smislu kako je to propisano Haškim pravilima. Odredbe koje su povezane s tim pitanjem su čl. III 6 (četvrti paragraf) i čl. III 6A Haško-Visbyskih pravila.

Stilizacija ovih odredbi je slijedeća:

Čl. III 6: “Pod rezervom odredaba stavka 6A, prijevoznik i brod bit će u svakom slučaju oslobođeni svake odgovornosti u vezi s robom, osim ako je tužba podignuta u roku od godine dana od kada je teret predan ili je trebao biti predan. Taj rok može, međutim, biti produžen sporazumom stranaka postignutim nakon događaja koji je bio povodom za tužbu”.

Čl. III 6 A: “Regresne tužbe mogu biti podignute i nakon isteka roka predviđenog u prethodnom stavku, ako su podignute u roku određenom zakonom suda pred kojim se vodi spor. Međutim, taj rok ne može biti kraći od tri mjeseca, računajući od dana kada je osoba koja podiže regresnu tužbu udovoljila odštetnom zahtjevu ili je obaviještena o tužbi koja je protiv nje podignuta”.

Među strankama nije sporno da je brod došao u odredišnu luku 16. siječnja 1996. godine, te da je teret isporučen kupcima slijedeći dan. Osiguratelj je podnio tužbu 15. ožujka 1998., nakon što je pošiljatelju stvari 30. prosinca 1997. isplatio osigurninu. To znači da je osiguratelj ustao tužbom u roku od dvije godine i dva mjeseca od dana isporuke stvari, ali unutar roka od tri mjeseca od dana kada je udovoljio odštetnom zahtjevu pošiljatelja.

Jasno je da se gore spomenuta odredba čl. III 6 primjenjuje na osigurateljev zahtjev čija dopuštenost je vremenski ograničena. Rok određen člankom III 6 je materijalno pravne prirode i njegovo propuštanje dovodi do prekluzije tužitelja. Suprotno tome, u ovom slučaju, ukoliko se primijeni odredba čl. III 6A osigurateljev zahtjev bio bi postavljen u propisanom roku. Važna je također činjenica da izraelsko pravo dopušta podizanje tužbe unutar roka od sedam godina, što je propisano Prescription Law, 5718-1958, a u ovom slučaju osigurateljev zahtjev postavljen je u roku od tri mjeseca od dana kada je osiguratelj udovoljio odštetnom zahtjevu pošiljatelja stvari.

Središnje pitanje ovdje je primjenjuje li se čl. III 6 A na ovaj sudski spor.

Prvostupanjski sud zauzeo je pravno stajalište da se odredba čl. III 6 A ne primjenjuje na ovaj slučaj. Taj sud utemeljio je svoje stajalište na dva razloga. Prvi razlog je tumačenje čl. III 6 A koje je dala engleska sudska praksa i engleska pravna doktrina. Prema tom tumačenju, odredba čl. III 6 A Haško-Visby pravila primjenjuje se jedino kada je tužba za naknadu štete utemeljena na drugoj, znači različitoj i posebnoj teretnici u odnosu na ispravu na kojoj se temelji glavna tražbina (pošiljateljeva tražbina). S obzirom na to da se u ovom slučaju osiguratelj zahtjev zasniva na teretnici koja se odnosi na glavnu tražbinu, na tu se tražbinu primjenjuje čl. III 6, a ne čl. III 6 A.

Drugo uporište prvostupanjskom sudu za neprimjenjivanje čl. III 6 A je u tumačenju prava subrogacije na temelju koje osiguratelj izvodi svoju tražbinu. Bit prava subrogacije je u tome što sva prava osiguranika prelaze na osiguratelja nakon isplate osigurnine. To proizlazi iz činjenice da osoba koja ima regresno pravo (tražbinu) ne može imati veće pravo od osiguranika u trenutku subrogacije. U skladu s odredbom 62 (a) Insurance Contract Law (zakon suda pred kojim se vodi spor), osiguranikova prava su prešla na osiguratelja u trenutku isplate osigurnine. U trenutku plaćanja osigurnine osiguranikova prava prema žaliteljima prestala su temeljem članka III 6 Haško-Visby pravila. Dakle, ovdje u nedostatku prava osiguranika ne postoji pravo koje bi prešlo na osiguratelja temeljem subrogacije. Naime, nesporno je da je temeljem čl. III 6 pošiljatelj, sada osiguratelj prekludiran.

Osiguratelj je uložio žalbu protiv odluke prvostupanjskog suda, a drugostupanjski sud je usvojio žalbu. S obzirom na pravo regresa drugostupanjski sud je zauzeo stajalište da se čl. III 6 A primjenjuje u korist osiguratelja. Stajalište drugostupanjskog suda sastoji se u slijedećem: Pravilo 6 A formira odvojeni i drugačiji aranžman zaštite od onoga sadržanog u čl. 6, s obzirom na zahtjev osobe čije stvari su oštećene, u pogledu roka za postavljanje zahtjeva. Pravno uređenje koje tvorci konvencije stvaraju dodavanjem čl. 6A ne mijenja temeljno pravo koje se prenosi s oštećenog (pošiljatelja stvari) na osobu koja je dala obeštećenje (osiguratelja) i ne daje osiguratelju veće pravo od prava koje imao oštećeni. Smisao odredbe čl. 6A je namjera proširiti odgovornost prijevoznika prema onome tko je dao obeštećenje za stvari oštećenoj strani.

Protiv odluke drugostupanjskog suda uložena je žalba, a argumentacija žalitelja (prijevoznika i drugih osoba na strani broda) je slijedeća. Glavna stvar u ovoj žalbi je interpretacija prava regresa prema kojoj osiguratelj ulazi u pravni položaj osiguranika, ali time ne isključuje potpuno činjenicu da je osiguratelj treća osoba u izvornom ugovornom odnosu između vlasnika stvari i prijevoznika. Ustupanjem prava iz osiguranja s osiguranika na osiguratelja, osiguratelj ne postaje tzv. "*direct party to the event*", ali on dobiva prava koja subrogacijom na njega prelaze. Prijenosom prava osiguratelj ostaje treća osoba, ali ima istovjetna prava kao osiguranik.

Osiguratelj je zaista ušao u pravni položaj osiguranika. U tom pogledu pravni

pristup izraelskog prava u odnosu na pravo subrogacije se razlikuje od pristupa engleskog prava. Prema engleskom pravu osiguratelj ulazi u pravni položaj osiguranika i također u njegovo ime postavlja svoju tražbinu. U skladu sa stajalištem izraelskog prava položaj osiguratelja kao oštećenika, je drugačiji, on je u položaju treće osobe i njegov zahtjev je indirektni zahtjev prema štetniku, u ovom slučaju prijevozniku. Prema ovom sustavu osiguratelj ostvaruje prava iz osiguranja na način da postavlja zahtjev u svoje ime. U tom smislu tužba treće osobe ne uključuje subrogacijskih zahtjev i pravilo 6A se ne primjenjuje na taj zahtjev. Prema tom shvaćanju subrogacijski zahtjev nije ništa drugo, nego samo jedna vrsta zahtijeva koji pripada skupini zahtjeva za naknadu štete. Zahtjev na temelju subrogacije jedna je od tražbina prema trećoj osobi. Subrogacijski zahtjev osiguratelja jedan je aspekt principa obeštećenja.

Vrhovni sud Izraela ukazao je na činjenicu da su Haško-Visby pravila prihvaćena od velikog broja zemalja, a i zbog činjenice što se radi o međunarodnom prijevozu, vrlo je važno da interpretacija konvencijskih odredbi bude u najvećoj mogućoj mjeri jedinstvena u različitim zemljama. Oba suda i prvostupanjski i drugostupanjski, kao i stranke u postupku naglasili su središnje pitanje ovog spora, a to je primjenjuje li se na ovaj spor čl. III 6 A. Prema stajalištu Vrhovnog suda ovo pitanje nije najvažnije za odlučivanje u ovom sporu, već je glavno pitanje ovdje je li subrogacijski zahtjev osiguratelja prema prijevozniku zahtjev za naknadu prema trećoj osobi.

Zbog odgovora na ovo pitanje potrebno je istražiti cilj propisa. Vrhovni sud se poziva na stajalište doktrine i kao izvor navodi *Carver: Bills of Lading (Treitel & Reynolds, London, 2001) par. 157-159.*: “Zahtjev protiv prijevoznika treba biti postavljen u kratkom roku od predaje stvari ili od trenutka kada su stvari trebale biti predane. Razlog za to je što se od prijevoznika ne može očekivati da čuva ispravu dugo vremena i on mora brzo saznati dok je događaj još svjež u njegovom pamćenju i dok postoji isprava, koje tražbine postoje protiv njega, ili prema engleskoj frazi “*carrier must be able to clear his books*”.

Vrhovni sud smatra, ako je to temeljni cilj propisa, onda je stajalište drugostupanjskog suda (District Court) izigralo cilj zakonodavca. Činjenica je da veliki dio tereta, ako ne sav teret koji se prevozi brodom, pošiljatelji stvari osiguravaju i ako osiguratelj zahtjev nije ograničen vremenski na način specificiran u čl. III 6 Haških pravila, tada cilj zaštite prijevoznika nije postignut.

S obzirom na glavno pitanje, ne može se poduprijeti stajalište da je subrogacijska tražbina osiguratelja prema prijevozniku tražbina prema trećoj osobi u smislu članka III, pravilo 6A Haških pravila. Prijevoznik je druga strana u teretnici između njega i pošiljatelja stvari, i činjenica da osiguratelj zauzima mjesto pošiljatelja ne stavlja prijevoznika u poziciju treće osobe. Drugim riječima, položaj prijevoznika se zadržava u slučaju ako pravo osobe koja je ugovorna strana s njim bude prenijeto na temelju subrogacije na osiguratelja. Odnos između njih zadržava obilježja dvostranog odnosa.

Prvostupanjski sud (Magistrates Court) je pravilno držao da u vrijeme subrogacije, koja je bila na dan plaćanja naknade osiguraniku, pravo pošiljatelja stvari prema prijevozniku je već isteklo, na temelju konvencijske odredbe čl. III r. 6 Haških pravila. Stoga sud ne vidi mogućnost mijenjanja ovog stanja stvari na temelju odredbe sadržane u čl. III 6A pravila koje drugostupanjski sud (District Court) drži da postoji.

Zaključak je da je prvostupanjski sud (Magistrates Court) imao pravilan pravni pristup koji se temelji na tome da se i na osiguratelja odnose rokovi zastare koji se primjenjuje prema osiguraniku za tražbinu prema prijevozniku. Prema tome, osiguranik treba podnijeti zahtjev za subrogaciju tražbine sudu unutar godinu dana od iskrcaja stvari s broda i ovo vremensko ograničenje opravdava osiguratelj zahtjev da osiguranik pruži dokumentaciju unutar kratkog i specificiranog roka.

Žalba je usvojena i presuda District Courta je ukinuta, a i presuda Magistrates Courta je ukinuta. Tuženi je dužan platiti troškove žalbenog postupka u iznosu NIS 20,000 u skladu s pravilom 513 (Civil Procedure Rules, 5744-1984).

Na temelju tumačenja čl. III 6A Haško-Visby pravila u sudskoj praksi i doktrini od istaknutih autoriteta iz Velike Britanije, sudsko vijeće je odlučilo da se čl. III 6 A ne može primijeniti na situaciju u kojoj osiguratelj tuži prijevoznika stvari na temelju prava subrogacije. Ovo pravilo (III 6 A), koje predstavlja iznimku od kratkog roka od jedne godine propisanog u članku III 6, treba primijeniti na situaciju u kojoj pored prijevoznika stvari sa kojim je pošiljatelj stvari sklopio ugovor o prijevozu, postoji treća osoba, kao potprijevoznik, koja je odgovorna nadoknaditi štetu prijevozniku stvari, u odnosu na štetu koju je ovaj već isplatio pošiljatelju stvari. U tom slučaju bojazan je da pošiljatelj stvari istakne svoj zahtjev prema prijevozniku kratko prije isteka roka propisanog u čl. III 6, stoga prijevozniku neće biti dovoljan rok za isticanje svoga zahtjeva prema trećoj osobi (potprijevozniku).

Ovaj princip nije primjenjiv na osiguratelja. U slučaju kada je prijevoznik tuženik, on nema nikakvu mogućnost "kontrole roka" za uređivanje tražbine prema njemu. Suprotno, osiguratelj kao tužitelj ima mogućnost ustanovljenu u uvjetima o osiguranju, prema kojoj je osiguranik obvezan pružiti različite isprave kao temelj svoje tražbine u specificiranom roku od dana događaja, na zahtjev osiguratelja, kako bi on bio u mogućnosti pripremiti svoj zahtjev prema prijevozniku stvari u propisanom roku.

Osim toga, nije moguće tumačiti čl. III 6A izdvojeno od čl. III 6 koji mu prethodi. Čl. III 6, koji propisuje kratki rok, bavi se odnosom između stranaka, a to su stranke navedene u teretnici (pošiljatelj stvari i prijevoznik), gdje je pošiljatelj tužitelj a prijevoznik je tuženik. Osiguratelj ulazi u pravni položaj pošiljatelja. Članak III 6A koristi izraz tužba za naknadu prema trećoj osobi (*an indemnity claim against a third party*). Međutim, osiguratelj zahtjev prema prijevozniku je zahtjev prema ugovornoj strani (*direct party*), a ne trećoj osobi, jer je prijevoznik tužena strana u odnosu na pošiljatelja, a osiguravajuće društvo ulazi u njegov pravni položaj.

Zbog toga je Vrhovni sud Izraela zauzeo stajalište kako osiguratelj subrogacijski zahtjev prema prijevozniku nije zahtjev za naknadu prema trećoj osobi (*an indemnity claim against a third party*) u smislu čl. III 6A Haških pravila.

(Lloyd's Law Reports, Part 9 (2002) Vol. 2, p. 575.)

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

***INSURER'S SUBROGATION CLAIM AGAINST CARRIER - INTERPRETATION
OF ARTICLE III, r. 6A OF THE HAGUE-VISBY RULES***

Insurer's subrogation claim against carrier is not "an indemnity claim against a third party" within the meaning of art. III, r. 6A of the Hague-Visby Rules. The carrier is a party to the bill of lading between him and the consignor of the goods, and the fact that the insurer steps into the shoes of the consignor does not turn the carrier into a third party. The status of the carrier remains as it was even if the rights of the party who contracted with him have been transferred, by virtue of the principle of subrogation, to the insurer. The insurer is subject to the time limitations that apply to the insured in the latter's claim against the carrier.

OBILJEŽJA TERETNICE NA IME

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")

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. Teretnica na ime nije uređena Carriage of Goods by Sea Act-om 1971 (COGSA 1971), pa se ovaj propis ne primjenjuje kada je izdana takva teretnica.

Tuženi u sporu *Mediterranean Shipping Corporation* (MSC) kao zakupnik broda "Rosemary" i "Rafaela S". izdao je teretnicu na ime datiranu s danom 18. prosinca 1989. Teretnica je izdana u Durbanu. Odnosila se na prijevoz četiri kontejnera računalnih pisara od Durbanu do Felixstowe sa krajnjim odredištem u Bostonu. Tužitelji su kupci koji su označeni kao primatelji stvari.

Relevantni podaci navedeni u teretnici su slijedeći: teretnica nije prenosiva, ugovoreni brod je "Rosemary", luka ukrcaja Durban, luka iskrcaja Felixstowe, konačna destinacija (kroz prijevoz) Boston, prijevoznina se plaća na odredištu. Uz to teretnica je sadržavala Paramount klauzulu prema kojoj se predviđa da se na teretnicu primjenjuju Haška pravila. Međutim, ako se stvari prevoze u ili iz Sjedinjenih Američkih Država, na teretnicu će se primjenjivati "United States Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (kao nacionalni propis Sjedinjenih država). Teretnica sadrži klauzulu prema kojoj se predviđa u slučaju ako se stvari prevoze iz ili u SAD ograničenu odgovornost prijevoznika na US 500 po paketu ili uobičajenoj jedinici tereta, osim ako dodatna vrijednost nije iskazana.

Teret je prevezen od Durbanu do Felixstowe brodom "Rosemary". Po dolasku u luku Felixstowe teret je prekrcan i dalje prevezen na brodu "Rafaela S" do odredišta

u Bostonu. Nova teretnica nije izdana za dio prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona. Kupci su naveli da je teret toliko oštećen da njegov popravak ne bi bio ekonomski isplativ, a šteta na teretu je nastala za vrijeme prijevoza od Felixstowe do Bostona.

U ovom sporu može se ekstrahirati nekoliko važnih pravnih pitanja:

(1) je li “teretnica na ime”, teretnica u smislu s. 1(4) COGSA, 1971.,

(2) je li luka ukrcaja Felixstowe prema s. 1 (3) COGSA. Odgovor na ovo pitanje ovisi o tome radi li se o jednom ugovoru o prijevozu od Durbana do Bostona ili se radi o dva ugovora o prijevozu od Durbana do Felixstowe i Felixstowe do Bostona. Niti Južna Afrika niti U.S.A. nisu stranke Haških pravila, a Haška pravila su ozakonjena COGSA, 1971. Nije sporno da ukoliko je odgovor na jedno od pitanja negativan tada se U.S. COGSA primjenjuje.

(3) Postoji li prema ugovoru o prijevozu odgovornost MSC za štetu na stvarima.

(4) Je li MSC bio ovlašten ograničiti svoju odgovornost primjenom *U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (COGSA, 1936)* ili jedino u skladu s režimom predviđenim u Haškim ili Haško-Visby pravilima ozakonjenim u *Carriage of Goods by Sea Act 1971 (COGSA, 1971)*.

MSC su uspjeli u sporu, tj. u arbitražnoj odluci ostvarili odgovor u svoju korist na prva dva pitanja.

Arbitražno tijelo razloge svoje odluke obrazložilo je na slijedeći način. Teretnica nije bila prenosiva. U tom smislu ona nije isprava koja daje pravo na stvari (“document of title”). Uvjet da isporuka bude izvršena prema teretnici i jedino prema uvjetima otisnutim na licu teretnice ima učinak samo ako je teretnica prenosiva i ne primjenjuje se kada teretnica nije prenosiva, kao što je u ovom slučaju. Prijevoznik je očigledno bio obavezan isporučiti stvari imenovanom primatelju i jedino toj osobi, pridržavajući se ugovora. U ovom slučaju teretnica je po svom obliku bila “teretnica na ime”, a takva teretnica nije teretnica u smislu COGSA, 1971. U odnosu na drugo pitanje arbitraža je zauzela stajalište da teretnica pokriva cjeloviti prijevozni put od Durbana do Bostona. Teretnica sadrži sporazum između krcatelja i prijevoznika. Prema uvjetima teretnice MSC je bio u obvezi prevesti stvari do Felixstowe, a ostavljena mu je opcija za preostali dio prijevoznog puta angažirati drugog prijevoznika. Ako on nije koristio uslugu drugog prijevoznika i jedino ako je cjelovit prijevoz izvršio osobno, tada nije potreban novi ugovor o prijevozu.

Kupci Mac William Co. Inc. uložili su žalbu protiv arbitražne odluke od 30. svibnja 2001. donijete u korist Mediterranean Shipping Co. S.A. prema kojoj je zauzeto pravno stajalište da teretnica izdana od Mediterranean Shipping Co. S.A. nije teretnica na koju se primjenjuje *Carriage of Goods by Sea Act, 1971*.

Kupci tvrde da se Haško-Visby pravila obavezno primjenjuju na dio prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona. Svoju tvrdnju temelje na slijedećem:

- (i) Prema podacima iz teretnice putovanje prestaje u Felixstowe.
- (ii) Nova teretnica trebala je biti izdana u pogledu prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona.
- (iii) Teretnica je trebala biti izdana u Velikoj Britaniji, u skladu s lukom ukrcaja, koja je Felixstowe, a ne Durban.
- (iv) Slijedom toga luka ukrcaja je Felixstowe a ne Durban i prema s 1(3) COGSA, 1971. se primjenjuje na prijevoz. Pravila se obavezno primjenjuju na prijevoz i MSC je jedino ovlašten ograničiti svoju odgovornost prema režimu Haško ili Haško Visby pravila ozakonjenim u COGSA 1971.

Žalitelji ističu da ne postoji definicija teretnice u COGSA 1971, ali očigledno 1(4) se odnosi na teretnicu kao dokument koji daje pravo na stvari. "Document of title" proturječi činjenici da bi dokument davao ovlaštenje na stvari samo jednoj osobi, jer on načelno nije specificiran za jednu osobu, on je dokument prema kojem stvari trebaju indosiranjem biti prenijete i isporučene prema samom dokumentu.

MSC je bio obavezan isporučiti stvari jedino primateljima, ta obveza postoji bez obzira da li primatelj predaje teretnicu, i to je posljedica sporazuma između MSC i krcatelja koja se nalazi u činjenici da teretnica naslovljena na primatelja bez korištenja fraze "order of".

U vrijeme zaključivanja ugovora stranke su očigledno predvidjele i u ugovoru utanačile dva prijevoza prema odvojenim ugovorima. Činjenica što je u ovom slučaju MSC izvršio oba prijevoza ne mijenja tumačenje ugovora i ono što se dogodilo je dosljedno tom tumačenju. Teret koji se prevezio bio je iskrcan s broda "Rosemary" u Felixstowe i ukrcaj i prevezen brodom "Rafaela S".

MSC u odgovoru na žalbu ističu da se Haško Visby pravila ne primjenjuju zato što "teretnica na ime" nije teretnica prema s 1(4) COGSA, 1971. Ova pravila se ne primjenjuju na teretnicu, također niti bi se ona primjenjivala na teretnicu koja bi eventualno bila izdana za dio prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona. Oni naglašavaju kako se čitav prijevoz od Durbana do Bostona ravna prema jednom ugovoru o prijevozu. Naime, u teretnici je evidentirana luka ukrcaja Durban a ne Felixstowe.

Žalba nije uvažena.

Sud (Queen's Bench Division - Commercial Court) je uvažio argumentaciju MSC-a (zakupnika broda). Zauzeo je stajalište kako je isprava koja daje pravo na stvari "document of title" u ovom kontekstu antiteza isprave koja daje pravo na stvari samo jednoj osobi. Teretnica je po svojoj prirodi isprava putem koje stvari mogu biti prenijete, isporučene upravo temeljem same isprave, odnosno njezinom predajom. Međutim, stranke teretnice mogu izabrati žele li unijeti oznaku "po naredbi" ("order of") radije nego imenovati primatelja, znači, teretnicu označiti kao ispravu koja daje pravo na stvari ili imenovati primatelja.

Etabilirana definicija teretnice uključuje karakteristiku “prenosivosti” prava na stvari. Međutim, The Law Commission Report (Law Com No 196) koji je vodeći u interpretaciji Carriage of Goods by sea Act, 1924. uz čl. 2.50 navodi da “teretnica na ime” nije isprava koja daje pravo na stvari u običajnom pravu.

MSC je bio obavezan dostaviti stvari jedino primatelju. Ta obveza prati ovlaštenje primatelja, koje nije uvjetovano time hoće li ili ne primatelj predati teretnicu. To je posljedica sporazuma između MSC i krcatelja koja proizlazi iz činjenice da je u teretnici imenovan primatelj bez navođenja fraze “po naredbi” (“order of”).

Sud se distancirao od odluke arbitražnog tijela u pogledu pitanja radi li se o jednom ili o dva prijevoza, te u tumačenju ovlaštenja prijevoznika da postupajući kao agent organizira prijevoz od Felixstowe do Bostona. Uvjeti u ugovoru, po tumačenju suda, očigledno predviđaju prijevoz od Durbana do Felixstowe kao “luke iskrcaja”. Boston je “krajnje odredište” i klauzula 3 strojno otisnutih uvjeta, daje ovlaštenje MSC-u, kao agentu, organizirati prijevoz od Felixstowe do Bostona. Sud ne tumači klauzulu 3 kao odredbu koja daje ovlaštenje MSC-u kao opciju nastaviti prijevoz od Durbana do Bostona, dakle, završiti cjelovit prijevoz s prekrcajem. Stranke su očigledno predvidjele i ugovorom odredile dva prijevoza, temeljem odvojenih ugovora. Činjenica da je MSC izvršio oba prijevoza ne mijenja bit ugovora. To je i dosljedno činjenici koja se dogodila, a to je da su stvari iskrcane s broda “Rosemary” u Felixstowe i ukrcane na brod “Rafaela S” i njime prevezene do Bostona.

(Lloyd's Law Reports, Part 6 (2002) Vol. 2, p. 403.)

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

STRAIGHT CONSIGNED BILL OF LADING

When the straight consigned bill of lading is issued, carrier is obliged to deliver the goods to and only to the naming consignee. In this context straight consigned bill of lading is not a “document of title”.

The parties have a choice, exercisable by inclusion of the words “order of” before naming the consignee. “Document of title” is the antithesis of a document, which could evidence the title of only one person.

A straight consigned bill is not such a document of title.

IZVJEŠĆA

Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo

Dubrovnik, 2. listopada 2003. godine

Hrvatsko društvo za pomorsko pravo održalo je svoju Skupštinu 2. listopada 2003. godine u Veleučilištu u Dubrovniku.

Na početku rada godišnje Skupštine izabrana su radna tijela Skupštine. Za predsjednika radnog predsjedništva Skupštine izabran je mr. sc. Pave Dević, dok su za članove toga tijela izabrane dr. sc. Dorotea Ćorić i gđa Diana Jerolimov. Za zapisničara izabrana je mr. sc. Vesna Skorupan, a za ovjervitelje zapisnika dr. sc. Jasenko Marin i mr. sc. Igor Vio.

Predsjednik Društva dr. sc. Petar Kragić podnio je izvješće o radu Društva u prethodnom razdoblju i suradnji s odgovarajućim međunarodnim tijelima, posebno Međunarodnim pomorskim odborom (CMI). Izvijestio je skup kako je u okviru spomenute suradnje izaslanstvo Hrvatskog društva za pomorsko pravo sudjelovalo na Skupštinama CMI-a u Londonu i Bordeauxu. Također, članovi društva aktivno su sudjelovali u sastavljanju odgovora na upitnike CMI-a, kao i u raspravi o prijedlozima za izmjene i dopune Pomorskog zakonika. Također je predložio kako bi bilo korisno urediti, osuvremeniti i ažurirati web stranice Društva. Osnovni cilj tako uređenih stranica bila bi bolja informiranost svih zainteresiranih o aktivnostima društva, ali i radu CMI-a i događanjima u pomorstvu u najširem smislu. Stranice bi mogle ponuditi i niz interesantnih informacija npr. o povijesti Društva, životopisima velikana pomorsko-pravne znanosti, aktualnostima Društva. Na stranicama Društva članovi bi mogli iznositi svoje sugestije i prijedloge kako odgovoriti na upitnike, ali i aktivno se uključiti u raspravu i o drugim temama, moguće je objaviti polemike oko izmjena i dopuna Pomorskog zakonika na kojima su članovi Društva aktivno sudjelovali, kao i druga interesantna očitovanja članova i zainteresiranih. Također, na stranicama Društva mogli bi se objaviti tekstovi konvencija ili njihovih nacрта, kao i drugi relevantni međunarodni i domaći dokumenti. Prijedlog je prihvaćen i odlučeno je kako će se u postupak vođenja i ažuriranja stranica uključiti Jadranski zavod HAZU.

Izvješće je potom podnio glavni tajnik društva mr. sc. Igor Vio. Pozdravio je održavanje Skupštine izvan Rijeke, dakle, izvan sjedišta Društva, i ocijenio da je za rad Društva dobro ponekad Skupštinu održati u drugim gradovima u kojima djeluju lokalne sekcije HDPP-a, te je podsjetio na dvije skupštine koje su održane u Splitu.

Izrazio je posebno zadovoljstvo što se Skupština prvi put saziva u Dubrovniku, koji je kolijevka hrvatskog pomorstva i pomorskoga prava. Izvijestio je skup o planiranom savjetovanju o Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama koje bi se trebalo održati slijedeće godine u Rijeci, u organizaciji Hrvatskog društva za pomorsko pravo, a uz potporu Primorsko-goranske županije, te pozvao zainteresirane da sudjeluju na tom skupu i pripreme izlaganja o ovoj temi. Također, glavni tajnik Društva predložio je obnavljanje suradnje s Talijanskim društvom za pomorsko pravo u vidu organizacije zajedničkih skupova, a dao je i inicijativu za održavanjem jednog CMI-ovog kolokvija u Hrvatskoj. Naime, nakon 1959. godine, kada je u Rijeci održana vrlo uspješna konferencija Međunarodnog pomorskog odbora (CMI-a), Hrvatska nije bila domaćin značajnijeg međunarodnog skupa iz pomorskog prava. Organiziranje i održavanje međunarodne konferencije je teško dobiti, međutim, trebalo bi se založiti za održavanje barem CMI-ovog kolokvija u Hrvatskoj, poput onog nedavno održanog u Bordeauxu.

Rizničarka društva mr. sc. Marija Pospišil Miler istaknula je pozitivno financijsko poslovanje društva za 2003. godinu. Pozitivno stanje na računu društva može se zahvaliti članarinama uplaćenim za dvije godine, te sponzorstvima pravnih osoba.

Kako je predsjednik Nadzornog odbora Društva prof. dr. Vinko Hlača bio spriječen prisustvovati Skupštini, ispred Nadzornog odbora izvješće podnio dr. sc. Jasenko Marin. Istaknuo je da je uredno vođena financijska dokumentacija Društva te je završni račun pravodobno podnesen. Nadzorni odbor je u svom izvješću zaključio da su sve djelatnosti Društva obavljene sukladno njegovu Statutu.

Dr. sc. Hrvoje Kačić podržao je prijedlog da Hrvatska bude organizator i domaćin stručnog kolokvija CMI-a, a također je informirao skup o događanjima na kolokviju u Bordeauxu, poglavito o tematici zajedničke havarije, koja je bila iznimno važan institut pomorskog prava, a s razvojem i sa sve većom rasprostranjenosti tržišta osiguranja gubi nekadašnje značenje.

Dr. sc. Petar Kragić predložio je održavanje skupa pod nazivom "Pomorsko pravo Mediterana", koji bi bio posvećen prof. dr. Hrvoju Kačiću, a povodom njegovog dugogodišnjeg rada na pomorskom pravu, kojime je stekao poštovanje u pomorsko-pravnim krugovima zemlja Mediterana.

Tajnik Društva mr. sc. Igor Vio predložio je dopunu čl. 14. Statuta. Predloženi tekst dopune, koji bi postao treći stavak toga članka glasi: "Fizičke osobe koje se ističu u međunarodnom promicanju znanosti ili struke pomorskog prava mogu biti izabrane za počasne članove društva." Ocijenjeno je kako je status počasnog člana puno prikladniji kada u članstvo HDPP-a primamo istaknute pravne znanstvenike iz inozemstva poput g. Patricka Griggsa ili prof. Williama Tetleya, te je prijedlog za dopunu ovog članka Statuta prihvaćen.

Na Skupštini su prihvaćeni svi prijedlozi za prijem u članstvo, te su izabrani novi članovi Društva: Hrvoje Bekić, Jelena Budimir-Bekan, mr. sc. Adriana Padovan,

Marija Pospišil ml., Karmen Radonić, mr. sc. Vesna Skorupan i Eugen Sunara. Posebno treba istaknuti kako je na ovogodišnjoj Skupštini Društva članom Hrvatskog društva za pomorsko pravo postao gospodin Patrick Griggs, predsjednik CMI-a. Uvaženom gostu, slijedećeg dana na stručnom skupu o aktualnim pitanjima pomorskog prava održanom u Veleučilištu u Dubrovniku predana je plaketa o primanju u članstvo Društva.

Budući da je ovo bila i izborna Skupština, izvršen je i izbor novih tijela Društva. Funkciju predsjednika Društva i dalje će obnašati dr. sc. Petar Kragić, a dopredsjednici će biti prof. dr. Dragan Bolanča i prof. dr. Vesna Tomljenović (koji su već obnašali ovu dužnost), te prof. dr. Aleksandar Bravar (koji je izabran umjesto bivšeg dopredsjednika, pok. prof. dr. Vojslava Borčića). Također, izabran je i novi Upravni odbor u sastavu: prof. dr. Dragan Bolanča, prof. dr. Aleksandar Bravar, doc. dr. Dorotea Ćorić, mr. sc. Sandra Debeljak Rukavina, prof. dr. Velimir Filipović, gđa Gordana Gasparini, prof. dr. Ivo Grabovac, prof. dr. Srećko Jelinić, gđa Diana Jerolimov, g. Zdravko Kačić, g. Aleksandar Karlovac, dr. sc. Petar Kragić, dr. sc. Axel Luttenberger, dr. sc. Jasenko Marin, prof. dr. Drago Pavić, mr. sc. Marija Pospišil-Miler, dr. sc. Gordan Stanković, g. Robert Stude, g. Ivica Šurković, dr. sc. Vesna Tomljenović i mr. sc. Igor Vio. Za članove Nadzornog odbora izabrani su prof. dr. Vinko Hlača (predsjednik), te g. Mustafa Kapetanović i g. Bartul Terzić (članovi), a za njihove zamjenike doc. dr. Nikoleta Radionov, gđa Biserka Rukavina i g. Denis Štok. U Tajništvo HDPP-a izabrani su dosadašnji članovi, pa će tako funkciju glavnog tajnika Društva i dalje obavljati mr. sc. Igor Vio, a rizničarka Društva će također, kao i dosada biti mr. sc. Marija Pospišil-Miler, dok će tajnice u Zagrebu i Rijeci biti doc. dr. Dorotea Ćorić i mr. sc. Sandra Debeljak Rukavina. Voditelji lokalnih sekcija Društva bit će: gđa Diana Jerolimov (Zadar), dr. sc. Axel Luttenberger (Rijeka), dr. sc. Jasenko Marin (Zagreb), mr. sc. Srđan Šimac (Split) i g. Ivica Šurković (Dubrovnik).

U posljednjoj točki dnevnog reda dr. sc. Jasenko Marin istaknuo je problem financiranja časopisa Poredbeno pomorsko pravo. Svi su se složili kako je problem financiranja ovog časopisa ne samo problem njegovog izdavača Jadranskog zavoda HAZU, već čitavog Društva jer se radi o jedinom domaćem znanstvenom časopisu specijaliziranom za područje pomorskog prava i prava mora i svakako je u interesu svih održavanje kontinuiteta njegovog objavljivanja. Raspravljalo se o problemu kako bi Društvo moglo financijski potpomoći objavljivanje novog broja časopisa za koji su materijali već recenzirani i tehnički pripremljeni i opremljeni u Jadranskom zavodu, te spremni za tiskanje. Skupština je donijela odluku da se angažiraju istaknuti članovi Društva u pojedinim gradovima (Rijeci, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Zagrebu), a koji će prikupiti određene iznose novčanih sredstava kako bi novi broj časopisa mogao biti objavljen.

Dan nakon održane godišnje Skupštine Društva (3. listopada 2003.) u Veleučilištu

u Dubrovniku održan je stručni skup o aktualnim pitanjima u pomorskom pravu. Uvodno izlaganje održao je gospodin Patrick Griggs, predsjednik CMI-a, a nakon toga slijedila su izlaganja dr. sc. Petra Kragića, dr. sc. Hrvoja Kačića, mr. sc. Marije Pospišil Miler i dr. sc. Axela Luttenbergera.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

PRIKAZI KNJIGA

MEĐUNARODNO PRAVO MORA u miru i u oružanim sukobima

Vladimir-Đuro Degan

Rijeka, 2002., XVIII+450 str., Izdavač: Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

U izdanju Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci objavljena je knjiga “Međunarodno pravo mora: u miru i u oružanim sukobima” autora prof.dr. Vladimira-Đure Degana.

Ovo djelo predstavlja nadopunjeno i prošireno izdanje knjige istog pisca “Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava” iz 1989. godine. Nema sumnje da je stvaranje novoga izdanja bilo prijeko potrebno, i to iz više razloga. Ponajprije, valja upozoriti da je 1994. godine, dakle nakon objavljivanja prvog izdanja, stupila na snagu Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine. Iste je godine Opća skupština Ujedinjenih naroda usvojila tekst Sporazuma o primjeni XI. dijela spomenute Konvencije, s opsežnim prilogom. Taj Sporazum bitno je izmijenio konvencijske odredbe o Međunarodnoj zoni dna mora i oceana. Njime je praktično napušteno načelo zajedničke baštine (općeg dobra) čovječanstva u toj zoni. Republika Hrvatska vezana je kako Konvencijom iz 1982. tako i navedenim Sporazumom. Pored toga, 1994. u Republici Hrvatskoj je donesen Pomorski zakonik, koji *inter alia* sadrži i odredbe kojima je uređen niz pitanja iz područja prava mora. Konačno, mora se imati na umu da je nakon 1989. došlo do daljnjeg razvitka sudske i arbitražne prakse vezane uz međunarodno pravo mora.

Sve su navedene činjenice motivirale pisca da pristupi stvaranju novog, suvremenijeg udžbenika iz ovoga područja. Djelo koje je pred nama dokaz je da je profesor Degan taj težak zadatak obavio iznimno uspješno.

Knjiga je podijeljena na tri dijela. U prvom dijelu “Pravo mora u doba mira” pisac ponajprije daje sustavan povijesni pregled nastanka i razvitka pravila međunarodnog prava mora. Potom pristupa vrlo iscrpnom prikazu pravnog uređenja režima različitih morskih prostora. Ponajprije govori o morskim prostorima koji čine dio područja obalne države (unutrašnje morske vode, arhipelaške vode arhipelaških država te teritorijalno more). Slijedi prikaz pravnog režima u morskim prostorima u kojima obalna država uživa “suverena” ili neka druga prava (vanjski morski pojas, gospodarski pojas i epikontinentski pojas). Nakon toga pisac opisuje pravno uređenje morskih

prostora koji su izvan nacionalne jurisdikcije država (otvoreno more, Međunarodna zona dna mora i oceana).

Posebno mjesto zauzima izlaganje o tjesnacima. Nakon objašnjenja pojma tjesnaca pisac daje prikaz pravnog uređenja različitih skupina tjesnaca s obzirom na režim prolaska kod njih. Zatim se analizira pravno uređenje internacionaliziranih morskih kanala - Sueskog, Panamskog i Kielskog.

Ovaj dio knjige završava prikazom pravnog položaja broda na moru u doba mira. Pisac prihvaća definiciju broda kao plovnog objekta sposobnog za međunarodnu plovidbu na vlastiti pogon. Naglašava da je u pogledu određivanja položaja broda u dijelovima mora na koje se prostire vlast obalne države iznimno važna podjela brodova na domaće (brodove koji viju zastavu te obalne države) i strane brodove. Pravila međunarodnog prava ne odnose se na položaj domaćeg broda koji je, bez obzira kojoj namjeni služi, podvrgnut vlasti obalne države. Zato pisac posebno elaborira položaj stranih brodova u spomenutim dijelovima mora, objašnjavajući pri tome važnost utvrđivanja o kojoj se vrsti stranog broda radi (je li riječ o trgovačkom, ribarskom, znanstveno-istraživačkom brodu, jahti, čamcu ili ratnom brodu). To je iznimno važno kako bi se precizno definirao pravni položaj određenoga broda. Naglašava se da je podjela brodova na "domaće" i "strane" posve beznačajna kada se radi o pravnom položaju brodova na otvorenom moru, gdje je položaj svih brodova jednak bez obzira na to pod čijom zastavom plove. Posebna pažnja posvećena je pravnom položaju brodova koji su u vlasništvu neke države, ili ih vlada neke države koristi u netrgovačke svrhe. Osobit je naglasak stavljen na specifičan položaj tzv. državnih ili predsjedničkih jahti.

Drugi i treći dio knjige u cijelosti predstavljaju novinu u odnosu na ranije izdanje. U drugome dijelu "Pravo mora u oružanim sukobima" pisac ponajprije govori o oružanim sukobima općenito te o pravilima koja se primjenjuju u tim sukobima. Govoreći o pravnim pravilima pomorskog ratovanja, pisac naglašava da su ona bila najprije običajne naravi te da su se napose razvijala u pomorskom ratovanju europskih sila u 17. i 18. stoljeću. Od polovice 19. stoljeća otpočinje njihova kodifikacija putem općih konvencija. Navode se svi međunarodni ugovori koji predstavljaju pisane izvore pomorskog ratnog prava.

U nastavku pisac definira pojam ratišta, i to kao sav prostor u kojemu zaraćene strane mogu pripremati i vršiti neprijateljstva. Naglašava da od ratišta valja razlikovati područje ratnih operacija na moru, a to je prostor u kojima se neprijateljstva stvarno vode. Dužna pozornost posvećena je i ograničenjima ratovanja na moru s obzirom na zaštićene osobe, sredstva i metode ratovanja te objekte napada. Navode se i analiziraju pravila humanitarnog prava koja govore o postupanju s ranjenicima, bolesnicima, brodolomcima i ratnim zarobljenicima.

Drugi dio završava poglavljem o neutralnosti u pomorskom ratovanju. Objašnjavaju

se pojmovi neutralnosti, nezaraćenosti i nesvrstanosti, kao i prava i dužnosti neutralaca i zaraćenih strana u kopnenom i pomorskom ratovanju. Analizirajući položaj neutralnih i neprijateljskih trgovačkih brodova i robe u pomorskom ratovanju, pisac navodi različite slučajeve uporabe neutralnoga trgovačkog broda u svrhe pružanja usluga zaraćenoj strani (protuneutralna pomoć, prijevoz kontrabande, probijanje ratne blokade). U tom kontekstu govori i o mjerama koje zaraćena strana može poduzeti prema neprijateljskom ili neutralnom trgovačkom brodu.

“Razgraničenja morskih prostora” naslov je trećega dijela. U njemu se ponajprije analiziraju izvori prava za uređenje pitanja granica država i razgraničenja na moru. Ta je materija od osobite važnosti za Republiku Hrvatsku kao obalnu državu koja ima nerazgraničene morske prostore sa Slovenijom i Crnom Gorom.

Pisac navodi i analizira pravna pravila kojima se uređuju granice svakog pojedinog morskog prostora. Slijedi iznimno vrijedno poglavlje koje sadrži kritički prikaz svih sudskih i arbitražnih presuda vezanih uz razgraničenja morskih prostora. Valja naglasiti da međunarodna sudska i arbitražna praksa upravo na tom području ima presudan značaj. Stoga je posve ispravna piščeva tvrdnja da “bez poznavanja te sudske prakse propisi o razgraničenju morskih prostora koje predviđaju konvencije o kodifikaciji su kostur bez mesa”. Izvodeći zaključke nakon analize relevantne sudske i arbitražne prakse pisac osobito upozorava da, bez obzira na neka načela pri razgraničenjima (kao što je načelo “jednake udaljenosti - posebnih okolnosti”), osobitu ulogu u određivanju morskih granica ima načelo pravičnosti. Ističe se da sudac ili arbitar koji odlučuje u sporu vezanom uz razgraničenje najčešće ni ne može obaviti svoju zadaću bez pribjegavanja pravičnosti. U pitanjima razgraničenja uloga i odgovornost suca, odnosno arbitra je ogromna jer nema gotovih i dovoljno preciznih pravnih pravila koja u često složenim i napose teškim okolnostima razgraničenja mogu bitno olakšati zadaću suca.

Knjiga je obogaćena kronološkim pregledom više od 50 mnogostranih međunarodnih konvencija koje uređuju pitanja iz prava mora, kazalom arbitražnih i sudskih odluka (njih 34) te stvarnim kazalom koje uključuje 222 obrađena pojma.

Materija međunarodnog prava mora je u ovoj knjizi obrađena sustavno, jasno i pravno precizno. Njezinim objavljivanjem dobili smo suvremen i kvalitetan udžbenik međunarodnog prava mora za dodiplomsku i poslijediplomsku nastavu. Međutim, ovo vrhunsko znanstveno djelo može i mora imati znatno širi krug čitatelja. Valja ga neizostavno konzultirati uvijek kada se traži odgovor na neko pitanje iz područja prava mora. Osobito je to potrebno kada se donose odluke vezane uz pitanja koja su od posebnog značaja za Republiku Hrvatsku, kao što su proglašenje gospodarskog pojasa i razgraničenje morskih prostora sa susjednim obalnim državama.

Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

Vladimir-Đuro Degan: Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima (International Law of the Sea in Peacetime and in Armed Conflicts)

Faculty of Law, University of Rijeka, 2002, XVIII+450 pages

The author divided the subject matter of this book into the following parts:

Part I - "Law of the Sea in Peacetime". This part begins with elaboration on historical development of international law of the sea. It continues with the analyses of the legal regime of different maritime areas (internal waters, archipelagic waters of the archipelagic states, contiguous zone, high seas, international seabed, international straits and canals). The end of this part is devoted to the legal status of merchant ships, warships and other vessels staying (or sailing) in different maritime areas during the peacetime. Some very important topics are elaborated in this chapter such as the innocent passage through the territorial sea, duties of a foreign ship staying in a port of a coastal state, transit passage in international straits, legal position of ships on the high seas, immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes, etc.

Part II - "Law of the Sea in Armed Conflicts". At the beginning of this part the author gives an overview of international conventions and other sources of maritime law of war. He continues with the analysis of restrictions in maritime warfare. There are four groups of those restrictions. The first group is related to the protection of specific persons (wounded, sick and shipwrecked persons, prisoners of war, and civilians). The second group of restrictions is related to the methods of warfare. The third type is related to the objects of war. Finally, the last type of restrictions is connected with the prohibited use of some kinds of weapons. The author points out the necessity of the enforcement of humanitarian law at the time of war.

Some other very important topics are also explained in this part, such as the neutrality in maritime warfare, rights and duties of the parties involved in maritime warfare as well as of the neutral parties. The legal status of the enemy and neutral ships and merchandise is particularly elaborated.

Part III - "Delimitation of Maritime Areas". In the first chapter of this part the author analyses legal rules related to the state boundaries and delimitation of the sea.

The second chapter of this part is of utmost importance. It represents an updated critical survey of international court and arbitral practice related to the maritime delimitation. The author lays emphasis on the important role of the principle of equity applied by the court when deciding in a dispute connected to the maritime delimitation.

The book is written in a clear and highly readable style. It serves as a university textbook as well as a useful work of reference for those engaged in a practical way with the international law of the sea.

POMORSKO PRAVO

Knjiga druga: PRAVO POMORSKIH PRIJEVOZA

Drago Pavić

Split, 2002., 372 str. Izdavač: Visoka pomorska škola u Splitu

Naša pomorskopravna literatura obogaćena je još jednim iznimno vrijednim djelom - knjigom "Pomorsko pravo- pravo pomorskih prijevoza" iz pera vrhunskog znanstvenika i stručnjaka, prof. dr. sc. Drage Pavića.

Knjiga je podijeljena u dva dijela. U prvome dijelu pod nazivom "Uvod u pomorsko imovinsko pravo" pisac objašnjava pojam i sadržaj pomorskog imovinskog prava. Govori o imovinskopравnim obilježjima broda, posebice o specifičnostima glede prava vlasništva i drugih stvarnih prava koja mogu postojati na brodu. Potom se navode i definiraju osobe koje se pojavljuju u pomorskom imovinskom pravu (vlasnik broda, brodar, *ship manager*, osobe iz ugovora o prijevozu stvari i putnika, pomorski agent, špediter i lučki slugač). Osobita pozornost posvećena je iznimno važnom pitanju ograničenja odgovornosti brodovlasnika (brodara). Precizno se objašnjava koje osobe i na osnovi kojih propisa imaju pravo na ograničenje odgovornosti, za koje se tražbine može ograničiti odgovornost te u kojim slučajevima se pravo na ograničenje odgovornosti gubi.

U drugom, središnjem dijelu pod nazivom "Ugovori o iskorištavanju brodova" pisac ponajprije definira i sistematizira navedene ugovore s obzirom na unutrašnja i međunarodna pravna vrela kojima je uređena ova materija. Osobito iscrpno obrađuje se ugovor o prijevozu stvari morem. Objašnjava se značaj pomorskog prijevoza stvari u realizaciji ugovora o prodaji, osobito u pogledu međunarodne kupoprodaje. Precizno se, kako s teoretskog tako i s praktičnog stajališta, određuju i objašnjavaju sva važna pitanja koja se odnose na ove ugovore: njihovi bitni elementi, vrste, stranke, nastanak, oblik, sadržaj i modaliteti ispunjenja ugovornih obveza kao i načini prestanka tih ugovora. Govori se i o prijevoznim ispravama i njihovoj ulozi u pomorskom prijevozu i kupoprodaji robe općenito. Poseban naglasak stavljen je na brojna pitanja vezana uz materiju odgovornosti prijevoznika i naručitelja kao ugovornih strana. Potrebno je naglasiti da su precizno elaborirani pravni položaj i uloga zapovjednika u pogledu izvršenja ovih ugovora kao i u pogledu sprečavanja ili smanjenja eventualne štete na teretu.

Pisac posebno analizira i ugovor o prijevozu putnika i prtljage. Definira taj ugovor, govori o ulozi putne karte, a osobit naglasak stavlja na pitanje prijevoznikove odgo-

vornosti za putnikov tjelesni integritet, štetu na prtljazi te za zakašnjenje u izvršenju obveza iz ovoga ugovora.

Nakon toga pisac daje prikaz osnovnih obilježja ugovora o tegljenju s naglaskom na prava i obveze ugovornih strana.

Autor naglašava da pored ugovora koji su u knjizi detaljnije analizirani, postoje i brojni drugi plovidbeni poslovi kojima je zajedničko obilježje da se poduzetnik obvezuje brodom obaviti određeni posao, a naručitelj se za to obvezuje platiti naknadu.

Poseban odjeljak je posvećen prijevozima s više prijevoznika koji u suvremenim uvjetima poslovanja imaju sve značajniju ulogu. Najprije se govori o izravnom (direktnom) prijevozu kod kojega prijevoznik obavlja prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika. Potom se obrađuje viševrsni (multimodalni) prijevoz, kod kojega se u okviru jedinstvenog ugovornog odnosa prijevoz obavlja putem dvije ili više vrsta prometa. Posebna se pažnja posvećuje pitanju prijevoznih isprava te odgovornosti prijevoznika kako kod direktnog, tako i kod multimodalnog prijevoza.

Pisac zasebno govori o ugovoru o zakupu broda. Objašnjava se razlika između ugovora o zakupu i brodarskih ugovora. Ukazuje se i na sadržaj nekih ugovora sličnih ugovoru o zakupu, kao što je ugovor o *leasingu* broda, ali se upozorava i na njihove razlikovne elemente. Posebno se govori o pravima i obvezama zakupodavca i zakupoprimca.

Drugi dio knjige završava obradom problema prava koje se primjenjuje na ugovore o iskorištavanju broda. Naglašava se važna uloga autonomije stranaka pri izboru mjerodavnog prava, ali se upozorava i na zakonske odredbe koje ograničavaju tu autonomiju.

U prilogu knjige otisnuti su primjerci ugovornih formulara i dokumentacije koja se koristi u suvremenoj praksi prijevoza stvari i osoba. To predstavlja dodatnu vrijednost ovoga djela.

Popis literature sadrži nazive gotovo 90 korištenih djela domaćih i stranih autora. Na kraju knjige nalazi se vrlo opsežan indeks pojmova.

Kako sam pisac navodi u predgovoru knjige, ona je prvenstveno namijenjena studentima visokih pomorskih učilišta za pripremanje ispita iz pomorskog prava. Zsigurno je, međutim, da će se njome, kao korisnim priručnikom, poslužiti svi oni koji se pomorskim pravom i pomorskim prijevozima bave u praksi. Za teoretičare ona predstavlja dio neizostavne literature. Knjiga je napisana uz korištenje svih relevantnih unutrašnjih i međunarodnih pravnih propisa uz poseban osvrt na sudsku i poslovnu praksu. Uzete su u obzir i izmjene i dopune Pomorskog zakonika predviđene Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika. To je još jedan dokaz cjelovitosti i suvremenosti onoga što je napisano.

Svakog čitatelja će zadiviti sustavnost, jasnoća i jednostavnost kojom je pisac

obradio izuzetno složenu materiju pravnog uređenja pomorskih prijevoza. To je dodatni razlog zbog kojega čitanje ove knjige profesora Pavića predstavlja veliko zadovoljstvo.

Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent

Jadranski zavod HAZU

Summary:

Drago Pavić: Pomorsko pravo, knjiga druga: Pravo pomorskih prijevoza (Maritime Law, Book II: Law of the Carriage by Sea)

Split College of Maritime Studies, Split, 2002, 372 pages

The author divided the subject matter of this book into two parts.

In the first part he elaborates the problem of ownership and other real rights on ships. He also explains the position of various persons involved in the employment of ships (shipowner, operator, manager, carrier, maritime agent etc.). Special attention is paid to the limitation of shipowner's liability.

In the second, central part the author gives a systematic analysis of the contracts for the employment of ships (contracts of carriage of goods, contracts of carriage of passengers, contracts of towage and contracts relating to the other maritime services). He further deals with important and complicated topic of carriage performed by several carriers. The matter of charter by demise is particularly elaborated. The final chapter of this part is devoted to the problem of the law applicable to the contracts of the employment of ships.

Various examples of the maritime contracts and documents are enclosed to the book.

This textbook is written clearly and concisely. It is a precious work that would be very useful for those engaged in a practical way with maritime law.

MEĐUNARODNI SUSTAV ODGOVORNOSTI I NAKNADE ŠTETE ZBOG ONEČIŠĆENJA MORA ULJEM

Dorotea Ćorić

Zagreb, 2002., XVI + 414 str., Izdavač: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski zavod

Hrvatska pomorskoppravna literatura obogaćena je još jednim iznimnim djelom - knjigom "Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem". Autorica knjige, doc. dr. sc. Dorotea Ćorić, postavila si je nimalo jednostavan zadatak - analizirati složen međunarodni sustav odgovornosti i naknade navedenih šteta koji je na snazi u više od stodvadeset država svijeta, proučiti specifična obilježja američkog sustava odgovornosti te usporediti usklađenost hrvatskog zakonodavstva s općeprihvaćenim međunarodnim standardima. Taj je težak zadatak autorica obavila besprijekorno. Materija je obrađena vrlo sustavno i logično, a stil pisanja je takav da približava knjigu i čitateljima nepravnicima.

U prvome odjeljku knjige autorica iznosi općenite napomene o pojmu i značaju onečišćenja mora te daje sažet kronološki prikaz nastanka i razvoja međunarodnog sustava odgovornosti za onečišćenje mora. Naglašava se da su značajniji naponi na kreiranju toga sustava vezani uz nezgodu tankera *Torrey Canyon* iz 1967. U desetljećima koja su uslijedila nakon te nezgode počinju se donositi konvencije i protokoli, široko prihvaćeni, koji danas tvore navedeni sustav odgovornosti i naknade štete. U isto vrijeme neke države, primjerice SAD, počinju izgrađivati vlastiti sustav odgovornosti koji u značajnoj mjeri odstupa od donesenih unifikacijskih instrumenata.

Drugi odjeljak posvećen je tzv. "starom" međunarodnom sustavu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem. Taj sustav čine dva međunarodna ugovora: Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. godine i Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971. godine. Sveobuhvatno i detaljno se analiziraju važne odredbe ovih konvencija, kao što je tematika koju one uređuju, područje primjene, moguće odgovorne osobe, temelj odgovornosti, egzoneracijski razlozi, ograničenje i osiguranje odgovornosti, uloga Fonda te njegova organizacija i financiranje.

U trećem odjeljku govori se o tzv. "novom" sustavu odgovornosti. Sustavno se prikazuju i proučavaju sve tri izmjene Konvencije iz 1969. i Konvencije iz 1971. koje su rezultirale donošenjem novih protokola na spomenute konvencije. Posebno je važno da se autorica ne zadržava samo na nabrojanju i opisu tih izmjena, nego pažnju posvećuje i razlozima koji su dovodili do tih izmjena. Za čitatelja je to od

velike važnosti jer će lakše razumjeti sadržaj pojedinih odredaba tih protokola. Sve te izmjene i novi protokoli danas su objedinjeni kroz postojanje međunarodnih ugovora koje nazivamo Konvencija o odgovornosti iz 1992. i Konvencija o fondu iz 1992.

U četvrtom odjeljku obrađuje se specifičan američki sustav odgovornosti i naknade štete koji je uređen Zakonom o onečišćenju uljem iz 1990. godine (*Oil Pollution Act - OPA 1990*). Autorica kritički analizira odredbe toga propisa. Zaključuje da se u nekim bitnim elementima, kao što su pojam odgovorne osobe te strogi kriteriji odgovornosti koji u mnogim slučajevima mogu dovesti do neograničene odgovornosti brodovlasnika, OPA razlikuje od sustava odgovornosti ustanovljenog međunarodnim konvencijama. Zbog toga donošenje OPA ne pridonosi unifikaciji prava na ovom području.

Iznimno je važan i zanimljiv peti odjeljak u kojem se govori o primjeni međunarodnog sustava u praksi, a osobito o pitanju utvrđivanja i procjene štete zbog onečišćenja na temelju međunarodnog sustava odgovornosti. Pri tome se zasebno razmatra problem priznavanja pojedinih kategorija šteta (stvarna šteta, zaštitne mjere, izmakla dobit, ekološka šteta). Vrlo je iscrpno obrađena praksa Fonda te odluke pojedinih nacionalnih sudova u kojima su ti sudovi odstupili od mjerila koje primjenjuje Fond.

U šestom odjeljku govori se o pravnom uređenju odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem u Republici Hrvatskoj. Autorica naglašava da hrvatsko zakonodavstvo prihvaća rješenja međunarodnog sustava. Hrvatska je od 1999. obvezana Konvencijom o odgovornosti iz 1992. i Konvencijom o Fondu iz 1992. Odredbe konvencijskog sustava inkorporirane su u Pomorski zakonik. Ipak, određene razlike postoje ali će se i one otkloniti nakon stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koji se nalazi u zakonodavnom postupku.

Završna razmatranja čine sedmi odjeljak. U njemu se dotiču još neka važna pitanja kao što je teritorijalna primjena konvencijskog sustava iz 1992. godine u državama strankama koje nisu proglasile gospodarski pojas. Taj je problem od posebnog značaja upravo za našu zemlju. Autorica predlaže konkretna rješenja toga problema. Posebnu pažnju posvećuje i onečišćenju mora pogonskim uljem (Konvencije o odgovornosti i o Fondu uređuju odgovornost i naknadu štete za onečišćenje samo onim uljem koje se prevozi kao teret). U tu svrhu detaljno i kritički analizira odredbe Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001.

Autorica zaključuje da Konvencija o odgovornosti iz 1969./1992. i Konvencija o Fondu iz 1971./1992. predstavljaju najuspješnije konvencije u području imovinskog prava koje su sklopljene pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije. One su bile model za kreiranje propisa kojima se uređuje naknada štete kod prijevoza opasnih i štetnih tvari kao i odgovornost kod onečišćenja brodskim gorivom. Česte promjene

toga sustava odgovornosti ne treba tumačiti kao manjkavost, nego ih treba promatrati u okviru prilagođavanja novim zahtjevima i okolnostima.

U prilogu knjige nalaze se cjeloviti tekstovi (engleski izvornici i hrvatski prijevodi) važnih međunarodnih dokumenata koji se odnose na odgovornost i naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem. U stvarnom kazalu obrađeno je gotovo dvije stotine pojmova što omogućuje lakše snalaženje u opsežnoj materiji. Dragocjen je prilog i popis za ovu temu relevantnih međunarodnih ugovora.

Dr. sc. Ćorić je ovom knjigom još jednom dokazala ono što je u hrvatskim pomorsko-pravnim krugovima već otprije bilo dobro poznato, a to je da je ona jedan od naših vodećih znanstvenika i stručnjaka u pogledu materije odgovornosti zbog onečišćenja mora uljem. Pri tome nikako ne umanjujemo visoku razinu njezinog znanstvenog i stručnog rada vezanog uz druge probleme pomorskoga prava.

Ovo djelo preporučujemo ne samo specijaliziranim "pomorskim" pravnicima, nego i svima drugima, osobito onima koji neposredno sudjeluju u prijevozu ulja morem, bilo kao prijevoznici ili korisnici prijevoza. Oni u ovoj knjizi mogu naći precizan i jasan odgovor na svako pitanje o njihovim pravima i obvezama u pogledu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem.

Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

Dorotea Ćorić: Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem (International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage)

Croatian Academy of Sciences and Arts, Adriatic Institute, Zagreb, 2002, XVI+414 pages

The book examines the specific international regimes of oil pollution liability and compensation, covering damages resulting from oil spills from tankers.

The first Chapter is devoted to the oil pollution from ships in general, with an emphasis on the necessity of international unification of legislation for both the victim of pollution and the party liable for its occurrence.

The second Chapter provides a summary of the fundamental features of the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention.

The third Chapter deals with the amendments of the “old” regime. For this reason, the author elaborates on the most significant provisions of the 1992 Conventions, pointing out the differences between the “old” and the “new” regime.

The fourth Chapter examines the oil pollution laws of the USA, which has not accepted the international convention system.

The fifth Chapter deals with the analysis of the admissible claims for pollution damage in accordance with the Conventions.

In the sixth Chapter the author elaborates on the liability regime regulated by the Croatian maritime legislation. She analyses the provisions of the Maritime Code, which have been adjusted to the 1992 Convention.

Finally, Chapter seven provides an overview of a number of problems related to the application of the two liability regimes, and gives an insight into the future of the international oil pollution system. The author concludes that the presented oil pollution compensation regime has contributed enormously to the protection of the marine environment.

The book is written clearly and systematically. We recommend it not only to the maritime lawyers, but also to everyone involved in a practical way with the carriage of oil by sea.

ABECEDA POMORSKEGA PRAVA IN ZAČASNA ZAUSTAVITEV LADJE (ABECEDA POMORSKOG PRAVA I PRIVREMENO ZAUSTAVLJANJE BRODA)¹

**Marko Pavliha
Mitja Grbec**

Ljubljana, 2002., 283 str., Izdavač: “Gyrus”, Ljubljana

U izdanju ljubljanskog “Gyrusa” objavljena je knjiga “Abeceda pomorskoga prava in začasna zaustavitev ladje” (“Abeceda pomorskog prava i privremeno zaustavljanje broda”). Autori knjige su prof. dr. sc. Marko Pavliha, predstojnik Katedre za pomorsko i prometno pravo Fakulteta za pomorstvo i promet u Portorožu (Slovenija) i mr. sc. Mitja Grbec, asistent na istoj katedri.

Knjiga je podijeljena u tri dijela. U prvome dijelu “Abeceda pomorskog prava” definira se pojam pomorskoga prava i ukazuje na razlike između pomorskoga prava i međunarodnog prava mora. Daje se povijesni pregled razvitka ove grane prava na međunarodnoj razini ali i u Sloveniji. Slijedi sažeti prikaz odredaba novog Pomorskog zakonika Republike Slovenije koji je stupio na snagu 12. svibnja 2001. U tu svrhu se iznose osnovna rješenja svakog od jedanaest dijelova koji čine ovaj zakonski propis (Prvi dio: Zajedničke odredbe i suverenost Republike Slovenije, Drugi dio: Sigurnost plovidbe, Treći dio: Državna pripadnost, identifikacija i upis broda, Četvrti dio: Stvarna prava na brodovima, Peti dio: Brodar, Šesti dio: Pomorski ugovori, Sedmi dio: Plovidbene nezgode, Osmi dio: Ovrha i osiguranje na brodovima, Deveti dio: Sukobi zakona, Deseti dio: Prekršaji te Jedanaesti dio: Prelazne i završne odredbe). Uvažavajući odredbe prvoga dijela koje su pretežito javnopravne prirode, pisci ističu da Pomorski zakonik predstavlja prvi cjelovit i sustavan kodeks pomorskoga prava na području Slovenije. Do njegova stupanja na snagu u Sloveniji se primjenjivao Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi kao preuzeti propis bivše SFRJ.

Pisci posebno naglašavaju činjenicu da se pri izradi Pomorskog zakonika posebna pažnja posvetila najnovijem razvitku pomorskog prava na međunarodnoj razini, odnosno usklađivanju zakonskih rješenja pojedinih pitanja s rješenjima općeprihvaćenih suvremenih međunarodnih konvencija.

Drugi dio nosi naziv “Kako zaustaviti brod”. U ovome dijelu obrađuje se privremena mjera zaustavljanja broda kojom sud, na prijedlog vjerovnika a radi osiguranja

¹ Ovaj prikaz objavljen je u *Zborniku Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 53, br. 5 (2003) str. 1355.-1357.

njegove pomorske tražbine, određenome brodu (koji je u pravilu u vlasništvu dužnika) zabranjuje napuštanje luke u kojoj se nalazi. Navode se međunarodni i unutrašnji pravni izvori koji uređuju ovu vrlo složenu i važnu materiju te se ukazuje na njihov međusobni odnos. Potom se analiziraju odredbe relevantnih međunarodnih konvencija. Prvenstveno se proučava *Međunarodna konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952.* čija je stranka i Republika Slovenija. Podrobno se razmatraju konvencijska rješenja svakog pojedinog pitanja vezanog uz privremeno zaustavljanje broda kao što su polje primjene Konvencije iz 1952., tražbine za koje je dopušteno privremeno zaustavljanje, brodovi čije je privremeno zaustavljanje dopušteno, sudska nadležnost za određivanje zaustavljanja, pretpostavke za određivanje osiguranja, postupak predlaganja, odlučivanja i provedbe zaustavljanja, polaganje osiguranja u postupku privremenog zaustavljanja, odgovornost za protupravno zaustavljanje itd. Posebno se elaborira materija “proboja pravne osobnosti” u kontekstu privremenog zaustavljanja broda.

Potom se pažljivo analiziraju odredbe *Međunarodne konvencije o zaustavljanju brodova, iz 1999.*, koja još nije stupila na snagu. Naglašavaju se razlike između ove konvencije i Konvencije iz 1952. Ističu se prednosti i nedostaci teksta nove Konvencije iz 1999.

Govoreći o uređenju pitanja privremenog zaustavljanja broda u slovenskom Pomorskom zakoniku, ukazuje se da je ono u najvećoj mjeri koncipirano po uzoru na Konvenciju iz 1952. Međutim, popis tražbina radi kojih je zaustavljanje dopušteno proširen je po uzoru na rješenje Konvencije iz 1999. U tom smislu je Slovenija jedna od prvih zemalja koja je svoje zakonsko rješenje toga pitanja uskladila s rješenjem spomenute konvencije.

Pisci upozoravaju da, kada se želi privremeno zaustaviti brod u Sloveniji, od najveće važnosti je uočiti razliku između: a) brodova koji viju zastavu države ugovarateljice Konvencije iz 1952. (koji mogu biti zaustavljeni samo radi tražbina navedenih u toj konvenciji); b) brodova koji viju zastavu država koje nisu ugovarateljice Konvencije iz 1952. ali udovoljavaju uvjetu reciprociteta jer na isti način postupaju sa slovenskim brodovima (brodovi tih država mogu biti zaustavljeni samo radi tražbina navedenih u Pomorskom zakoniku); i c) brodova koji viju zastavu država koji nisu ugovarateljice Konvencije iz 1952. i koje ne ispunjavaju uvjet reciprociteta (ti brodovi mogu biti zaustavljeni za bilo koju tražbinu).

Ukazuje se na način na koji je u Pomorskom zakoniku riješeno pitanje dostave rješenja o zaustavljanju. Radi se o vrlo osjetljivom pitanju zbog kratkoće vremena boravka broda u luci u kojoj ga se želi zaustaviti. Stoga dostavljanje rješenja mora biti brzo obavljeno. U tu svrhu članak 958. Pomorskog zakonika propisuje da se rješenje o zaustavljanju radi osiguranja pomorske tražbine (uključujući i tražbine s naslova štete zbog onečišćenja morskog okoliša) dostavlja zapovjedniku broda. Ako

zapovjednik odbije primiti rješenje, ono se pričvršćuje za oplatu broda koji se zaustavlja, stavlja na oglasnu ploču Uprave za pomorstvo i na oglasnu ploču suda koji ga je donio te se tada smatra dostavljenim. Pisci naglašavaju da pri izradi konačnog teksta Pomorskog zakonika nije prihvaćen prijedlog prema kojem bi se u prijedlogu za zaustavljanje kao protivnik osiguranja naveo sam brod koji se želi zaustaviti. Slijedom toga u Sloveniji postupak privremenog zaustavljanja i nadalje nije moguće pokrenuti kao postupak *in rem*, kao što je slučaj u zemljama anglosaksonskog pravnog kruga.

Naglašava se i specifičnost slučaja kada se zaustavlja brod na koji se tražbina odnosi a za tu tražbinu nije odgovoran vlasnik toga broda. Prema rješenju Pomorskog zakonika, privremeno zaustavljanje toga broda je dopušteno. Međutim, pisci upozoravaju da se taj brod neće moći prodati u kasnijem eventualnom ovršnom postupku jer se ovrha može provesti isključivo na brodu čiji je vlasnik dužnik, odnosno ovršenik.

Treći dio knjige - "Prilozi" sadržava tekstove međunarodnih ugovora te odabranih domaćih i stranih zakonskih tekstova relevantnih za materiju privremenog zaustavljanja broda (prikazane su i odgovarajuće odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske). Priloženi su i primjeri prijedloga za donošenje rješenja o privremenom zaustavljanju kao i primjeri samih rješenja.

Na kraju knjige nalazi se opsežno stvarno kazalo koje uključuje 287 obrađeni pojam. Dodatnu vrijednost predstavlja i uvodni sažetak na engleskom jeziku.

Knjiga "Abeceda pomorskog prava i privremeno zaustavljanje broda" pisana je jasno i pravno precizno. Namijenjena je prvenstveno sucima, odvjetnicima, špediterima, pomorskim agentima, osigurateljima i svima drugima koji se u praksi susreću sa složenim problemima vezanim uz privremeno zaustavljanje brodova i pomorsko pravo uopće. Uvjereni smo da će ovo vrlo značajno djelo poslužiti i kao koristan priručnik pomorskopravnim teoretičarima. Svesrdno ga preporučujemo i čitateljima u Hrvatskoj jer predstavlja iznimno kvalitetan izvor saznanja o uređenju pitanja privremenog zaustavljanja broda kako u nama bliskom slovenskom pravu, tako i na međunarodnoj razini.

Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

Marko Pavliha, Mitja Grbec: Abeceda pomorskega prava in začasna zaustavitev ladje (The "ABC" of Maritime Law and Arrest of Ship in Slovenia)

"Gyrus", Ljubljana, 2002, 283 pages

This book is divided into three parts:

Part I - The "ABC" of Maritime Law". This part begins with the explanation of the notion, purpose and historical development of maritime law. It continues with analyses of the new Maritime Code of the Republic of Slovenia, which entered into force on 2001. The Maritime Code regulates all areas of admiralty law, including law of the sea, safety at sea, registration of ships, liens and mortgages, contracts, liabilities, collisions, salvage, general average, conflict of laws, etc.

*Part II - "How to Arrest a Ship". The authors paid attention to the rules of the 1952 Arrest Convention (which is ratified by Slovenia) and of 1999 Arrest Convention. They particularly analyse internal Slovenian laws regulating ship arrest - the Maritime Code and the Enforcement and Security Act. The first is a *lex specialis* governing maritime matters, whereas the latter applies in proceedings which are not specifically concerned with ships but may be applied to ships under the general law.*

All important questions related to this topic are exhaustively elaborated, such as the court jurisdiction in arrest proceedings, claims for which arrest may be requested, ships which can be arrested, problem of providing a bail or security, wrongful arrest etc.

Part III - "Appendixes". This part contains texts of international conventions and internal acts regulating arrest of ships. Various examples of arrest applications and court orders are also included.

The book is written clearly and concisely. It is a valuable work in the field of maritime law. We recommend it to everyone who has a practical or academic interest in this important subject.

PLOVIDBENO PRAVO REPUBLIKE HRVATSKE

Ivo Grabovac

Split, 2003., 458 str., Izdavač: Književni krug, Split

U izdanju “Književnog kruga” objavljena je nova knjiga “Plovidbeno pravo Republike Hrvatske”, autora prof. dr. sc. Ive Grabovca.

Opsežnu materiju pisac je podijelio u dva dijela. U prvome dijelu “Pomorsko pravo”, uz objašnjenje osnovnih pomorskopravnih pojmova i kratkog povijesnog pregleda razvitka pomorskog prava u svijetu i kod nas, osobita se pažnja posvećuje međunarodnome pravu mora. U okviru toga analizira se pravno uređenje morskih i podmorskih prostora Republike Hrvatske.

Slijede poglavlja u kojima se obrađuju najvažniji instituti pomorskog upravnog prava s naglaskom na pravni aspekt sigurnosti plovidbe. Pisac analizira i druga aktualna ali i sporna pitanja kao što su pravno uređenje pomorskog dobra, pravni položaj zapovjednika broda i članova posade, odgovornost brodovlasnika za štetu koju pretrpi član posade, itd.

Autor potom vrlo iscrpno i sustavno analizira problematiku pomorskog imovinskog prava. Ponajprije govori o imovinskopravnim osobinama broda te o uređenju prava vlasništva i drugih stvarnih prava na brodu. Zatim objašnjava pravni položaj različitih osoba koje se javljaju u pomorskome prijevozu. Središnje mjesto zauzima analiza položaja brodara, osobito s obzirom na mogućnost ograničenja njegove odgovornosti. Zasluženu pažnju dobija i pravni položaj drugih sudionika plovidbenog pothvata (naručitelj, krcatelj, primatelj, pomorski agent, otpremnik, lučki slugač, itd.).

Slijede poglavlja u kojima se obrađuju ugovori o iskorišćivanju brodova. Daje se njihova sistematska podjela i definicije. Potom se proučava ugovor o prijevozu stvari morem. Uz vrlo podrobnu analizu svake faze toga ugovora, posebna pažnja posvećuje se prijevoznim ispravama iz toga ugovora, odgovornosti prijevoznika za štete na stvarima i za zakašnjenje te plaćanju vozarine.

Pisac detaljno tumači i druge ugovore o iskorišćivanju broda, osobito ugovor o prijevozu putnika i prtljage te ugovor o tegljenju. Zasluženu pozornost poklanja pravnom uređenju prijevoza u kojem sudjeluje više prijevoznika kao i uređenju ugovora o zakupu broda.

Niz drugih značajnih instituta pomorskog prava također je objašnjeno u ovome dijelu knjige (zajednička havarija, sudar brodova, spašavanje, izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara). Obrađeni su i važni pojmovi vezani uz institut pomorskoga osiguranja. Prvi dio završava poglavljima o mjerodavnom pravu i o

nadležnosti sudova Republike Hrvatske te o ovrsi i osiguranju na brodovima.

Drugi dio knjige nosi naslov "Pravo unutarnje plovidbe". Kako u Republici Hrvatskoj postoji načelna ujednačenost pravnog uređenja pomorske i unutarnje plovidbe, pisac je osobitu pažnju posvetio onim pravnim sadržajima čija se regulativa u unutarnjoj plovidbi razlikuje od pomorske plovidbe. U tom kontekstu kritički se analiziraju odredbe Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, ali i odredbe Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi, iz 2000. godine.

Uz analizu upravnopravnog položaja broda unutarnje plovidbe, posebno se govori, između ostalog, i o općem ograničenju odgovornosti brodarka u unutarnjoj plovidbi, sudaru brodova, spašavanju, vađenju potonulih stvari, itd.

Na kraju knjige nalazi se opsežan popis literature i kazalo koje sadržava više od četristo obrađenih pojmova.

Knjiga "Plovidbeno pravo Republike Hrvatske" još je jedno vrhunsko znanstveno djelo profesora Grabovca. Ne zanemarujući sve druge iznimne kvalitete ove knjige, posebno ističemo njezinu aktualnost. Naime, nakon što se svaki institut pomorskoga prava u knjizi obradi sa stajališta važećih zakonskih i konvencijskih propisa, daje se prikaz uređenja istoga instituta *de lege ferenda*, kroz analizu relevantnih odredaba Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika. Taj se dokument već duže vrijeme nalazi u zakonodavnom postupku. Takav pristup pisca dat će knjizi dodatnu vrijednost u trenutku kada izmjene i dopune Pomorskog zakonika stupe na snagu.

Najnovije djelo profesora Grabovca može poslužiti ne samo kao cjelovit i suvremen udžbenik plovidbenoga prava, nego i kao dragocjen priručnik teoretičarima i praktičarima pri iznalaženju odgovora na konkretna pitanja iz ovoga područja. Stoga ova knjiga zasigurno zauzima jedno od najistaknutijih mjesta u našoj plovidbenopravnoj literaturi.

Dr. sc. Jasenko Marin, viši asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

Ivo Grabovac: Plovidbeno pravo Republike Hrvatske (The Republic of Croatia's Law of Shipping)

Književni krug, Split, 2003, 458 pages

The book is divided into two thematic units: maritime law and the law of inland navigation.

The thematic unit dealing with maritime law is itself divided into two parts. The first part consists of Introduction, Maritime space and sea-bed of the Republic of Croatia and Maritime administrative law - safe navigation. The second part deals with maritime property and commercial law.

The law concerning inland navigation is dealt with in separate chapters in so far as it differs from the provisions of Croatian maritime law. That approach is correct because the regulations in both branches of shipping are the same so that the rules of maritime law, mutatis mutandis, are also valid for inland navigation and shipping.

The book represents a comparative analysis of particular institutions of Croatian maritime law and inland navigation law with special reference to international relations and to the significance of numerous international conventions regulating the relationship between the two types of navigation and shipping.

The book includes particular chapters dealing with the proposed amendments to the Croatian Maritime Code.

"The Republic of Croatia's Law of Shipping" will serve as a university textbook as well as a useful book of reference for theoreticians and practitioners of shipping law.

REPUBLIKA HRVATSKA I ISKLJUČIVI GOSPODARSKI POJAS

Mr. sc. Marina Vokić Žužul

Zagreb, 2003., 307 str., Izdavač: Novi informator, Zagreb

U izdanju "Novog informatora" izašla je knjiga "Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas" autorice Marine Vokić Žužul, asistentice Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti.

Autorica je u ovoj monografiji sustavno i temeljito obradila međunarodno pravni režim "*exclusive economic zone*" u našoj literaturi preveden kao isključivi gospodarski pojas, isključiva ekonomska zona ili gospodarska zona, a u međunarodnom pravu uređen Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine.

Temeljni izvor autorici za njezinu znanstvenu analizu upravo su odredbe ove međunarodne konvencije ali i odredbe Pomorskog zakonika, kao i brojna domaća i strana literatura o ovom pitanju. Osobitu vrijednost ovoj monografiji daje prikaz i kritički osvrt na primjere iz nacionalni zakonodavstava i prakse država koje su gospodarski pojas uspostavile na morima u svim dijelovima svijeta. Također, statistički podaci o raznim pokazateljima vezanim uz ovaj institut i problem međunarodnog pravnog režima gospodarskog pojasa, koje je autorica s velikom pažnjom prikupila i u radu stručno ocijenila, ovu knjigu čine sadržajnom i bogatom informacijama.

Problem gospodarskog pojasa autorica ne proučava samo kroz prikaz pravnog uređenja materije u konvencijskim odredbama, te u literaturi i stajalištima međunarodno pravne doktrine o ovom pitanju, već je njezin cilj istraživanja posvećen ovom problemu u kontekstu društvene zbilje Republike Hrvatske. Središnji dio rada nastoji pružiti odgovor, točnije njegova autorica raščlanjuje ključno pitanje - što sve čini sadržaj međunarodno pravnog režima gospodarskog pojasa i koje su prednosti njegovog uspostavljanja ne samo za budućnost Hrvatske nego i Jadranskog mora.

Autorica tretira temu ponajprije s pravnog aspekta, znači u okvirima međunarodnog prava mora, ali ne zanemaruje osvrt na multidisciplinarni pristup koji složenost ove teme svakako zahtijeva. U kontekstu toga iz knjige je moguće steći i vrlo interesantna saznanja o gospodarenju živim morskim bogatstvima, mjerama očuvanja i optimalnog iskorištavanja živih morskih organizama, gospodarenju vrstama od dna, rudnim i drugim neživim bogatstvima. Zaštita znanstvenog istraživanja i očuvanja morskog okoliša također su problemi koji se razmatraju u okviru analize raznih aspekata (izvanpravnih činjenica) koji čine sadržaj ovog međunarodno pravnog režima, a koristeći strukturu i terminologiju Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora.

Strukturu rada čini šest dijelova - poglavlja. U prvom dijelu autorica prikazuje

povijesni pregled nastanka ovog instituta međunarodnog prava mora i temeljna obilježja njegovog pravnog statusa i režima. U okviru tog dijela posebnu pažnju posvećuje analizi granica prostiranja isključivog gospodarskog pojasa. U sklopu te teme posebno su interesantni primjeri iz propisa i prakse nacionalnih zakonodavstava u pogledu granica prostiranja gospodarskog pojasa, te analiza primjene kriterija udaljenosti u praksi, kao i problem određivanja gospodarskog pojasa uz otoke.

Drugi dio rada nosi naslov "Isključivi gospodarski pojas i obalne države". U njemu su analizirana suverena prava obalnih država, jurisdikcija i dužnosti obalne države.

U trećem dijelu prikazana su prava i slobode koje u isključivom gospodarskom pojasu obalne države uživaju sve druge države u svezi ovog međunarodno pravnog režima.

U četvrtom dijelu razmatra se problem razgraničenja prostora gospodarskih pojasa. Peti dio u cjelini je posvećen specifičnim uvjetima Hrvatske vezanim uz uspostavljanje tog morskog pojasa i njegove moguće granice.

Zaključke svog istraživanja autorica prezentira u šestom dijelu knjige. U okviru toga ona objašnjava razloge koji govore u prilog uspostavljanju isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske, a koji su vrlo brojni. Ponajprije, Hrvatska bi njegovim proglašavanjem stekla ne samo isključivo pravo ribolova nego i druga važna prava koja se odnose na istraživanje, iskorištavanje, očuvanje i racionalno gospodarenje morskim bogatstvima, a koja su od iznimne važnosti. Time bi se, ističe autorica, moglo spriječiti trajno osiromašenje bioloških bogatstava u tome području, koje je kao otvoreno more već godinama izloženo nekontroliranom izlovljavanju odnosno uništavanju ribljeg fonda. Uz gospodarske interese u tom morskom prostoru, autorica zaključuje kako se kao najvažniji razlozi za njegovo proglašenje mogu ocijeniti nova vrijedna prava koja bi Hrvatska stekla u okviru antipolucijske jurisdikcije. Po autoričinom mišljenju, proglašenje gospodarskog pojasa donosi i druge prednosti koje bi Hrvatska mogla steći njegovim ustanovljavanjem, a to su prava koja proistječu iz jurisdikcije u pogledu znanstvenog istraživanja u tom prostoru za Hrvatsku, a koja su važna ne samo zbog mogućnosti zaštite njezinih znanstvenih i s njima povezanih materijalnih interesa, nego i iz razloga sigurnosti i obrane. Suverena prava koja bi Hrvatska dobila u pogledu drugih djelatnosti radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja toga pojasa, kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struje i vjetrova, u budućnosti bi Hrvatskoj vjerojatno mogla donijeti i niz daljnjih prednosti. Otvorena pitanja vezana uz nadziranje i sprečavanje povreda režima budućeg gospodarskog pojasa autorica ocjenjuje neprihvatljivim argumentima za odustajanje od njegova proglašenja. U donošenju svojih zaključaka autorica je imala na umu ponajprije važnost koju Jadransko more ima za našu državu i njezine dugoročne interese, posebno one vezane uz turizam i ribarstvo, te sve mogućnosti njegove djelotvornije ekološke zaštite. Slijedom čitave analize, konačni zaključak autorice je

da ne postoje nikakve međunarodnopravne zapreke, te se pravnim argumentima ne može osporiti pravo Republike Hrvatske da proglasi isključivi gospodarski pojas.

Sadržaj knjige čine i četiri zemljopisne karte, od kojih je posebno važna karta u koju je ucrtan potencijalni isključivi gospodarski pojas Republike Hrvatske. U prilogu knjige nalazi se: integralni tekst Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, dijelovi Pomorskog zakonika i to dio prvi - Opće odredbe i dio drugi - Morski i podmorski prostori Republike Hrvatske. Na kraju se nalazi opširno kazalo pojmova, te vrlo vrijedan popis literature koji je autorica koristila, a koji i drugim čitateljima može poslužiti kao izvor u njihovom proučavanju ove materije.

Građu je autorica, uz uporabu standardne pravne terminologije, nastojala prikazati što je moguće jasnije i jednostavnije i to ovo djelo čini pristupačnim svakome tko želi objektivnu, razumljivu i stručnu informaciju o ovom problemu.

Pojavljivanje svake nove knjige uvijek je događaj koji izaziva pozornost bez obzira na znanstveno područje ili specifičan problem kojim se bavi. Međutim, u ovom trenutku objavljivanje knjige mr. sc. Marine Vokić Žužul "Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas" ima daleko širi značaj. Njezina aktualnost nesumnjivo povećava njezinu vrijednost. Stoga autoričina recentnost na ovom polju daje posebnu važnost ovom djelu. Naime, jedna od tema o kojoj se u Republici Hrvatskoj zadnjih mjeseci intenzivno raspravlja je upravo proglašavanje gospodarskog pojasa. Ovo štivo pruža svim zainteresiranim odgovor na brojna pravna i stručna pitanja o tome, bez obzira na to jesu li dobri poznavatelji prava mora ili su samo u potrazi za konciznim i objektivnim informacijama o ovom međunarodno pravnom režimu. Krug čitatelja ove knjige bit će nesumnjivo vrlo širok. Ona će biti vrijedan izvor informacija svakome tko zbunjen proturječnim informacijama u medijima čezne za objektivnom i stručnom analizom pitanja kojima se ovaj rad bavi.

Što je još važnije, njezina prava svrha bila bi ostvarena ako bi stručnoj javnosti, te osobama koje se u svom profesionalnom radu susreću sa pitanjima vezanim uz ovaj specifični režim na moru, prvenstveno u resorima pomorstva, vanjskih poslova, a i drugim državnim tijelima poslužila kao izvor za njihovu sustavnu analizu. Time bi knjiga na najbolji mogući način pridonijela donošenju optimalne odluke o pitanju Republike Hrvatske i njezinog gospodarskog pojasa.

Sama autorica u knjizi naglašava kako je pitanje "Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas" iznad svega vrlo važno praktično pitanje našeg društva i države koja strategiju svog budućeg razvoja vezuje uz more. Upravo zbog toga, autorica je u svojoj sveobuhvatnoj analizi nastojala usmjeriti pozornost na one međunarodno pravne norme kojima bi se na najbolji način mogli štititi interesi Hrvatske u upotrebama mora predviđenim režimom isključivog gospodarskog pojasa.

Nakon monografije akademika Davorina Rudolfa "Morski gospodarski pojas u međunarodnom pravu", Split 1988., ovo je prva cjelovita monografija koja se bavi

ovim pitanjem. Zbog toga je objavljivanjem knjige “Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas” mr. sc. Marine Vokić Žužul, naša literatura iz prava mora obogaćena iznimno vrijednim djelom.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

Marina Vokić Žužul: Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas (The Republic of Croatia and the Exclusive Economic Zone)

Novi informator, Zagreb, 2003, 307 pages

This book represents a very systematic analysis of the provisions of the UN Convention on the Law of the Sea about the exclusive economic zone and its implementation in Croatian legal order.

The author divided the subject matter of this book into six chapters. In the first part she explains the legal nature and historical development of this institute of the international law of the sea. Further she continues with the analysis of the specific legal regime and the breadth of the exclusive economic zone. The author gives examples of national laws of States, which proclaimed the exclusive economic zone. The topic of the second part of the book is "The exclusive economic zone and coastal States". The author analyses rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone. In this part of the book the author also analyses: conservation of the living resources, utilization of the living resources, stocks occurring within the exclusive economic zones of two or more coastal States or both within the exclusive economic zone and in an area beyond and adjacent, marine mammals, anadromus stocks and sedentary species. In the third part the author elaborates on the rights and duties of other States in the exclusive economic zone. In the fourth part attention is devoted to the delimitation of the exclusive economic zone between States. In the fifth part of the book the author deals with relevant questions regarding to the Republic of Croatia's right to proclaim its exclusive economic zone.

In conclusion the author explains all rights and duties which the Republic of Croatia would obtain by proclaiming the exclusive economic zone. Those would be: sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, or the waters superjacent to the sea-bed and of the sea-bed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds, the establishment and use of artificial islands, installations and structures, marine scientific research, the protection and preservation of the marine environment and other rights and duties provided for in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

The book is written very concisely, systematically and in clear and highly readable style. It serves as a very actual information for anyone who wants an information on this subject, as well as for those who are engaged in a theoretical and practical way in this law of the sea regime.

UPUTE AUTORIMA

Časopis *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* objavljuje priloge iz područja pomorskog prava i prava mora. Pored radova koji podliježu recenzentskom postupku i kategoriziraju se (*izvorni znanstveni članak, prethodno priopćenje, pregledni članak, izlaganja sa znanstvenog skupa, stručni članak*), časopis objavljuje prikaze domaće i strane sudske prakse, prijevode međunarodnih unifikacijskih instrumenata, osvrte, izvješća sa znanstvenih i stručnih skupova i prikaze knjiga. Recenzente bira Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama.

Radovi se dostavljaju poštom na adresu uredništva- Jadranski zavod HAZU, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb - pripremljeni na disketi u programu Word for Windows te otisnuti u dva primjerka s dvostrukim proredom ili na e-mail adresu: jz@hazu.hr.

Dostavljeni radovi trebaju zadovoljavati sljedeće kriterije:

- Rad treba biti pisan na hrvatskom jeziku ili na jednom od svjetskih jezika.
- U zaglavlju rada treba navesti naslov rada, ime i prezime autora, zanimanje, te točan naziv i sjedište ustanove u kojoj autor radi.
- Svaki kategorizirani članak sadrži kratak i jasan sažetak svrhe i rezultata istraživanja (optimalni opseg sažetka je oko 250 riječi) te ključne riječi.
- Bez obzira na jezik članka, sažetak mora biti na hrvatskom jeziku i na jednom od svjetskih jezika (najčešće engleskom).
- Sažetak na jeziku članka dolazi između zaglavlja i teksta članka. Sažetak na drugom jeziku dolazi iza teksta članka i mora sadržavati naslov članka i ključne riječi.

Uredništvo moli odvjetnike i druge pravne stručnjake koji se u poslovnoj praksi susreću s predmetima iz područja pomorskog prava da nam dostave prijepise onih presuda koje smatraju prikladnima za objavljivanje u časopisu.

Uredništvo