ISSN 1331-9914

UDK 347.79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

POREDBENO POMORSKO PRAVO

COMPARATIVE MARITIME LAW

PPP god. 43, broj 158, str. 1-317, Zagreb, 2004.

ISSN 1331-9914 UDK 347.79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

POREDBENO POMORSKO PRAVO

COMPARATIVE MARITIME LAW



PPP god. 43, broj 158, str. 1-317, Zagreb, 2004.

POREDBENO POMORSKO PRAVO - COMPARATIVE MARITIME LAW

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

Za izdavača/For Publisher: Akademik Slavko Cvetnić

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

Zamjenica glavnog urednika/Assistant Editor: Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić

Uredništvo/Editorial Board:
Prof.dr. Luigi Condorelli, Université de Gèneve, 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/Editiorial Secretary: Vlatka Živojnović

Financijska suradnja/ Our thanks for financial support to:
Udruga pomorskih kapetana-Split; Poslijediplomski znanstveni studij "Pomorsko pravo i pravo mora" Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

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

Časopis izlazi: 1 puta godišnje

Naklada: 250 primjeraka

Prijelom i tisak/Print: Intergrafika d.o.o., Zagreb, Bistranska 19, kolovoz, 2004.

SADRŽAJ

Stranica

Prof.dr.sc. Ivo Grabovac, Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske (izvorni znanstveni članak) 1

Standardising Maritime Law and Croatian Interests (original scientific paper) 9

Prof.dr.sc. Dragan Bolanča, Osnovne značajke Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003. godine (izvorni znanstveni članak) 11

The Elementary Significance of Act of Maritime Demesne and Sea Ports (2003) (original scientific paper) 42

Prof.dr.sc. Časlav Pejović, Documents of Title in Carriage of Goods by Sea under English Law: Legal Nature and Possible Future Directions (original scientific paper) 43

Vrijednosni papiri u prijevozu robe morem u engleskom pravu: pravna priroda i buduće smjernice (izvorni znanstveni članak) 83

Prof.dr.sc.Vesna Barić Punda, mr.sc.Damir Juras, Pravo progona u propisima Republike Hrvatske i praksi Ministarstva unutarnjih poslova od 1992. do 2002. godine (izvorni znanstveni članak) 85

Right of Hot Pursuit in the Regulations of the Republic of Croatia and in the Practice of the Ministry of Internal Affairs from 1992 to 2002 (original scientific paper) 99

Mr.sc. Vesna Skorupan, Obveze prijevoznika - recentna rješenja nacrta Konvencije o prijevoznom pravu (Draft Instrument on Transport Law) (izvorni znanstveni članak) 101

Carrier's Obligations - New Provisions Proposed by the Draft Instrument on Transport Law (original scientific paper) 152

Mr.sc. Savo Marković, Reglementarno inoviranje privremene mjere zaustavljanja broda u prijedlogu Zakonu o pomorskoj plovidbi u odnosu na međunarodno konvencijsko i komparativno pravo i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (izvorni znanstveni članak) 153

Innovatory Regulations of Temporary Measure of Arrest of Ships in the Proposal of Law on Maritime Navigation in Relation to International Conventions and Comparative Law and the Maritime and Inland Navigation Act (original scientific paper) 195

Doc.dr.sc. Axel Luttenberger, Naknada štete za onečišćenje mora iz kopnenih izvora (pregledni članak) 199

Compensation for Damage Caused by Marine Pollution from Land-based Sources (review) 212

Mr.sc. Marina Vokić Žužul, Jurisdikcija obalne države u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša u gospodarskom pojasu (pregledni članak) 213

Jurisdiction of the Coastal State with Regard to the Protection and Preservation of the Marine Environment in the Exclusive Economic Zone (review) 226

Mr.sc. Marija Pospišil Miler, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine (prethodno priopćenje) 227

Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 2002 (preliminary communications) 262

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

Ustavni sud Republike Hrvatske, odluka broj: U-III / 2318 / 2001. od 4. veljače 2004. Odbačaj ovršnog prijedloga nakon osnivanja Fonda ograničene odgovornosti (prikaz: **mr.sc. Vesna Skorupan**) 263

Decision to Reject a Request for Judicial Enforcement after the Constitution of the Limitation Fund 265

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Revt-52/03-2 od 15. travnja 2003. Nadležnost za odlučivanje o nadoknadi uloženih sredstava za uređenje objekta na pomorskom dobru (prikaz: **mr.sc. Vesna Skorupan**) 266

Jurisdiction over the Settling of Disputes Arising from the Claims for Compensation of Investments in Maritime Demesne 268

Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: Rev-19/01-2 od 22. veljače 2001. Odgovornost za štetu nastalu uslijed ratnih operacija na brodu usidrenom u luci (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**) 269

Liability for Loss of Ship Anchored in Port due to War Operations 271

Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: II Rev-155/1999-2 od 8. srpnja 2003. Zahtjev za isplatu iznosa osiguranja za slučaj smrti pomorca (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**) 272

Claim for Payment of Sum Insured for Death of Seaman 274

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Gr-679/1999-2 od 27. rujna 2000. Stvarna nadležnost za postupanje u sporu za naknadu štete nastale na brodu koji se nalazio na navozu (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**) ... 275

Real Competence for the Settling of Disputes Arising from the Claims for Compensation of Damages on the Ship which Was on the Slipway 276

Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: II Rev-93/01-2 od 26. rujna 2001. Odgovornost za štetu zbog bolesti pomorca (azbestoza) (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**). 277

Liability for Loss due to Seaman's Disease (Asbestosis) 279

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Gr1-836/02-2 od 17. listopada 2002. Stvarna nadležnost za odlučivanje u radnom sporu između člana posade i brodara (prikaz: **mr.sc. Vesna Skorupan**) 280

Real Competence for the Disputes Arising from the Contract on Employment of a Crew Member 281

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda broj: XIV Pž-2596/01-2 od 5. studenog 2002. Mjerodavno pravo za odgovornost za štetu zbog tjelesne ozljede pomorca (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**) 282

Applicable Law for Operator's Liability for Damages Arising from the Injury of a Crew Member 286

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

Queen's Bench Division (Commercial Court), CMA CGM S.A v. Classica Shipping Co. Ltd (brod "Djakarta"), presuda od 27. ožujka 2003. Jesu li naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru ovlašteni ograničiti odgovornost u odnosu na tražbine brodovlasnika prema njima (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**) 287

Are the Charterers Entitled to Limit Liability for Maritime Claims Brought against Them by the Shipowners 299

Court of Appeal, Ali Reza-Delta Transport Co. Ltd v. United Arab Shipping Co. S.A.G., presuda od 2. svibnja 2003. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog uništene opreme za rukovanje teretom na doku - oblik naknade štete (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**) 300

Carrier's Liability for Damages Arising from Destruction of the Equipment for Handling the Cargo on Dock 303

PRIKAZI KNJIGA

Dragan Bolanča, Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2003., 418 str. (prikaz: **doc.dr.sc.Jasenko Marin**) 305

Dragan Bolanča, The Legal Status of Sea Ports as Maritime Demesne in the Republic of Croatia 308

Jasenko Marin, Privremene mjere zaustavljanja broda, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2003., VI + 238 str. (prikaz: **mr.sc.Vesna Skorupan**) .. 310

Jasenko Marin, Arrest of Ships, Faculty of Law, University of Zagreb, 2003, VI + 238 pages 314

UPUTE AUTORIMA 317

UJEDNAČAVANJE POMORSKOG PRAVA I INTERESI HRVATSKE

Dr. sc. IVO GRABOVAC, redoviti profesor
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
Domovinskog rata 8, 21000 Split

UDK 349.79
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 28.10.2003.
Prihvaćeno za tisak: 24.03.2004.

Republika Hrvatska, kao pomorska država, ima osobiti interes pratiti unifikacijske težnje u uređenju pomorskopravnih odnosa. Hrvatska je poglavito dužna ratificirati i primjenjivati konvencije i dogovore iz područja sigurnosti plovidbe, njihove česte izmjene i dopune (osobito SOLAS), jer je riječ o danas općeprihvaćenim međunarodnim obvezama koje brodovi moraju ispunjavati ako žele nesmetano uplovljavati u inozemne luke. Isto tako je nesporno da su interesi Republike Hrvatske u pomorskom poduzetništvu prihvaćanje novih međunarodnih konvencija, odnosno njihovih izmjena i dopuna, na području pomorskog imovinskog prava, te njihovo što dosljednije ozakonjenje u domaćem pravu. Stoga se moramo prilagođavati i suvremenim težnjama za povišenjem granica odgovornosti i pooštrenjem odgovornosti pomorskog poduzetnika u zaštiti oštećenih osoba (npr. u slučaju onečišćenja mora ili u prijevozu putnika). U Republici Hrvatskoj ostvaruju se ciljevi ujednačavanja pomorskog prava u izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.

***Ključne riječi**: unifikacija, Republika Hrvatska, konvencije.*

UVOD

Razgranato međunarodno pomorsko poduzetništvo nastoji ukloniti razlike u pomorskopravnom reguliranju. Različiti nacionalni propisi o pomorskim odnosima koče nesmetani razvoj pomorske plovidbe i trgovine te izazivaju pravnu nesigurnost (problem u primjeni mjerodavnog prava). Ujednačavanje (unifikacija) pomorskog prava, kako na području pomorskog imovinskog prava, tako i u sklopu javnoga i pomorskog upravnog prava (sigurnost plovidbe), imperativ je današnjice. Naime, plovidbena djelatnost obavlja se na području većeg broja država, pa je nužno da se čitav pothvat, kao jedinstvena cjelina, uredi sadržajno jednakim propisima.

Ujednačavanje se postiže putem donošenja međunarodnih konvencija koje bi države trebale prihvaćati (ratificirati, potvrđivati) i primjenjivati.

Ujednačenje je nužno i zbog činjenice što pomorsko pravo izvorno pripada kontinentalnom pravnom sustavu, ali u suštini predstavlja miješani pravni sustav jer sadrži niz elemenata anglosaksonskog prava.[1] Upravo je i zbog toga nužna primjena međunarodnih konvencija koje nastoje kompromisno približiti često divergentne institute dvaju pravnih sustava, čime se postiže osnovni cilj - ujednačavanje (unifikacija).

Dakle, međunarodne su konvencije, kao što je rekao Patrick Griggs, predsjednik CMI-a, "the tool of unification today".[2]

Specijalizirane međunarodne organizacije svojim djelovanjem pomažu i pridonose ujednačavanju pomorskog prava. Spomenut ću četiri takve organizacije koje imaju osobito značajnu ulogu u radu i pripremi pomorskih konvencija.

ComitŽ maritime international (CMI), Međunarodni pomorski odbor, bila je od 1897. godine, kada je osnovana, jedina međunarodna organizacija kojoj je bio osnovni zadatak rad na ujednačavanju (unifikaciji) pomorskog prava. Taj njen položaj trajao je do 1967. godine kada je nakon poznate nesreće tankera "Torrey Canion" u sklopu IMCO-a (sada IMO-a, International Maritime Organization, Međunarodna pomorska organizacija) osnovan Pravni odbor s ciljem da se regulira odgovornost i naknada štete u slučaju onečišćenja mora uljem s tankera. 1964. godine Opća skupština Ujedinjenih naroda oformila je Međunarodnu konferenciju UN o trgovini i razvoju (UNCTAD, United Nation Conference on Trade and Development). Dvije godine kasnije Ujedinjeni su narodi ustrojili Povjerenstvo UN o međunarodnom trgovačkom pravu (UNCITRAL, United Nation Commission on International Trade Law) kao specijalizirano pravno tijelo koje će se baviti problematikom međunarodnog trgovačkog prava, koje uključuje i pomorsko pravo. Te tri spomenute organizacije vremenom su svojim djelovanjem potisnuli ulogu koju je nekad isključivo imao CMI na području rada na unifikaciji (ujednačavanju) međunarodnog pomorskog prava. Tako je Pravni odbor IMO-a postao temeljni koordinator u usklađivanju i usmjeravanju međunarodnih instrumenata na polju međunarodnog privatnog pomorskog prava (s tim valja osobito naglasiti značajnu pripomoć IMO-a u reguliranju sigurnosti plovidbe - Odbor za pomorsku sigurnost i za zaštitu morskog okoliša - Odbor za zaštitu morskog okoliša). Međutim, u posljednje vrijeme djelatnost CMI sve je značajnija, jer se ta organizacija nameće vlastitim prijedlozima kada ocijeni da je nužno ("compelling need") pristupiti poslu međunarodnog ujednačavanja odgovarajuće materije pomorskog prava. CMI se iskazuje i kao veoma koristan suradnik IMO-a, UNCTAD-

[1] Dragan Bolanča, Maritime Law in the Era of Globalisation - Universal Law of a Mixed Legal System, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 39, 3-4 (67-68), str. 338.

[2] IMLIe-News (Issue No 16, 30 April 2003), e-mail.

a i UNCITRAL-a u pripremi, obradi nacrta raznih međunarodnih konvencija. Tako se kao primjer suradnje može istaći i rad CMI na recentni UNCITRAL-ov Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu (Draft Instrument on Transport Law).[3]

PRIHVAĆANJE MEĐUNARODNIH KONVENCIJA KAO NUŽNOST ZA UNIFIKACIJU POMORSKOG PRAVA I REPUBLIKA HRVATSKA

U kontinuitetu unifikacije (ujednačavanja) ne donose se samo nove konvencije, nego se mijenjaju i nadopunjavaju postojeće a kao rezultat, najprije istaknimo, stalnih tehničkih inovacija u gradnji i uporabi novih specijaliziranih tipova brodova, koji dosižu znatne brzine, prilagođenih potrebama tržišta, sve rigoroznijih standarda o sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života i imovine na moru (stoga je Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru - SOLAS podložna stalnim izmjenama i dopunama). Tim se nastojanjima pridodaju i sve zahtjevniji uvjeti međunarodne zaštite morskog okoliša. I tijela Europske Unije u posljednje vrijeme sve aktivnije sudjeluju u procesu usuglašavanja propisa pod okriljem poglavito IMO-a. Nastoji se, naime, strože standarde o sigurnosti plovidbe i zaštiti okoliša inkorporirati u globalne standarde. I Republika Hrvatska mora i dalje osiguravati dosljednu primjenu usvojenih standarda kako bi omogućila razvoj vlastite flote[4] i osigurala primjerenu zaštitu Jadrana.[5] U prijedlozima izmjena i osobito dopuna Pomorskog zakonika RH nastoje se ugraditi sve najsuvremenije promjene u brojnim međunarodnim konvencijama, kojih je Hrvatska država ugovarateljica, o sigurnosti plovidbe i zaštiti mora od onečišćenja.[6]

I na području pomorskog imovinskog prava valja usklađivati domaće zakonodavstvo s normama prihvaćenih međunarodnih konvencija odnosno njihove izmjene i dopune od kojih koristi ima naše brodarstvo, te zaštitili interesi osoba koji kao slabiji partner u nekom poslu mogu biti ugroženi (npr. putnici) ili kojima prijete velike štete od djelatnosti u kojima izravno ne sudjeluju (npr. oštećeni u slučaju onečišćenja mora uljem što je u posljednje vrijeme osobito aktualno zbog učestalih nesreća tankera).

---

[3] Usp. The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods (by sea) and other Transport Conventions - Comparative Table, *Year book 2002 Annuaire, CMI*, str. 175-305.

[4] Primjenom Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca 1978. (STCW) Republika Hrvatska našla se na "bijeloj listi" među 72 države koje su u potpunosti primijenile spomenutu Konvenciju, od ukupno 135 potpisnica (Pavao Komadina, Maja Markovčić Kostelac, Željko Kiperaš, Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštite okoliša u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, Rijeka 40, 2002., str. 32.

[5] Pobliže Komadina i dr., *op. cit.*, str. 23-34.

[6] Kratki prikaz konvencija o sigurnosti i zaštiti mora od onečišćenja v. Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 41-45, 59-78.

Pomorsko bi nacionalno zakonodavstvo trebalo biti podložno izmjenama i dopunama, usklađeno s novim konvencijskim tendencijama, naravno u pretpostavci da odgovaraju bitnim odrednicama domaćeg prava. Dvojbeno ipak može biti kada pristupiti promjenama. Svakako je ozbiljan test kada konvencija stupi na snagu, a država je tu konvenciju ratificirala (a ta ratifikacija može, po procjeni države, uslijediti i prije nego što je konvencija formalno stupila na snagu). Međutim, bilo je slučajeva (i u našem pravu) da se domaće zakonodavstvo usklađivalo s tekstom konvencije i prije nego što ju je država ratificirala (potvrđivala, prihvatila). Danas ne bi trebalo biti sporno prihvaćati konvencijska rješenja o povišenju granica odgovornosti, uključujući i mogućnost pooštrenja temelja odgovornosti, za štete u pomorskom poduzetništvu, jer se i s razloga pravednosti oštećenim osobama, odnosno trećim osobama žrtvama nezgoda pruža adekvatnija zaštita. To se osobito odnosi na štetne posljedice od onečišćenja mora uljem (ali i drugim štetnim tvarima) i na putnike; stoga bismo trebali razmisliti da se čim prije ratificira Protokol o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (1974.) iz 2002. godine.

Promjene su osobito intenzivne na području sigurnosti na moru. Konvencije o sigurnosti plovidbe podliježu stalnim izmjenama i dopunama (osobito Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru - SOLAS). Republika Hrvatska je dužna promptno prihvaćati te promjene, razrađujući ih zakonskim i podzakonskim aktima, jer bi inače moglo biti velikih poteškoća za naše brodove koji uplovljavaju u razne inozemne luke.

Dakle, interesi Republike Hrvatske u pomorskom poduzetništvu upravo su dosljedno prihvaćanje brojnih međunarodnih konvencija koje imaju važni utjecaj na međunarodno reguliranje. Dosljedno znači i što vjernije usuglašavanje izričaja s izvornim tekstom konvencije, kako bi se izbjegle nesuglasice u tumačenju (primjer je kontroverzna formulacija osebujnog anglosaksonskog izričaja za kvalificiranu krivnju). Izmjene i dopune Pomorskog zakonika RH imale su kao glavni zadatak usuglašavanje s tekstom konvencija, poglavito njihovim nadopunama i promjenama. Značajne su intervencije na području stvarnih prava, zapravo hipoteke na brodu i pomorskih privilegija (u skladu s Međunarodnom konvencijom o pomorskim privilegijama i hipotekama, 1993., te spašavanja (npr. promjene u tradicionalnom načelu "no cure - no pay", izjednačavanje vađenja potonulih stvari s akcijom spašavanja, što odgovara rješenjima ratificirane Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. Stanovita dvojba ubuduće mogla bi biti da li se prikloniti Haaško-Visbyjskim ili Hamburškim pravilima? Za sada smo se opredijelili za primjenu Haaško-Visbyskih pravila koje još uvijek prevladavaju i koje nama kao državi brodara više odgovaraju.[7]

[7] V. pobliže Ivo Grabovac - Dragan Bolanča, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 40 (2001), br. 155, str. 33-56.

MEĐUNARODNE KONVENCIJE POMORSKOG IMOVINSKOG PRAVA - PRIJEDLOZI I PONEKA DVOJBA

Izdvojit ću nekoliko konvencija pomorskog imovinskog prava te procijeniti koliki je opseg njihove primjene (prihvaćenosti) u međunarodnoj zajednici uzimajući u obzir objektivno mjerilo - broj ratifikacija.

Najuspješnija u povijesti po broju ratifikacija je Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem (CLC, 1969. - 103 ratifikacije). To je dokaz da je međunarodna zajednica bila jednodušna u ocjeni o nužnosti da se novonastala globalna pogibelj glede onečišćenja mora s tankera sankcionira konvencijskim odredbama o strogoj odgovornosti i učinkovitoj naknadi štete. Hrvatska je pristupila međunarodnom sustavu odgovornosti na temelju istoimene Konvencije iz 1992. godine (ta Konvencija s datumom 2. prosinca 2002. ostvarila je već 88 ratifikacija), što je potpuno opravdano, ali bi i promjenama zakonskih odredaba trebala pratiti tendenciju povišenja granica odgovornosti brodovlasnika.

Kako postupiti s vremenski najnovije donesenom konvencijom u nizu, s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (tzv. Bunker konvencijom) iz ožujka 2001. godine. Ona je nadopuna postojećem CLC i NHS sustavu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim opasnim i štetnim tvarima. Rano je još prognozirati njezino stupanje na snagu. Na račun te konvencije već je bilo kritičkih primjedaba o nekim rješenjima (npr. vezivanje ograničenja odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom za mjerodavni globalni, opći režim ograničenja, obvezno osiguranje i dužnost posjedovanja potvrde o takvom osiguranju za brodove preko 1000 tona nameće dodatni teret i troškove, širenje kruga osoba koje odgovaraju može dovesti do dugotrajnih procesa).[8] Stoga bi Republika Hrvatska trebala pri odlučivanju o prihvaćanju pričekati da ipak ta konvencija stupi na snagu. Isto bi tako valjalo pričekati i s ratifikacijom Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996. (HNS Konvencija).

Republika Hrvatska je pristupila (16. ožujka 2000.) Međunarodnoj konvenciji o spašavanju iz 1989. godine, otkazujući takvu Konvenciju iz 1910. Konvencija iz 1989. stupila je na snagu 14. srpnja 1996., sadrži suvremene prihvatljive odredbe (npr. o "posebnoj naknadi"), pa je i razumljivo da će se i Pomorski zakonik RH prilagoditi rješenjima iz te konvencije.

Hrvatska je pristupila Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. koja je relativno uspješna po broju ratifikacija (39), a očekuje se i proširenje

[8] Pobliže Dorotea Ćorić, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Zagreb 2002., str. 211.

kruga država koje će je prihvatiti, mada je još aktualna i Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova, 1957. Protokol (London 1996.) o izmjenama Konvencije iz 1976., koji znatno povisuje granice odgovornosti, nije još stupio na snagu, ali bi Republika Hrvatska trebala biti spremna prihvatiti ga i ugraditi u svoje domaće zakonodavstvo.

O dvojbama glede Haaško-Visbyjskih pravila (Konvencija o teretnici, 1924., odnosno izmjene i dopune, 1968., 1979., odnosno Hamburških pravila (Konvencija UN o prijevozu robe morem, 1978.) već je bilo riječi u ovom tekstu. Hrvatska je prihvatila Haaško-Visbyjska pravila, što je u sadašnjem trenutku prihvatljivo, mada je bilo i država koje su pristupile Haaškim pravilima a nisu Visbyjskim (a Haaška pravila imaju daleko veći broj ratifikacija nego Visbyjska), a postoje i razne druge kombinacije, osobito u svezi s Hamburškim pravilima kojima pristupaju poglavito države uvoznice ili izvoznice.

Kako postupiti s Međunarodnom konvencijom o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1993. Ona nije još stupila na snagu (svega 6 ratifikacija). Nije li zapreka u bržem prihvaćanju te konvencije u činjenici postojanja dvaju pravnih sustava glede stvarnih prava na brodu - angloameričkog i europskog, bez obzira na nastojanja da se to prevlada? Smatram da će ubuduće prevladati shvaćanja o aktualnosti i suvremenosti odredaba te konvencije, pa nema razloga da Republika Hrvatska već sada ne ugradi njene odredbe u Pomorski zakonik.

Na kraju, valja spomenuti i Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, 1910., kronološki prve u nizu unifikacijskih instrumenata, koja je svoju uspješnost dokazala velikim brojem ratifikacija, a osobito okolnošću da do danas nije bilo ni pokušaja da se izrade izmjene ili dopune te konvencije.

UMJESTO ZAKLJUČKA

Govoreći općenito, a s problematikom unifikacije pomorskog prava susreće se i Republika Hrvatska, iz iskustva se mogu fokusirati (izdvojiti) određene poteškoće, zapreke u ostvarenju toga cilja.

Kao smetnja što učinkovitije primjene određene konvencije ističe se činjenica da su rasprave o tekstu često veoma dugotrajne, a isto tako ne reagira se na vrijeme kada je određena problematika bila aktualna i zrela za međunarodno reguliranje (primjer je usvajanje tek 2001. godine Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, tzv. Bunker konvencija, koja se mogla pripraviti još u vrijeme donošenja Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, 1969. U svezi s tom konstatacijom valja istaći i često sporu reakciju kad je bjelodano da su određene promjene nužne. To se osobito iskazuje

u slučajevima povišenja granica, visine odgovornosti, pa se događa da pojedina nacionalna prava samoinicijativno propišu višu granicu, što ne pridonosi unifikacijskim težnjama. Smatram da je za ovu svrhu veoma korisno jednostavno prešutno prihvaćanje (povišenih) granica odgovornosti, tzv. »tacit acceptance procedure« u Pravnom odboru IMO-a za promjene limita odgovornosti. Kao primjer potrebitih promjena visine odgovornosti su protokoli Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (1974.) iz 1990., osobito onaj najnoviji iz 2002., koji znatno višim iznosima slijede realne zahtjeve u zaštiti interesa putnika.

Postoje nadalje slučajevi da se pristupi radu na konvencijskom tekstu, a da se nisu prethodno pribavili podaci o nacionalnim pravima na određenom području (primjer je Nacrt Konvencije o uklanjanju podrtina). Istini za volju valja reći da je općenito praksa CMI-a da u fazi priprema za tekst neke konvencije razašilje nacionalnim pravima upitnike sa zahtijevanim odgovorima.

Valja osobito biti oprezan pri formulaciji izričaja (poglavito ako su osebujnost samo određenog pravnog sustava, primjer čuvena anglosaksonska sintagma o kvalificiranoj krivnji koja dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti), kako ne bi u primjeni i sudskoj praksi izvazvali nepotrebne dvojbe u tumačenju.

Razlog zastoja u unifikacijskim zadacima može biti i u povećanim troškovima koji bi se nametnuli državi ugovarateljici zbog posebnih zahtjeva u nadzoru primjene ili u skupoj administraciji (čini se da je to problem u primjeni Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996. - HNS konvencija).

Poznato je da je jedno od značajnih mjerila uspješnosti neke konvencije broj ratifikacija (pristupanja). U samom konvencijskom tekstu predviđa se broj ratifikacija (pristupanja) kao uvjet stupanja na snagu. Ako je taj broj manji, veći su izgledi o ranijem stupanju na snagu, mada samo formalno stupanje na snagu, bez šireg prihvaćanja konvencije od strane respektabilnih pomorskih država (nije povoljna okolnost ako vodeće pomorske sile imaju negativan stav spram neke konvencije), ne mora biti plodna podloga u ostvarenju unifikacijskih ciljeva i zadataka.

Države bi morale, kada su u pitanju kronološki različite konvencije istog sadržaja, otkazati raniju koja je zamijenjena, i više se za tu državu ne primjenjuje, novijom (a to Republika Hrvatska prakticira), jer se inače mogu javiti složeni i neželjeni sporovi u primjeni s državama koje vezuju neke prijašnje konvencije (primjer su konvencije o općem ograničenju odgovornosti).

Nije nezanemariva ni činjenica kako se tumači inkorporirana konvencija u domaćem zakonodavstvu.[9]

[9] Pobliže o ovoj problematici Patrick J. S. Griggs, Obstacles to Uniformity of Maritime Law, *Yearbook 2002 Annuaire, CMI*, str. 164-173. Rad je objavljen i u časopisu *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 34, Number 2, April 2003, str. 191-208.

LITERATURA

1. Bolanča, Dragan, Maritime Law in the Era of Globalisation - Universal Law of a Mixed Legal System, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 39, 3-4 (67-68), str. 338.
2. Ćorić, Dorotea, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti - Jadranski zavod, Zagreb, 2002., 414str.
3. Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., 479 str.
4. Grabovac, Ivo, *Pomorsko pravo (Pomorsko javno i upravno pravo)*, knjiga prva, Visoka pomorska škola Split, 2001., 158 str.
5. Grabovac, Ivo, Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe, *Pomorski zbornik*, Rijeka, 40, 2002., str. 429.
6. Grabovac, Ivo, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., 458 str.
7. Grabovac, Ivo - Bolanča, Dragan, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 40 (2001), br. 155, str. 33.
8. Komadina, P. - Markovčić Kostelac, M. - Kiperaš. Ž., Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštite okoliša u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, Rijeka, 40, 2002, str. 32.
9. Griggs, J.S. Patrick, Obstacles to Uniformity of Maritime Law, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 34, Number 2, April 2003., str. 191.
10. *IMLIe-News* (Issue No 16, 30 April 2003), e-mail,
11. The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods (by Sea) and other Transport Conventions - Comparative Table, *Year book 2002 Annuaire, CMI*, str. 175.
12. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, *Narodne novine br. 17/94. 74/94, 43/96.*

Summary:

STANDARDISING MARITIME LAW AND CROATIAN INTERESTS

The Republic of Croatia, as a maritime state, has a particular interest in following unification aspirations in the ordering of maritime law relations. Croatia especially has a duty to ratify and apply the conventions and agreements from the area of navigational safety and their frequent changes and amendments (particulary SOLAS). This is because it concerns the generally accepted international obligations which vessels must fulfill if they wish to freely enter and leave international ports. Similarly, it is undoubtedly in the interests of the Republic of Croatia in the area of maritime business to emphatically accept new international conventions, that is the changes and amendments, in the area of maritime commercial law and to legislate them as consistently as possible in domestic law. Therefore, we must also conform to the modern aspirations that increase levels of liability and step up the liability of the maritime operator in protecting injured parties, for example in sea pollution or transport of passengers. In the Republic of Croatia, the goals of standardising maritime law in the changes and amendments of the Maritime *Code are being achieved.*

Key Words: Unification, Republic of Croatia, Conventions.

OSNOVNE ZNAČAJKE ZAKONA O POMORSKOM DOBRU I MORSKIM LUKAMA IZ 2003. GODINE

Dr. sc. DRAGAN BOLANČA,
redoviti profesor
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
Domovinskog rata 8, 21000 Split

UDK 347.79
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 12.04.2004.
Prihvaćeno za tisak:16.05.2004.

U ovom radu autor detaljno opisuje osnovne značajke novoga hrvatskog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama koji je stupio na snagu dana 15. listopada 2003. godine. Novi zakonski tekst uspoređuje sa derogiranim zakonima - Pomorski zakonik iz 1994. godine i Zakon o morskim lukama iz 1995. godine. U zaključku naglašava najvažnije novine.

***Ključne riječi**: pomorsko dobro, morske luke, koncesija*

1. UVOD

Hrvatski je zakonodavac (nakon pripreme više različitih zakonskih nacrta)[1] donio novi ***Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*** (dalje - ZPDML iz 2003. god.) koje je stupio je na snagu dana 15. listopada 2003. god. (čl. 124).[2] ZPDML iz 2003. god. je opet ujedinio na jednom mjestu cijelu materiju iz dva prijašnja zakona,[3] što se može smatrati dobrim rješenjem. Njime se uređuje pravni status pomorskog dobra, utvrđivanje njegovih granica, upravljanje i zaštita pomorskog dobra, upotreba i korištenje, razvrstaj morskih luka, lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke

[1] O radnoj verziji Zakona o pomorskom dobru i morskim luka koju je izradilo Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske dana 30. prosinca 2002. god. vidi **Dragan Bolanča**: *Novine Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 1 - 2, 2003, str. 175. - 186. O Nacrtu Prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske od 16. lipnja 2003. god. detaljnije **Dragan Bolanča**: *Nema koncesija bez gruntovnog upisa granice pomorskog dobra*, "Poslovni tjednik", Zagreb, br. 76, 2003, str. 68. - 70.

[2] Vidi "Narodne novine", br. 158/2003.

[3] Stupanjem na snagu ZPDML-a prestali su važiti čl. 48 - čl. 80, čl. 190, st. 2, čl. 1017 - 1018 i čl. 1038 - čl. 1039 ***Pomorskog zakonika*** iz 1994. god. ("Narodne novine", br. 17/94, 74/94 i 43/96, dalje - PZ) i ***Zakon o morskim lukama*** iz 1995. god. ("Narodne novine", br. 108/95 i 6/96, dalje - ZML) - vidi čl. 123 ZPDML-a.

djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje, te bitna pitanja o redu u morskim lukama (čl. 1, st. 1).[4] Na zaštitu morske obale i mora od onečišćenja, osim onečišćenja s plovnih i plutajućih objekata,[5] primjenjuju se propisi o vodama[6] i propisi o zaštiti okoliša[7] (čl. 1, st. 2).[8] Među općim odredbama je i čl. 2, koji nam daje značenja pojedinih izraza.

2. POMORSKO DOBRO

a) Pojam pomorskog dobra kao stvari - pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan ZPDML-om (čl. 3, st. 1).[9] Na pomorskom dobru ne može se stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi (čl. 5, st. 2).

aa) Upravljanje pomorskim dobrom - pomorskim dobrom upravlja, vodi brigu o zaštiti i odgovara Republika Hrvatska neposredno ili putem jedinica područne (regionalne) samouprave odnosno jedinica lokalne samouprave u skladu s odredbama ZPDML-a (čl. 10, st. 1). Novina je da Republika Hrvatska ne samo upravlja, vodi brigu o zaštiti ("održava ga i zaštićuje" iz čl. 56, st. 1 PZ-a), već i da odgovara za

---

[4] Prvi dio rečenice o pomorskom dobru napravljen je po uzoru na čl. 1, st. 1 PZ-a koji govori samo o "režimu pomorskog dobra", dok je preostali dio rečenice preuzet iz čl. 1 ZML-a, s time da su izbačeni oni dijelovi koji govore o pretvorbi postojećih društvenih poduzeća luka (u međuvremenu je taj proces završen u svim našim lukama).

[5] O toj vrsti onečišćenja vidi **Ivo Grabovac**: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003, str. 351. i dalje, **Drago Pavić**: *Pomorsko pravo*, knjiga treća, Split, 2000, str. 88. i dalje.

[6] Vidi čl. 68 - čl. 81 ***Zakona o vodama*** ("Narodne novine", br. 107/95).

[7] Najvažniji propis o zaštiti okoliša je ***Zakon o zaštiti okoliša*** ("Narodne novine", br. 82/94 i 128/99) - vidi **Vinko Hlača - Gordan Stanković :** *Pravo zaštite morskog okoliša (priručnik odabranih propisa)*, Rijeka, 1997, str. 119. -122.

[8] Zadržava se rješenje iz odredbe čl. 53 PZ-a iz 1994. god., čime se u praksi provodi odredba čl. 69 ***Ustava Republike Hrvatske*** ("Narodne novine", br. 56/90, 135/97, 8/98 - pročišćeni tekst, 113/2000, 124/2000 - pročišćeni tekst, 28/2001 - pročišćeni tekst i 55/2001) tj. ustavno načelo o očuvanju prirode i čovjekova okoliša kao jednog od najviših vrednota ustavnog poretka Republike Hrvatske. *"Svatko ima pravo na zdrav život"* (st. 1). *"Država osigurava uvjete za zdrav okoliš"* (st. 2). *"Svatko je dužan, u sklopu svojih ovlasti i djelatnosti, osobitu skrb posvećivati zaštiti zdravlja ljudi, prirode i ljudskog okoliša"* (st. 3) - vidi detaljnije **Arsen Bačić**: *Ustav Republike Hrvatske*, Split, 2002, str. 177. - 181. O pravnoj zaštiti prirode i ljudskog okoliša u Republici Hrvatskoj vidi **Nikola Visković**: *Ekologija i pravo*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 3 - 4, 1999, str. 483. i dalje; **Jasna Omejec :** *Uvodna i osnovna pitanja prava okoliša*, u **Olivera Lončarić Horvat - Leo Cvitanović - Igor Gliha - Tatjana Josipović - Dragan Medvedović - Jasna Omejec - Maja Seršić** : *Pravo okoliša*, Zagreb, 2003, str. 52 i dalje.

[9] Dakle, zadržava se identična formulacija iz čl. 48 PZ-a, a jedina je razlika u izričaju "i/ili".

pomorsko dobro, neposredno ili putem županija (jedinica područne regionalne samouprave), ali i jedinica lokalne samouprave. Dakle, za razliku od prijašnjeg stanja, sada su **gradovi i općine** uključeni u pogledu upravljanja, održavanja i zaštite pomorskog dobra. Zakonodavac daje i definiciju upravljanja pomorskim dobrom, pod kojim se podrazumijeva održavanje, unapređenje, briga o zaštiti pomorskog dobra u općoj upotrebi, te posebna upotreba ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra temeljem koncesije ili koncesijskog odobrenja (čl. 10, st. 2). Upravljanje pomorskim dobrom može biti redovno i izvanredno (čl. 11). **Redovnim** upravljanjem pomorskim dobrom smatra se briga o zaštiti i održavanju pomorskog dobra u općoj upotrebi (čl. 11, st. 3).[10] O redovnom upravljanju pomorskim dobrom vode brigu jedinice lokalne samouprave tj. gradovi ili općine (čl. 11, st. 5).[11] **Izvanredno** upravljanje pomorskim dobrom obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan luka nastalu uslijed izvanrednih događaja, te izradu prijedloga granice pomorskog dobra i njezinu provedbu (čl. 11, st. 4), a o njemu vode brigu jedinice područne (regionalne) samouprave tj. županije (čl. 11, st. 5). **Sredstva** za upravljanje pomorskim dobrom čine: 1. sredstva od naknada za koncesiju i naknada za koncesijsko odobrenje; 2. sredstva od naknade koju za upotrebu pomorskog dobra plaćaju vlasnici brodica i jahti upisanih u očevidnik brodica odnosno upisnik jahti;[12] 3. naknade od šteta nastalih onečišćenjem pomorskog dobra;[13] 4. sredstva koja se osiguravaju u proračunu županije i grada/općine, za pomorsko dobro na njihovom području (čl. 12).

ab) Upotreba i korištenje pomorskog dobra - pomorsko dobro se upotrebljava ili koristi u skladu s odredbama ZPDML-a (čl. 6, st. 1). **Upotreba** pomorskog dobra može biti opća i posebna upotreba (čl. 6, st. 2). **Opća** upotreba pomorskog dobra podrazumijeva da svatko ima pravo služiti se pomorskim dobrom sukladno njegovoj prirodi i namjeni (čl. 6, st. 3). **Posebna** upotreba pomorskog dobra je svaka ona upotreba koja nije opća upotreba ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra (čl. 6, st. 4). **Gospodarsko korištenje** pomorskog dobra je korištenje pomorskog dobra za obavljanje gospodarskim djelatnosti, sa ili bez korištenja postojećih građevina i drugih

[10] Redovno upravljanje obavlja se sukladno godišnjem planu (čl. 11, st. 2).

[11] O dijelu pomorskog dobra u općoj upotrebi koje se nalazi na njenom području, vodi brigu o zaštiti i održava jedinica lokalne samouprave (čl. 10, st. 3).

[12] Ova su sredstva prihod proračuna županije (čl. 13, st. 2). Propis o načinu uplaćivanja i visini naknade za upotrebu pomorskog dobra iz čl. 12, toč. 2 ZPDML-a donosi ministar pomorstva, prometa i veza (čl. 13, st. 5). Taj propis ministar je dužan donijeti u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 120, toč. g). Do tada ostaje na snazi, ukoliko nije u suprotnosti s odredbama ZPDML-a, **Naredba o visini naknade za upotrebu pomorskog dobra koju plaćaju vlasnici brodica** ("Narodne novine", br. 10/95) - čl. 121, toč. 24.

[13] Ova su sredstva prihod državnog proračuna (čl. 13, st. 2).

objekata na pomorskom dobru, te sa ili bez gradnje novih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru (čl. 6, st. 5). Pomorsko dobro može se dati na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje u skladu s propisima o zaštiti okoliša i prirode (čl. 7, st. 3).[14] U odnosu na rješenja PZ-a iz 1994. god. zadržani su isti opisi opće i posebne upotrebe pomorskog dobra (čl. 51, st. 2 i st. 4), ali je dobro što je novi zakon sadržajno precizirao pojam gospodarskog korištenja pomorskog dobra, jer sada ujedno znamo što može spadati u posebnu upotrebu pomorskog dobra. Davanjem pomorskog dobra na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje određenim pravnim ili fizičkim osobama mogu se druge osobe djelomično ili potpuno isključiti od upotrebe ili korištenja (čl. 9, st. 1), ali to se isključenje ne primjenjuje u slučaju više sile ili nevolje na moru, dok one traju (čl. 9, st. 2).

b) Sadržaj pomorskog dobra - pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen **općoj upotrebi** ili je proglašen takvim, **kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje** (čl. 3, st. 2). Pomorskim dobrom smatraju se: morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva (čl. 3, st. 3). Vidimo da je definicija kopnene komponente pomorskog dobra, proširena na način da ona obuhvaća i sve ono što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. Time se naglašava priroda pomorskog dobra kao općeg dobra tj. kao stvari na kojoj se ne može stjecati pravo vlasništva, ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi (čl. 5, st. 2). Stoga se za razliku od čl. 49, st. 1 PZ-a više ne govori o "javnoj upotrebi", već "općoj upotrebi". Također, u sadržaj pomorskog dobra više ne spadaju lukobrani, ribe i rude. Građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani sa pomorskim dobrom smatraju se pripadnošću pomorskog dobra (čl. 5, st. 1), što znači da su pomorsko dobro i građevine izgrađene na njemu u istom pravnom režimu. Na ovaj je način otklonjena dosadašnja dvojba o pravnom statusu građevina na pomorskom dobru, jer zakonodavac nije prihvatio rješenja iz čl. 3, st. 4 i čl. 9, st. 4 ***Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima*** (dalje - ZVDSP),[15] pa na građevinama ne može postojati pravo vlasništva ili neko drugo stvarno pravo (npr. hipoteka) za vrijeme trajanja koncesije. Neusklađivanje ZPDML-a kao *lex specialisa* sa rješenjima općeg zakona (ZVDSP) bitni je nedostatak novog zakona. Morska obala kao osnovni dio obalne komponente proteže se od **crte**

[14] Osim obveze zaštite morskog i kopnenog okoliša, pomorski zakonodavac nameće i obvezu poštivanja propisa o zaštiti prirode, prvenstveno ***Zakona o zaštiti prirode*** ("Narodne novine", br. 162/2003, dalje - ZZP).

[15] Vidi "Narodne novine", br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/2000, 73/2000 i 114/2001. Detaljnije o tome **Dragan Bolanča**: *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Split, 2003, str. 148. - 150. i **Duško Marinović**: *Stvarna prava na pomorskom dobru*, "Informator", Zagreb, br. 5209, 2004, str. 19. - 22.

srednjih viših visokih voda[16] mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda (čl. 4, st. 1). Jedina je razlika u odnosu na čl. 50, st. 1 PZ-a u tome što se više ne rabi kao polazište crta srednjih niskih voda. Morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem, **u dijelu koji služi iskorištavanju mora** (čl. 4, st. 2). Zadnjeg dijela formulacije nema u čl. 50, st. 5 PZ-a. Iznimno, na prijedlog županijskog poglavarstva (ne više na prijedlog jedinica lokalne samouprave posredstvom županijske skupštine - čl. 50, st. 4 PZ-a), Ministarstvo pomorstva, prometa i veza (ne ministar) može odrediti da se morskom obalom smatra i uži dio kopna ako to zahtjeva postojeće stanje na obali (potporni zidovi, zidovi kulturnih vjerskih, povijesnih i sličnih građevina) - čl. 4, st. 4.

Granicu pomorskog dobra utvrđuje Povjerenstvo za granice Ministarstva (čl. 14, st. 1),[17] na prijedlog županijskog povjerenstva za granice (čl. 14, st. 1).[18] Protiv rješenja Povjerenstva za granice Ministarstva može se uložiti žalba Ministarstvu (čl. 14, st. 6). Premda se u zakonu ništa ne govori o pravnoj prirodi rješenja o granici pomorskog dobra, smatramo da se radi o upravnom aktu.[19] Postupak, kriterije za utvrđivanje granice pomorskog dobra i sastav županijskog povjerenstva za granice propisuje Vlada Republike Hrvatske (čl. 14, st. 7).[20] Prethodno pokretanje postupka za utvrđivanje

[16] Crtu srednjih viših visokih voda utvrđuje Hrvatski hidrografski institut (čl. 4, st. 3).

[17] Povjerenstvo za granice Ministarstva ima predsjednika i dva člana (čl. 14, st. 2), a odluku o osnivanju Povjerenstva donosi ministar (čl. 4, st. 3).

[18] Za svaku županiju osniva se posebno povjerenstvo za izradu prijedloga granice pomorskog dobra (čl. 4, st. 4). Odluku o osnivanju županijskog povjerenstva za granice donosi župan (čl. 4, st. 5).

[19] U radnoj verziji Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama koju je izradilo Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske dana 30. prosinca 2002. god., u čl. 13 pisalo je da tu granicu utvrđuje posebna Komisija pri Ministarstvu rješenjem koje predstavlja upravni akt (st. 1), jer se protiv njega može pokrenuti upravni spor (st. 2) - vidi **Dragan Bolanča**: *Novine Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 1 - 2, 2003, str. 177.

[20] Taj propis Vlada mora donijeti u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 119, st. 1, toč. 1a). Dana 15. siječnja 2004. god. Vlada je donijela **Uredbu o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra** ("Narodne novine", br. 8/2004.) koja je stupila na snagu dana 29. siječnja 2004. god. (čl. 17). Prema odredbi čl. 9, st. 1 te Uredbe, granica pomorskog dobra utvrđuje se rješenjem u upravnom postupku koje donosi Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, osim u slučajevima kada se određuje granica lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet. Inače, do sada se akt Vlade Republike Hrvatske o određivanju granica pomorskog dobra nije smatrao upravnim aktom, već naredbom protiv koje se nije mogao voditi upravni spor - vidi Odluku Upravnog suda Republike Hrvatske br. Us-7458/2000 od 27. lipnja 2003. god. ("Informator", Zagreb, br. 5190, 2003. str. 4).

granice pomorskog dobra, s time da ta granica mora biti upisana u zemljišnim knjigama, jest novi preduvjet za korištenje pomorskog dobra putem koncesije (čl. 7, st. 4).[21]

c) Postupak dodjele koncesija na pomorskom dobru (izvan luka) - ZPDML iz 2003. god. sadrži dvije definicije koncesije. U čl. 2, toč. 5 govori se da je koncesija pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama, sukladno prostornim planovima. Nadalje, u čl. 16, st. 1 koncesija se opisuje kao pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pravnim osobama i fizičkim osobama **registriranim za obavljanje obrta**. Iz navedenih definicija (kojih nema u PZ-u) zaključujemo da je bitan element svake koncesije postojanje prostornih planova s kojima koncesija mora biti sukladna, te da koncesionari ne mogu biti bilo koje fizičke ili pravne osobe (kao prije), već samo one koje su registrirane za obavljanje obrta. U čl. 7, st. 1 ponavlja se da se u zakonom propisanom postupku fizičkim i pravnim osobama može dati koncesija i to za posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra. Sve koncesije na pomorskom dobru daju se na temelju prava koja na pomorskom dobru ima Republika Hrvatska (čl. 8).

ca) Vrste koncesija - svaka fizička ili pravna osoba (domaća i strana) registrirana za obavljanje obrta, može biti ovlaštenik koncesije na pomorskom dobru tj. može dobiti pravo na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra. **Koncesija za gospodarsko korištenje** pomorskog dobra daje se na temelju provedenog javnog prikupljanja ponuda (čl. 17, st. 1), a odluku o javnom prikupljanju ponuda donosi davatelj koncesije (čl. 18, st. 1).[22] Za dobivanje koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, koncesionar mora ispunjavati uvjete iz čl.

[21] U Nacrtu Prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske od 16. lipnja 2003. god. (Obrazloženje), na str. 39 navodi se da predloženi način određivanja granica pomorskog dobra pridonosi operacionalizaciji i efikasnosti kod utvrđivanja granica kao preduvjeta za sređivanje katastra i gruntovnice, te gospodarskog korištenja pomorskog dobra. *Ratio* takvog postupka je niz presuda Upravnog suda Republike Hrvatske kojima se ne priznaje postojanje pomorskog dobra *ex lege*, već se traži uknjižba pomorskog dobra u zemljišne knjige.

[22] Odluka o javnom prikupljanju ponuda sadrži: 1. vrstu i opseg gospodarskog korištenja pomorskog dobra za koje se daje koncesija; 2. podatke što treba sadržavati studija o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koje se daje u koncesiju; 3. početni iznos naknade za koncesiju; 4. rok na koji se daje koncesija; 5. rok trajanja javnog prikupljanja ponuda; 6. podatke o javnom otvaranju ponuda; 7. druge potrebne podatke kojima se dokazuje ispunjavanje uvjeta za dobivanje koncesije; 8. izvod iz Detaljnog plana uređenja prostora ili lokacijsku dozvolu (čl. 18, st. 2).

17, st. 3,[23] a uz ponudu za dobivanje koncesije podnositelj prilaže: 1. prijedlog o vrsti i opsegu gospodarskog korištenja pomorskog dobra; 2. dokaze o ispunjavanju uvjeta za dobivanje koncesije iz čl. 17, st. 3 ZPDML-a i 3. idejno rješenje prema detaljnom planu i studiji gospodarske opravdanosti (čl. 18, st. 3). Koncesija se daje na rok od 5 do 99 godina (čl. 20, st. 1). Koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, te za korištenje ili gradnju građevina od važnosti za županiju daje **županijsko poglavarstvo** na rok do najviše 20 godina, a prethodni postupak provodi nadležno upravno tijelo u županiji (čl. 20, st. 2).[24] Koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, koja obuhvaća gradnju građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku daje **Vlada Republike Hrvatske** na rok do 50 godina, a prethodni postupak provodi Ministarstvo (čl. 20, st. 3).[25] Koncesiju koja obuhvaća gradnju novih građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku,[26] koja zahtijeva velika ulaganja, te se ukupni gospodarski učinci ne mogu ostvariti u roku od 50 godina, **Vlada Republike Hrvatske** daje na rok od preko 50 godina uz suglasnost Hrvatskog sabora (čl. 20, st. 4). Prilikom određivanja roka za koncesiju uzima se u obzir namjena, opseg i visina potrebnih ulaganja, te ukupni gospodarski učinci koji se postižu koncesijom (čl. 20, st. 6). Dakle, uvažavajući da način i opseg gospodarskog korištenja pomorskog dobra mogu biti različiti, zakonodavac je odredio više vrsta koncesija. Tijelo za davanje ovih koncesija je **Vlada Republike Hrvatske**,[27] ili **županijsko poglavarstvo**,[28] a rok na koji se daje

[23] To su slijedeći uvjeti: 1. da je registriran za obavljanje gospodarske djelatnosti za koju traži koncesiju; 2. da raspolaže odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima za ostvarenje koncesije; 3. da ima jamstvo za ostvarenje plana i programa za ostvarenje koncesije; 4. da su do sada podmirene sve obveze iz ranijih koncesija; 5. da mu do sada nije oduzimana koncesija (čl. 17, st. 3). Ispunjavanje uvjeta iz točke 2. i 3. dokazuje se studijom o gospodarskoj opravdanosti, koja sadrži visinu ulaganja i način amortizacije (čl. 17, st. 4).

[24] Županijsko poglavarstvo može iznimno, na zahtjev ovlaštenika, za ovu koncesiju iz čl. 20, st. 2 uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske, produžiti rok trajanja koncesije na ukupno 30 godina, te sukladno tome izmijeniti i ostale uvjete iz odluke i ugovora o koncesiji ako nove investicije to gospodarski opravdavaju ili ako nastupi viša sila (čl. 22, st. 1).

[25] Vlada Republike Hrvatske može iznimno, na zahtjev ovlaštenika, za koncesiju iz čl. 20, st. 3 produžiti rok trajanja na ukupno 60 godina, te sukladno tome izmijeniti i ostale uvjete iz odluke i ugovora o koncesiji iz razloga navedenih u čl. 22, st. 1 (čl. 22, st. 2).

[26] Građevine od važnosti za Republiku Hrvatsku određene su propisima iz područja prostornog uređenja, a građevina od važnosti za županiju smatraju se sve ostale građevine (čl. 20, st. 5).

[27] U nacionalnom parku i posebnom rezervatu koncesiju za gospodarsku korištenje pomorskog dobra može dati samo Vlada Republike Hrvatske (čl. 19, st. 3 ZPDML-a). Koncesija na pomorskom dobru u nacionalnom parku i posebnom rezervatu može se dodijeliti samo za luke nautičkog turizma (sidrišta, privezišta, ali ne za suhe marine i marine) - čl. 207, st. 3 ZZP-a. **Nacionalni park** je prostrano, pretežno neizmijenjeno područje kopna i/ili mora iznimnih i višestrukih prirodnih vrijednosti, obuhvaća jedan ili više sačuvanih ili neznatno izmijenjenih ekoloških sustava , a prvenstveno je namijenjen očuvanju izvornih prirodnih vrijednosti (čl. 152, st. 1 ZZP-a). **Posebni rezervat** je područje kopna i/ili mora od osobitog značaja radi svoje jedinstvenosti, rijetkosti ili reprezentativnosti, ili je stanište ugrožene divlje svojte, a osobitog je znanstvenog značenja i namjene (čl. 153, st. 1 ZZP-a) - o razlikama prema starom ZZP iz 1994. god. vidi **Dragan Medevedović** : *Zaštita nekih dijelova okoliša u hrvatskom pravnom sustavu*, u **Olivera Lončarić Horvat - Leo Cvitanović - Igor Gliha-**

koncesija ovisi o važnosti građevina koje se grade (pristup zakonodavca je potpuno drugačiji nego u bivšem zakonu). Županijska skupština na prijedlog županijskog poglavarstva, a na zahtjev grada/općine može ovlaštenje za davanje koncesija na području grada/općine povjeriti gradu/općini (čl. 21, st. 1). Odluku o davanju takvih koncesija donosi gradsko odnosno općinsko vijeće (čl. 21, st. 2). Ova je odredba još jedan dokaz namjere zakonodavca, a to je decentralizacija u materiji pomorskog dobra.[29] Koncesija za **posebnu upotrebu**[30] pomorskog dobra daje se na zahtjev (čl. 17, st. 2). Odluku o davanju koncesije na posebnu upotrebu u smislu čl. 17, st. 1. donosi **Vlada Republike Hrvatske** (za objekte državnog značaja), **županijsko poglavarstvo** (za objekte županijskog značaja) i **općinsko ili gradsko vijeće** (za objekte lokalnog značaja) - čl. 19, st. 2. Pravnoj osobi koja upravlja nacionalnim parkom, strogim[31] ili posebnim rezervatom, može se odlukom Vlade Republike Hrvatske dati posebna upotreba pomorskog dobra (čl. 19, st. 4).[32] Fizička osoba može

- **Tatjana Josipović - Dragan Medvedović - Jasna Omejec - Maja Seršić** : *Pravo okoliša*, Zagreb, 2003, str. 95. - 112. **Desanka Sarvan**: *Pravni status nekretnina u zaštićenim dijelovima prirode*, "Informator", Zagreb, br. 4457, 1996, str. 5. Vidi također čl. 209, st. 4 ZZP-a.

[28] U ostalim zaštićenim dijelovima prirode koncesiju daje nadležno tijelo iz čl. 20 ZPDML-a, uz prethodnu suglasnost ministarstva za poslove zaštite okoliša (čl. 19, st. 3). Zaštićeni dijelovi prirode (zaštićene prirodne vrijednosti) su, *inter alia*, strogi rezervat, nacionalni park, posebni rezervat, park prirode, regionalni park, spomenik prirode, značajni krajobraz, park-šuma (čl. 150, st. 1, toč. 1). U svima njima, osim nacionalnog parka i posebnog rezervata, davatelj koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra je županijsko poglavarstvo. Vidi također čl. 209, st. 4 ZZP-a.

[29] To je značajna novost. Smatra se naime, da županije poznaju stvarno stanje pomorskog dobra na svom području, pa mogu ocijeniti kada je oportuno povjeriti davanje koncesija određenom gradu ili općini - vidi Nacrt Prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske od 16. lipnja 2003. god. (Obrazloženje), str. 39. Poglavarstvo županije, grada ili općine dužni su putem nadležnog tijela samouprave u županiji jednom godišnje dostavljati Ministarstvu pisano izvješće o broju izdanih koncesija, prikupljenim sredstvima, te načinu trošenja sredstava za upravljanje pomorskim dobrom, kao i godišnji plan upravljanja pomorskim dobrom (čl. 37, st. 2).

[30] Posebnom upotrebom pomorskog dobra smatra se: 1. gradnja na pomorskom dobru građevina za potrebe vjerskih zajednica, za obavljanje djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja, znanosti, informiranja, sporta, zdravstva, humanitarnih djelatnosti i druge djelatnosti koje se ne obavljaju radi stjecanja dobiti; 2. gradnja na pomorskom dobru građevina i drugih objekata infrastrukture (ceste, pruge, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža i sl.), građevine i drugi objekti za potrebe obrane, unutarnjih poslova, regulaciju rijeka i drugih sličnih infrastrukturnih objekata (čl. 19, st. 1).

[31] **Strogi rezervat** je područje kopna i/ili mora s neizmijenjenom ili neznatno izmijenjenom sveukupnom prirodom, a namijenjen je isključivo očuvanju izvorne prirode, znanstvenom istraživanju kojim se ne mijenja biološka raznolikost, praćenju stanja prirode, re obrazovanju koje ne ugrožava slobodno odvijanje prirodnih procesa (čl. 151, st. 1 ZZP-a).

[32] Te pravne osobe su javne ustanove koje upravljaju zaštićenim područjima (čl. 171, st. 1 ZZP-a). Zanimljivo je da odredba čl. 209, st. 5 ZZP-a nije u skladu s čl. 19, st. 4 ZPDML-a, jer se u njoj još spominje i park prirode. **Park prirode** je prostrano prirodno ili dijelom kultivirano područje kopna i/ili mora s ekološkim obilježjima međunarodne i nacionalne važnosti, s naglašenim krajobraznim, odgojno-obrazovnim, kulturno-povijesnim i turističko-rekreacijskim vrijednostima (čl. 154, st. 1 ZZP-a).

dobiti koncesiju za posebnu upotrebu u svrhu gradnje rive do najviše 12 metara četvornih pristupne površine za privez brodica. Tom se koncesijom ne smije ograničavati opća upotreba i ne smije služiti za obavljanje gospodarske djelatnosti, a dodjeljuje je općinsko/gradsko vijeće uz suglasnost nadležne lučke kapetanije (čl. 19, st. 5). Inače, rok koncesija za posebnu upotrebu također iznosi od 5 do 99 godina (čl. 20, st. 1).

cb) Opseg i uvjeti koncesije - opseg i uvjeti posebne upotrebe ili gospodarskog korištenja, uređuju se odlukom i ugovorom o koncesiji, a u skladu s odredbama ZPDML-a iz 2003. god. i propisa donesenih temeljem tog zakona (čl. 16, st. 3). **Odluka o koncesiji** sadrži područje pomorskog dobra koje se daje na upotrebu ili gospodarsko korištenje; način, uvjete i vrijeme upotrebe ili gospodarskog korištenja pomorskog dobra, stupanj isključenosti opće upotrebe, naknadu koja se plaća za koncesiju, ovlaštenja davatelja koncesije, popis objekata podgradnje i nadgradnje koji se nalaze na pomorskom dobru i daju se u koncesiju, prava i obveze ovlaštenika koncesije uključujući i obvezu održavanja i zaštite pomorskog dobra, te zaštite prirode ako se pomorsko dobro nalazi na zaštićenom dijelu prirode (čl. 24).[33] Odluka o koncesiji mora biti utemeljena na nalazu i mišljenju stručnog tijela za ocjenu ponuda, koje utvrđuje je li ponuda za koncesiju: 1. odgovara svim posebnim propisima i gospodarskom značaju pomorskog dobra; 2. usklađena s gospodarskom strategijom, politikom gospodarskog razvitaka i strategijom zaštite okoliša i prirode Republike Hrvatske i županije; 3. planirana djelatnost ne umanjuje, ometa ili onemogućuje upotrebu ili korištenje tog odnosno susjednih dijelova pomorskog dobra prema njihovoj namjeni (čl. 23, st. 1). Stručno tijelo za ocjenu ponuda za koncesiju imenuje županijska skupština (čl. 23, st. 2)[34] ili Vlada Republike Hrvatske (čl. 23, st.3).[35]

Na osnovi odluke o koncesiji davatelj koncesije i ovlaštenik sklapaju **ugovor o koncesiji** (čl. 25, st.1). Ugovorom o koncesiji u skladu s odlukom o koncesiji uređuje se bliža namjena za koju se daje koncesija, uvjeti kojim u toku trajanja koncesije mora udovoljavati ovlaštenik koncesije, visina i način plaćanja naknade za koncesiju,

---

[33] Jedine razlike između čl. 24 ZPDML-a i čl. 60, st. 1 PZ-a jesu u tome što odluka o koncesiji mora sadržavati stupanj isključenosti opće upotrebe pomorskog dobra, te popis objekata podgradnje i nadgradnje koji se nalaze na pomorskom dobru, a daju se u koncesiju. Ujedno je koncesionaru dodana obveza zaštite prirode ako se pomorsko dobro nalazi na zaštićenom dijelu prirode.

[34] U pitanju su koncesije iz čl. 20, st. 2 ZPDML-a. Stručno tijelo se imenuje iz redova poznatih stručnjaka za prostorno planiranje, turizam, zaštitu okoliša, pomorsko-prometne struke i druge odgovarajuće struke iz područja koje obuhvaća određena koncesija (čl. 23, st. 2).

[35] Radi se o koncesijama iz čl. 20, st. 3 i 4 ZPDML-a. Stručno tijelo se imenuje iz redova ministarstava (čl. 23, st. 3). Stručno tijelo za ocjenu ponuda za koncesiju čine stručni djelatnici iz područja prostornog planiranja, turizma, zaštite okoliša, ekonomije, prava, pomorsko-prometne struke i druge odgovarajuće struke iz područja koje obuhvaća određena koncesija (čl. 23, st. 4).

jamstva ovlaštenika koncesije, druga prava i obveze davatelja i ovlaštenika koncesije (čl. 25, st. 2). Prava i obveze temeljem koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji (čl. 16, st. 2). To je zakonodavna novost, premda se to do sada podrazumijevalo. Odluka o koncesiji je akt koji prethodi sklapanju ugovora, ali se ne kaže izričito da je to upravni akt.[36] Postupak za davanje koncesije propisuje Vlada Republike Hrvatske (čl. 37).[37]

Za koncesiju na pomorskom dobru plaća se godišnja naknada koja se određuje odlukom o koncesiji (čl. 28, st. 1).[38] Naknada za koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra sastoji se od stalnog i promjenjivog dijela, a visina se određuje polazeći od gospodarske opravdanosti odnosno profitabilnosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koja se dokazuje studijom gospodarske opravdanosti, procijenjenom stupnju ugroženosti prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi te zaštite interesa i sigurnosti Republike Hrvatske (čl. 28, st. 2). Naknada za koncesije dane radi posebne upotrebe pomorskog dobra određuje se u simboličnom iznosu (čl. 28, st. 3). Kriterije za određivanje visine koncesijske naknade propisuje Vlada Republike Hrvatske (čl. 37, st. 1). Kriterije za određivanje visine koncesijske naknade propisuje Vlada Republike Hrvatske (čl. 37, st. 1).[39] Način uplaćivanja naknade za koncesiju propisuje ministar pomorstva, prometa i veza uz suglasnost ministra financija (čl. 13, st. 4).[40]

cc) Prijenos koncesije (potkoncesija) - koncesija se može prenijeti u cijelosti ili dati dijelom u **potkoncesiju** u istom opsegu i pod istim uvjetima pod kojima je i dana, uz suglasnost davatelja koncesije (čl. 35). Dakle, za razliku od PZ-a iz 1994. god., ovdje se jasnije propisuje mogućnost prijenosa koncesije. Ne samo to, novost je da ovlaštenik koncesije koji je dobio koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra može sporedne djelatnosti manjeg opsega iz područja usluga (npr. davanje u

---

[36] U radnoj verziji Zakona o pomorskom dobru i morskim luka koju je izradilo Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske dana 30. prosinca 2002. god. izričito se naglašavalo na nekoliko mjesta da je odluka o dodjeli koncesije akt poslovanja - vidi **Dragan Bolanča**: *Novine Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 1 - 2, 2003, str. 181.

[37] Taj propis Vlada mora donijeti u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ZPDML-a (cl. 119, toc. 1b). Dana 18. veljače 2004. god. Vlada je donijela **Uredbu o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru** ("Narodne novine", br. 23/2004) koja je stupila na snagu dana 02. ožujka 2004. god. U čl. 11 te Uredbe navedeno je da se u pogledu pravnih lijekova protiv odluka o koncesiji na pomorskom dobru primjenjuju odredbe Zakona o općem upravnom postupku, a to znači da je odluka o dodjeli koncesije upravni akt.

[38] Ugovoreni iznos naknade za koncesiju uplaćuje se na način da jedna trećina ide u korist državnog proračuna; druga trećina u korist proračuna županije, a treća trećina u korist proračuna grada ili općine (čl. 13, st. 1).

[39] Taj propis Vlada je ovlaštena donijeti u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 119, toč. b).

[40] Ministar je dužan donijeti taj propis u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 120, toč. b).

zakup dijela pomorskog dobra) dati na obavljanje pravnim i fizičkom osobama uz suglasnost davatelja koncesije u cilju boljeg iskorištavanja pomorskog dobra (čl. 26, st. 1). Ovlaštenik koncesije dužan je osigurati da pravne i fizičke osobe, te treće osobe s kojima stupa u pravne odnose s obzirom na dobivenu koncesiju ne upotrebljavaju ili gospodarski koriste pomorsko dobro suprotno uvjetima pod kojima mu je dana koncesija (čl. 26, st. 2). Ova se mogućnost ne odnosi na koncesionara koji ima pravo posebne upotrebe pomorskog dobra.[41]

cd) Opoziv koncesije - davatelj koncesije može koncesiju u svako doba **opozvati** u cijelosti ili djelomično kad to zahtijeva interes Republike Hrvatske koji utvrđuje Hrvatski sabor (čl. 29, st. 1). Ako ovlaštenik koncesije na osnovi koncesije izgradi građevinu na pomorskom dobru, ima, u slučaju opoziva koncesije, u cijelosti pravo na naknadu troškova za takvu građevinu koja je pripadnost pomorskog dobra u razmjeru prema vremenu za koje je prikraćen u korištenju koncesije (čl. 29, st. 2). Naknada ne može premašiti vrijednost građevine u trenutku opoziva, umanjena za iznos ostvarene amortizacije (čl. 29, st. 2). Ako se koncesija samo djelomično opozove, ovlaštenik koncesije ima pravo da je se odrekne u cjelini. Odreknuće će izjaviti davatelju koncesije u roku od 30 dana od dana kada je primio izjavu davatelja o djelomičnom opozivu (čl. 29, st. 39). Vidljivo je da se odredbe o opozivu koncesije iz čl. ZPDML-a razlikuju od onih u čl. 67 PZ-a u dvije činjenice. Prvo, pravo na naknadu troškova nije dozvoljeno ovlašteniku koji je izvršio druga ulaganja na pomorskom dobru, već mu se priznaju samo troškovi izgradnje građevine na pomorskom dobru. Drugo, određena je maksimalna visina te naknade, jer ona ne može premašiti vrijednost građevine u trenutku opoziva (umanjenu za iznos ostvarene amortizacije).

ce) Oduzimanje koncesije - koncesija se može **oduzeti:** 1. ako ovlaštenik koncesije ne izgradi u određenom roku građevine ili druge objekte za koje mu je dana koncesija; 2. ako se ovlaštenik koncesije ne pridržava odredaba ZPDML-a i propisa za njegovo izvršavanje ili ne provodi uvjete koncesije; 3. ako ovlaštenik koncesije ne iskorištava koncesiju ili je iskorištava za svrhe za koje mu nije dana ili preko mjere određene u koncesiji; 4. ako ovlaštenik koncesije bez odobrenja izvrši na pomorskom dobru označenom u koncesiji radnje koje nisu predviđene u koncesiji ili su u suprotnosti sa odobrenim projektom; 5. ako ovlaštenik koncesije neuredno plaća naknadu za koncesiju;[42] 6. ako ovlaštenik koncesije ne održava ili nedovoljno održava i zaštićuje

[41] Više o tome **Dragan Bolanča**: *Pomorsko dobro u svjetlu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Pravo i porezi, Zagreb, br. 2, 2004, str. 38.

[42] Neuredno plaćanje podrazumijeva kada ovlaštenik koncesije dva puta uzastopce ne plati koncesijsku naknadu (čl. 30, st. 4).

pomorsko dobro obzirom na način predviđen u ugovoru o koncesiji (čl. 30, st. 1). U svim navedenim slučajevima pozvat će se ovlaštenik koncesije da se u određenom roku izjasni o razlozima zbog kojih mu se namjerava oduzeti koncesija (čl. 30, st. 2). Odluku o oduzimanju koncesije donosi davatelj koncesije (čl. 30, st. 5). Nakon donošenja odluke, raskida se ugovor o koncesiji, a ovlaštenik koncesije nema pravo na naknadu zbog raskida ugovora (čl. 30, st. 3). Kod oduzimanja koncesije zadržana su u osnovi rješenja iz čl. 69, st. 1 PZ-a, osim što se u toč. 1 umjesto "postrojenja" spominju "građevine i drugi objekti", te što je pojašnjeno tko donosi odluku o oduzimanju koncesije i na koju vrste štete nema pravo koncesionar (zbog raskida ugovora).

*cf) **Prestanak koncesije*** - koncesija **prestaje:** 1. istekom vremena za koje je dana; 2. odreknućem ovlaštenika koncesije *prije* isteka vremena određenog u odluci o koncesiji; 3. smrću ovlaštenika koncesije odnosno prestankom pravne osobe ako nasljednici odnosno pravni slijednici ne zatraže pravodobno potvrdu koncesije;[43] 4. oduzimanjem koncesije od strane davatelja; 5. sporazumnim raskidom ugovora o koncesiji (čl. 31, st. 1). Odluku o prestanku koncesije donosi davatelj koncesije (čl. 31, st. 2). Tekst ZPDML-a je identičan sa rješenjima PZ-a u prva četiri slučaja,[44] dok je peti slučaj nov. ZPDML ništa ne govori o pravu na odštetu ovlaštenika koncesije u slučaju prestanka koncesije (čl. 71, st. 1 PZ-a). Međutim, u čl. 33 (slično čl. 71, st. 2 i st. 3 PZ-a) propisuje kada se mogu uzeti prinove izgrađene na pomorskom dobru. Naime, ako je ovlaštenik koncesije izgradio štogod na pomorskom dobru na osnovi koncesije, ima pravo uzeti prinove koje je izgradio, ako one nisu trajno povezane s pomorskim dobrom i ako je to moguće po prirodi stvari i bez veće štete za pomorsko dobro (čl. 33, st. 1). Ako nisu ispunjeni uvjeti iz st. 1, prinove se smatraju pripadnošću pomorskog dobra (čl. 33, st. 2). Ako netko izgradi nešto na pomorskom dobru bez koncesije, dužan je o svom trošku to otkloniti i vratiti pomorsko dobro u prijašnje stanje (čl. 33, st. 3). Ako osoba iz st. 3 ne postupi po traženju tijela koje upravlja pomorskim dobrom i u određenom roku ne preda pomorsko dobro na slobodno raspolaganje odnosno ne ukloni prinove i građevine, odluka će se izvršiti po službenoj dužnosti, a na trošak te osobe (čl. 33, st. 4).

---

[43] Kada ovlaštenik koncesije koji je fizička osoba iz čl. 16. st. 1 ZPDML-a umre, a vođenje obrta se nastavi sukladno propisima o obrtu, njegovi nasljednici, te sljednici pravne osobe stupaju na mjesto ovlaštenika koncesija (čl. 32, st. 1). Važenje koncesije iz st. 1 prestaje ako nasljednici odnosno pravni slijednici u roku 6 mjeseci od dana smrti ovlaštenika odnosno prestanka pravne osobe ne zatraže da davatelj koncesije potvrdi tu koncesiju (čl. 32, st. 2). Ako davatelj koncesije ne potvrdi koncesiju, koncesija se oduzima (čl. 32, st. 3). Nasljednik i sljednik pravne osobe iz st. 1 prilažu dokaze da ispunjavaju uvjete iz čl. 17, st. 3 ZPDML-a da stupaju na mjesto ovlaštenika koncesije (čl. 32, st. 4).

[44] Jedino je u čl. , st. 1, toč. 2 riječ "nakon" zamijenjena riječju "prije".

cg) Zalog koncesije - ovo je najveća novost ZPDML-a, jer je otvorena mogućnost da ovlaštenik koncesije može založiti svoje pravo iz koncesije (čl. 34, st. 1).[45] Založno pravo daje založnom vjerovniku pravo da sam koristi koncesiju, ako ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije ili može pravo na koncesiju prenijeti na treću osoba koja ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije, pod uvjetom da dobije suglasnost davatelja koncesije (čl. 34, st. 5). Ako založni vjerovnik ili osoba na koju je prenio koncesiju ne ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije i ne dobije suglasnost davatelja koncesije, koncesija se oduzima (čl. čl. 34, st. 6). Davatelj koncesije može odbiti suglasnost iz st. 6 samo ako založni vjerovnik kada sam koristi koncesiju ili osoba na koju prenosi koncesiju ne ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije (čl. čl. 34, st. 7). Založno pravo na koncesiji stječe se upisom u upisnik koncesija (čl. čl. 34, st. 2). Prijavu za upis podataka o osnutku založnog prava podnosi ovlaštenik koncesije, prilažući založni ugovor (čl. čl. 34, st. 3). Prijava iz st. 3 podnosi se u roku 15 dana od sklapanja založnog ugovora (čl. čl. 34, st. 4). Založno pravo na koncesiji prestaje brisanjem iz upisnika koncesije (čl. čl. 34, st. 8).

ch) Koncesijski sporovi - ZPDML (čl. 27) zadržava identično rješenje iz čl. 72 PZ-a (protiv rješenja Ministarstva ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor),[46] što znači da je odluka o dodjeli koncesije upravni akt po svojoj pravnoj prirodi.

d) Upisnik koncesija - odredba čl. 36 ZPDML-a uvodi upisnik koncesija (st. 1) kao javnu knjigu, koja se vodi u pisanom ili elektroničkom obliku (st. 2). Upisnik koncesija za koncesije koje daje Vlada Republike Hrvatske vodi Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, a za koncesije koje daje županijsko poglavarstvo upisnik vodi nadležno upravno tijelo u županiji (čl. 36, st. 3). Svatko može zahtijevati uvid u upisnik koncesija u nazočnosti voditelja upisnika koncesija i dobivati ispis (čl. 36, st. 4). Sadržaj upisnika koncesija, načina vođenja i uvida u upisnik propisuje ministar pomorstva, prometa i veza (čl. 36, st. 5).[47]

e) Koncesijsko odobrenje - način davanja tog odobrenja spominje se na dva mjesta u ZPDML-u. Koncesijsko odobrenje je akt na temelju kojeg se fizičkim i pravnim

---

[45] Koncesija ima određenu imovinskopravnu vrijednost i može biti predmet ovrhe ili osiguranja - više o tome vidi **Mihajlo Dika** : *Osvrt na rješavanje sporova u svezi s koncesijama na pomorskom dobru*, referat na okruglom stolu "Pomorsko dobro i koncesije", Rijeka, 1995, str. 47. - 48. "*Koncesija nije stvarno pravo, ali ima imovinsku vrijednost, pa može biti predmetom uloga u društvo*" - tako **Jakša Barbić** : *Unos uloga u društvo kapitala*, "Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse - Godišnjak 6", Zagreb, 1999, str. 148.

[46] Jedina razlika je u prvoj rečenici, gdje sada više nema riječi "oduzimanjem".

[47] Ministar je ovlašten donijeti taj propis u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 120, toč. e).

osobama daje na korištenje pomorsko dobro za obavljanje djelatnosti koje ne isključuje niti ograničuje opću upotrebu pomorskog dobra (čl. 2, toč. 6). Pravnim osobama i fizičkim osobama koje su registrirane za obavljanje obrta može se dati koncesijsko odobrenje za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru koje ne isključuju niti ograničuju opću upotrebu pomorskog dobra (čl. 38, st. 1). Sva koncesijska odobrenja daju se na temelju prava koja na pomorskom dobru ima Republika Hrvatska (čl. 8). Koncesijsko odobrenje daje se za obavljanje djelatnosti na morskoj obali i unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (čl. 38, st. 2). Koncesijsko odobrenje daje se na zahtjev na rok do najviše 5 godina (čl. 38, st. 3). Vlada Republike Hrvatske propisom iz čl. 37, st. 1 ZPDML-a određuje djelatnosti za koje se može dati koncesijsko odobrenje, te propisuje postupak i naknadu za davanje koncesijskog odobrenja (čl. 39, st. 1).[48] Koncesijsko odobrenje izdaje vijeće za dodjelu koncesijskih odobrenja (čl. 39, st. 2). Vijeće ima predsjednika i četiri člana koje imenuje gradsko/općinsko vijeće (čl. čl. 39, st. 3). Troškovi vijeća, naknada za rad i troškovi članova vijeća, podmiruju se iz gradskog/općinskog proračuna (čl. 39, st. 4). Protiv rješenja Vijeća o izdavanju koncesijskog odobrenja može se podnijeti žalba Ministarstvu pomorstva, prometa i veza (čl. 39, st. 5). Koncesijsko odobrenje na posebno zaštićenim prirodnim vrijednostima koje se nalaze na pomorskom dobru, daje se uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za poslove zaštite prirode (čl. 39, st. 6). Naknada od koncesijskog odobrenja prihod je proračuna gradova općina (čl. 13, st. 3).

U odnosu na čl. 72a i 72b PZ-a iz 1994. god. tekst ZPDML-a unosi nekoliko izmjena. Više se ne predviđa koncesijsko odobrenje za održavanje morskih plaža, koje se moglo dati općini, odnosno gradu. Nadalje, Vijeće za koncesije mijenja svoj naziv u Vijeće za koncesijsko odobrenje (što je nesumnjivo prikladnije). Ovlaštenici koncesijskog odobrenja nisu bilo koje pravne ili fizičke osobe, već one koje su registrirane za obavljanje obrta. Koncesijsko odobrenje može trajati znatno duže nego prije (5 god najviše), a predviđena je i pravna zaštita protiv rješenja davatelja koncesijskog odobrenja podnošenjem žalbe Ministarstvu pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske (smatramo da je akt o koncesijskom odobrenju također upravni akt, premda ovdje nije predviđeno rješenje kao u čl. 27).[49] U st. 6 čl. 39, zakonodavac i u ovoj prilici ustraje na zaštiti prirode.

---

[48] Vlada je ovlaštena donijeti propise o djelatnostima, postupku i naknadi za davanje koncesijskih odobrenja u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 119, toč. c). Dana 17. ožujka 2004. god. Vlada je donijela **Uredbu o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru** ("Narodne novine", br. 36/2004.) koja je stupila na snagu dana 30. ožujka 2004. god.

[49] Međutim, u čl. 2, st. 3 **Uredbe o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru**, izričito se kaže da je odobrenje za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru upravni akt na čije se donošenje primjenjuju odredbe Zakona o općem upravnom postupku, ako odredbama ZPDML-a i odredbama Uredbe nije drugačije propisano.

3. MORSKE LUKE

U odredbi čl. 2 ZPDML-a navedena su značenja pojedinih izraza[50] koja u potpunosti odgovaraju onima iz ZML-a (čl. 2), osim pojmova luke posebne namjene i lučke nadgradnje. U pogledu razvrstaja luka (čl. 40, 41 i 42), izmjene su neznatne u odnosu na čl. 3, 4 i 5 ZML-a. Posebnim propisom određuju se uvjeti za stjecanje statusa luke otvorena za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet (čl. 41). Kod luka za posebne namjene prema djelatnostima navodi se nova vrsta takve luke, a to je **brodogradilišna luka** (ali nema više luke tijela unutarnjih poslova), dok se uz sportske i ribarske luke dodaju i **druge luke slične namjene.** Preuzet je identičan tekst čl. 6 i 7 ZML (čl. 43 i 44).[51] Vlada Republike Hrvatske propisuje mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet prema veličini značaju,[52] te utvrđuje razvrstaj luka posebne namjene prema značaju za Republiku Hrvatsku[53] (čl. 43, st. 1). Ministar pomorstva, prometa i veza donosi propis o razvrstaju luka otvorenih za javni promet sukladno

---

[50] ***luka*** označava morsku luku, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama; lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi;
luka otvorena za javni promet jest morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta;
luka posebne namjene jest morska luka koja je u posebnoj upotrebi pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka);
lučko područje luke jest područje morske luke, koje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučki bazen), koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti ili je u posebnoj upotrebi, a kojim upravlja lučka uprava odnosno ovlaštenik koncesije, a granica lučkog područja je granica pomorskog dobra;
lučka podgradnja (infrastruktura) jesu, operativne obale i druge lučke zemljišne površine, lukobrani i drugi objekti infrastrukture (npr. lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža, objekti za sigurnost plovidbe u luci i sl.);
lučka nadgradnja (suprastruktura) jesu građevine izgrađene na lučkom području (upravne zgrade, skladišta, silosi, rezervoari i sl.), te drugi kapitalni prekrcajni objekti (stalno učvršćene dizalice i sl.),

[51] Sada umjesto starih izraza "stanje lučke opreme i uređaja" odnosno "kapacitet uređaja i usluga za opskrbu" imamo nove izraze "stanje lučke podgradnje i nadgradnje" odnosno "sposobnost uređaja i usluga za opskrbu" (čl. st. 2).

[52] Vlada Republike Hrvatske ovlaštena je donijeti propise o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 119, toč. 2a). Do stupanja na snagu tih novih propisa i dalje važi, ukoliko nije u suprotnosti s odredbama ZPDML-a, **Odluka o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet** ("Narodne novine", br. 31/96) - čl. 121, toč. 1.

[53] Vlada Republike Hrvatske ovlaštena je donijeti propise o mjerilima za razvrstaj luka posebne namjene u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 119, toč. 2b). Do stupanja na snagu tih novih propisa i dalje važi, ukoliko nije u suprotnosti s odredbama ZPDML-a, **Odluka o razvrstaju luka posebne namjene** ("Narodne novine", br. 38/96) - čl. 121, toč. 16.

odluci o mjerilima za njihov razvrstaj (čl. 44, st. 1).[54] Vlada Republike Hrvatske ovlaštena je da u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu ZPDML-a donese propise o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke i ostali objekti koji se grade na pomorskom dobru (čl. 119, toč. 2d).[55] Gradnja, održavanje i modernizacija važnijih objekata lučke podgradnje i nadgradnje u lukama otvorenim za javni promet obavlja se na osnovi desetogodišnjeg plana razvoja lučkog sustava Republike Hrvatske, a razrađuje se detaljno u godišnjem programu rada i razvoja luke i dvogodišnjem planu razvoja (čl. 45, st. 1). Desetogodišnji plan razvoja iz st. 1 s utvrđenim izvorima sredstava za njegovo ostvarenje donosi Hrvatski sabor, na prijedlog Vlade Republike Hrvatske (čl. 45, st. 2). Kod izrade desetogodišnjeg plana razvoja lučkog sustava Republike Hrvatske potrebno je ocijeniti značaj i objektivne razvojne mogućnosti luka otvorenih za javni promet, uzimajući u obzir osobito potrebe za lučkim uslugama u okviru globalne ponude i potražnje transportnih usluga (čl. 45, st. 3).[56] Godišnji program rada i razvoja luke donosi, na prijedlog ravnatelja, upravno vijeće lučke uprave (čl. 46, st. 1).[57] Dok je ZML sve luke otvorene za javni promet regulirao na jednom mjestu, ZPDML ih odvaja u dvije grupe, slijedeći kriterij njihove veličine i značaja. Tako su prvo uređene luke od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, a zatim one županijskog i lokalnog značaja.

a) Luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku

aa) Granice lučkog područja - pitanje utvrđivanja lučkog područja (čl. 47) slijedi rješenja čl. 8, st. 1, 2 i 4 ZML-a. Premda se nigdje ne propisuje obveza osnivača lučke uprave da prigodom određivanja lučkog područja provede prethodni postupak određivanja granica pomorskog dobra od strane nadležnog organa, on je to dužan učiniti, jer se koncesija na pomorskom dobru može dati nakon što je utvrđena granica

[54] Ministar je ovlašten u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a donijeti propise o razvrstaju luka otvorenih za javni promet (čl. 120, toč. a).

[55] Do stupanja na snagu tih novih propisa, i dalje važi, ako nije u suprotnosti s odredbama ZPDML-a, **Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke** ("Narodne novine", br. 22/95).

[56] U odnosu na čl. 23 i čl. 24 ZML-a, više se ne spominje detaljna razrada planova u godišnjim programima rada i razvoja luka otvorenih za javni promet, niti opće smjernice za razvoj ostalih luka po potrebi.

[57] U lukama osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, suglasnost na taj program daje Ministarstvo pomorstva, prometa i veza i Ministarstvo financija (čl. 46, st. 2). U lukam županijskog i lokalnog značaja, program se donosi uz suglasnost županijskog poglavarstva, te uz prethodno mišljenje ministarstva nadležnog za otoke i suglasnost Ministarstva pomorstva, prometa i veza uz obvezu usmjeravanja najmanje 30% sredstava na lučko područje gdje je prihod nastao (čl. 46, st. 3).

pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama (čl. , st. 4).[58] Naime, ta je odredba važna i u ovom slučaju, jer čl. 73 određuje da se na sva pitanja koja se odnose na koncesije u lukama otvorenim za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, a koja nisu uređena u poglavlju II ZPDML-a, odgovarajuće primjenjuju odredbe ZPDML-a o koncesijama na pomorskom dobru.

ab) Lučke djelatnosti - u čl. 65 ZPDML-a[59] zadržava se podjela lučkih djelatnosti iz čl. 9 ZML-a koja je u teoriji naišla na opravdani kritički pristup. Kod osnovne lučke djelatnosti ukrcaja i iskrcaja putnika, dodaje se i **vozila** (čl.), a kod nabrajanja ostalih gospodarskih djelatnosti uvode se **poslovi zastupanja u carinskom postupku**, ali se više ne spominju špediterski poslovi.

ac) Koncesije - pravo na obavljanje lučkih djelatnosti, korištenje postojeće podgradnje i nadgradnje, te gradnje novih građevina i drugih objekata nadgradnje i podgradnje stječe se na temelju koncesije (čl. 66, st. 1). Bitna je razlika prema ZML-u u ovlašteniku koncesije koji može biti pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje obrta, a ispunjava uvjete propisane čl. 17, st. 3 i 4 ZPDML-a (čl. 66, st. 2, čl. 68, st. 1). Dakle, koncesionari više nisu samo određena trgovačka društva (dionička društva ili društva s ograničenom odgovornošću).[60]

Vrste koncesija - ZPDML (čl. 66, st. 5) predviđa četiri vrste koncesija : 1. koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, koja ne zahtijeva korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području; 2. koncesija za obavljanje ostalih gospodarskih djelatnosti iz čl. 65, st. 1, toč. 4 ZPDML-a, koje ne zahtijevaju korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području; 3. koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, koja zahtijeva korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i

[58] Ne zaboravimo da bi zakonit i pravilan postupak određivanja granica podrazumijevao prvenstveno utvrđivanje granica pomorskog dobra, a zatim određivanje granica lučkog područja - vidi **Branko Kundih**: *Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra*, Zagreb, 2000, str. 30. - 31.

[59] Lučke djelatnosti su: 1. privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata, 2. ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje roba i drugih materijala, 3. ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila, 4. ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovim djelatnostima u neposrednoj gospodarskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi (npr. opskrba brodova, pružanje usluga putnicima, tegljenje, servisi lučke mehanizacije, lučko agencijski poslovi i poslovi zastupanja u carinskom postupku, poslovi kontrole kakvoće robe i dr.).

[60] Razlog za ovu promjenu je jasan, jer u manjim mjestima koja imaju otvorenu luku često i nema registriranog trgovačkog društva, naročito takvog koje bi imalo propisani kapital i ispunjavalo druge tražene uvjete iz ZML-a.

drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području; 4. koncesija za obavljanje ostalih gospodarskih djelatnosti koja zahtijeva korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području. Davatelj svih koncesija je lučka uprava na rok do 10 godina povodom zahtjeva tražitelja koncesija iz toč. 1 i 2 (čl. 67, st. 2)[61] odnosno na rok do 99 godina temeljem javnog prikupljanja ponuda za koncesije iz toč. 3 i 4 (čl. 67, st. 3).[62] Za ove koncesije potrebna je prethodna suglasnost Vlade Republike Hrvatske (na rok od 30 do 50 godina) odnosno Hrvatskog sabora (na rok preko 50 godina) - čl. 67, st. 4. Kod određivanja dužine roka na koji se daje koncesija uzimaju se u obzir kriteriji iz članka 20. stavak 6. ovog Zakona, vodeći u svakom slučaju računa da rok ne bude kraći negoli je potrebno za amortizaciju vrijednosti planom predviđenih ulaganja na lučkom području (čl. 67, st. 5). Koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, korištenje postojeće podgradnje i nadgradnje, te građenje novih građevina i drugih objekata nadgradnje i podgradnje daje se na rok do 99 godina (čl. 67, st. 1).[63]

Opseg i uvjeti koncesije - o tome ZPDML ništa ne govori. Međutim, propisuje da se na sva pitanja koja se odnose na koncesije u lukama otvorenim za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, koja nisu uređena u poglavlju II ZPDML-a (tj. poglavlju o lukama), odgovarajuće primjenjuju odredbe ZPDML-a o koncesijama na pomorskom dobru (čl. 73). U lukama otvorenim za javni promet plaćaju se lučke tarife koje se sastoje od lučkih pristojbi i lučkih naknada (čl. 62, st. 1). Ovlaštenici koncesije koji obavljaju djelatnost u lukama otvorenim za javni promet dužni su javno objaviti **lučke naknade** za svaku pojedinu vrstu djelatnosti ili usluge (čl. 63, st. 3). Lučke naknade plaćaju korisnici luke za dobivene

[61] Podnositelj zahtjeva za koncesiju iz čl. 66, st. 5, toč. 1 i 2 dužan je uz zahtjev za davanje koncesije priložiti: 1. prijedlog o vrsti i opsegu obavljanja lučke djelatnosti; 2. dokaz da raspolaže odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima za obavljanje lučke djelatnosti za koju traži koncesiju; 3. dokaz da je pravna osoba registrirana za obavljanje lučkih djelatnosti; 4. dokaz da je fizička osoba (obrtnik) registriran za obavljanje lučkih djelatnosti (čl. 68, st. 2).

[62] Odluka o javnom prikupljanju ponuda za koncesiju iz čl. 66, st. 5, toč. 3 i 4 obvezno treba sadržavati podatke iz čl. 18, st. 2 ZPDML-a, te i druge potrebne podatke za određenu koncesiju (čl. 68, st. 3). Uz ponudu za dobivanje koncesije iz čl. 66, st. 5, toč. 3 i 4, podnositelj prilaže: 1. plan i operativni godišnji program rada i investicija uz prikaz utjecaja koji će to imati na rast prometa, zaposlenost i razvoj luke; 2. dokaz da raspolaže odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima koje zadovoljavaju potrebe proizvodnog i radnog ciklusa kako s obzirom na vlastiti interes tako i interes trećih; 3. dokaz da raspolaže potrebnim brojem i djelatnicima odgovarajuće stručnosti za ostvarenje operativnog programa rada u luci; 4. dokaz i jamstvo da raspolaže potrebnim financijskim sredstvima ili izvorima sredstava za ostvarenje plana i programa rada i investicija; 5. dokaz o ispunjavanju uvjeta iz čl. 68, st. 2, toč. 3 i 4 (čl. 68, st. 4).

[63] Napominjemo da se u postupku koncesioniranja u lukama otvorenim za javni promet primjenjuje već spomenuta **Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru** (čl. 31 - čl. 43).

usluge (čl. 63, st. 1). Lučka uprava utvrđuje najviši iznos naknada (čl. 62, st. 2). Lučka uprava radi osiguranja konkurencije unutar luke može, ako ocijeni objektivne okolnosti koje ukazuju na nekonkurentnost luke, sniziti visinu tarife u cijelosti ili selektivno, vodeći računa i o mogućnosti ovlaštenika koncesije da prilagodi poslovanje smanjenoj tarifi (čl. 62, st. 4).[64]

Prijenos koncesije (potkoncesija) - ovdje važi sve ono što je rečeno pod *supra* 2 cc.

Opoziv koncesije - vidi *supra* 2 cd.

Oduzimanje koncesije - slučajevi fakultativnog i obveznog oduzimanja koncesije navedeni u čl. 69 ZPDML-a isti su kao u čl. 15 ZML-a, s time da se više ne predviđa mogućnost oduzimanja koncesije i u drugim slučajevima (osim onih nabrojanih) predviđenim nekim drugim zakonom.

Prestanak koncesije - i ovdje se primjenjuje ono što važi za koncesije na pomorskom dobru (vidi *supra* 2 cf). Zakonodavac jedino navodi da ovlaštenik koncesije nema pravo na odštetu, ako koncesija prestane oduzimanjem (čl. 70).

Koncesijski sporovi - vidi ono navedeno pod *supra* 2 cg. Naime, na temelju odredbe čl. 73 ZPDML-a, ovdje se primjenjuje čl. 27.

ad) Lučka uprava - odredbe čl. 48 i čl. 49 ZPDML-a sadržajno odgovaraju čl. 30 - čl. 33 ZML-a s nekim neophodnim izmjenama, pa je lučka uprava i dalje pravna osoba *sui generis*. Vlada Republike Hrvatske osniva lučku upravu uredbom (a ne više odlukom), u kojoj se, između ostalog, moraju odrediti lučke djelatnosti odnosno građevine i objekti podgradnje i nadgradnje na lučkom području (čl. 48, st. 4 i čl. 49, toč. 2). Dakle, u uredbi treba popisati sve lučke objekte na lučkom području, a ne samo one za koje se može dobiti koncesija (čl. 32, toč. 2 ZML-a). Novo je da imovinu lučke uprave ne čine samo prihodi, već i sredstva pribavljena od osnivača (čl. 48, st. 8). Napominjemo da lučke uprave osnovane na temelju ZML-a nastavljaju s radom s pravima i obvezama propisanim ZPDML-om (čl. 122, st. 1). Akti o osnivanju lučkih uprava uskladit će se s odredbama ZPDML-a u roku od 6 mjeseci od dana njegovog stupanja na snagu (čl. 122, st. 2).

[64] U odnosu na čl. 20 ZML-a vidljivo je da su lučke tarife redefinirane, jer je sada propisano od čega se sastoje, tko ih donosi i javno objavljuje.

Djelatnost lučke uprave - sadržajno je neznatno izmijenjena u odnosu na čl. 33 ZML-a. Djelatnost lučke uprave je: 1. briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje; 2. gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave; 3. stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje); 4. osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe; 5. osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata; 6. usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području; 7. donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone; 8. drugi poslovi utvrđeni zakonom. Lučka uprava je dužna najmanje jednom godišnje provjeravati izvršavanje plana i godišnjeg operativnog programa rada ovlaštenika koncesija i o tome podnijeti izvješće Upravnom vijeću (čl. 71, st. 1).[65] Lučka uprava vodi **upisnik** koncesija u pisanom ili elektroničkom obliku (čl. 72, st. 1), a propisom iz čl. 36, st. 5 ZPDML-a, ministar će propisati sadržaj upisnika koji vode lučke uprave, način njegova vođenja i uvid u upisnik (čl. 72, st. 2).[66] Zakonska je obveza lučke uprave i održavane reda u luci. Lučka uprava je dužna opremiti luku odgovarajućim uređajima za rukovanje i prihvat krutog i tekućeg otpada, ostataka tereta s broda, zauljenih voda i fekalija kako su definirane odredbama MARPOL konvencije 73/78[67] s izmjenama i dopunama (čl. 83, st. 1).[68] Lučka uprava dužna je u roku od 3 mjeseca od dana stupanja na snagu ZPDML-a donijeti Pravilnik o redu u luci, kojim određuju namjenu pojedinog dijela luke i način odvijanja prometa u luci, a koji potvrđuje nadležna lučka kapetanija (čl. 84, st. 1). Pravilnikom o redu u luci određuje se način odvijanja prometa u luci i namjena pojedinog dijela obale u luci, pri čemu je lučka uprava dužna voditi računa o potrebama za stalni vez, operativni vez i održavanje javnog linijskog pomorskog prometa, kao i potrebama za smještaj

[65] Ovlaštenik koncesije dužan je omogućiti lučkoj upravi i drugom nadležnom tijelu provjeravanje izvršavanja plana i godišnjega operativnog programa rada ovlaštenika koncesije (čl. 71, st. 2).

[66] Čl. 18, st. 1 ZML-a propisivao je da će se trgovačka društva koja dobiju koncesiju za obavljanje lučkih djelatnosti, upisivati u posebni upisnik koji vodi lučka uprava, te da će ministar propisati sadržaj i način vođenja tog upisnika (čl. 18, st. 2). Međutim, to nikada nije učinjeno, što je vidljivo iz čl. 121 ZPDML-a koji nabraja stare propise što ostaju na snazi do stupanja na snagu novih propisa. Među njima nema nikakvih propisa o upisniku koncesija.

[67] Više o toj konvenciji vidi **Predrag Stanković**: *Pomorske havarije*, Zagreb, 1988, str. 97. - 99.

[68] Ministar će donijeti propis o vrsti i broju uređaja i opreme iz st. 1 za pojedine vrste i kategorije luka vodeći računa poglavito o operativnim potrebama korisnika luka, veličini i geografskom položaju luke te namjeni brodova koji uplovljavaju u luku (čl. 83, st. 2). Ministar je ovlašten donijeti te propise u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 120, toč. f).

javnih brodova (čl. 84, st. 2). Lučka uprava i naredit će osobi koja onečišćuje more ili taloži otpatke da odmah prekine onečišćavanje ili ukloni otpatke (čl. 85, st. 1). Ako osoba koja onečišćuje more ne postupi po toj naredbi, lučka uprava će sama očistiti luku na trošak i teret osobe koja onečišćuje more (čl. 85, st. 2). Ako nadležno tijelo utvrdi da se onečišćuje more ili otpaci talože djelovanjem lučke uprave ili ovlaštenika koncesije troškove čišćenja snosi lučka uprava (čl. 85, st. 3).

Prihodi lučke uprave - prihodi lučke uprave dio su njene imovine (čl. 48, st. 8) Ti prihodi su: 1. lučke pristojbe[69]; 2. naknada od koncesija iz čl. 66, st. 5, toč. 1 i 2 ZPDML-a; 3. naknada od koncesija iz čl. 66, st. 5, toč. 3 i 4 ZPDML-a; 4. sredstva iz proračuna osnivača; 5. ostali prihodi (čl. 60). Sredstvima iz proračuna osnivača lučke uprave može se isključivo financirati gradnja i održavanje lučke podgradnje (čl. 61, st. 1), dok ostala sredstva iz čl. 60 pripadaju u cijelosti lučkoj upravi na čijem se području ubiru i namijenjena su za: 1. izgradnju i održavanje lučke nadgradnje, 2. opremanje luke opremom za zaštitu mora od onečišćenja s brodova, 3. održavanje dubine u luci i na sidrištu luke, 4. troškove poslovanja lučke uprave (čl. 61, st. 2). Vidljivo je da se navedene zakonske odredbe bitno ne razlikuju od čl. 45 i 46 ZML-a.

Upravno vijeće - to tijelo i dalje ima 7 predstavnika, ali je došlo do izmjena u nadležnosti za imenovanje svih predstavnika, osim ona četiri predstavnika Vlade Republike Hrvatske, koje i dalje imenuje sama Vlada (čl. 51, st. 2, toč. 1). Jednog predstavnika županije na čijem je području sjedište lučke uprave imenuje **županijsko poglavarstvo**[70] (čl. 51, st. 2, toč. 2), a ne više županijska skupština. Jednog predstavnika grada, odnosno općine na čijem je području sjedište lučke uprave, umjesto gradskog ili općinskog vijeća, imenuje **gradsko ili općinsko poglavarstvo** (čl. 51, st. 2, toč. 3). Konačno, jednog predstavnika svih ovlaštenika koncesija koji obavljaju djelatnosti

[69] Lučke pristojbe su dio lučkih tarifa (čl. 62, st. 1), donosi ih i javno objavljuje lučka uprava, a čine ih: 1. pristojba za upotrebu obale, 2. brodska ležarina, 3. pristojba za vez (čl. 62, st. 2). Pristojba za upotrebu obale plaća se za brod koji koristi luku u svrhu ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila (čl. 62, st. 3). Brodska ležarina plaća se za brod koji koristi luku u bilo koju svrhu, osim radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila (čl. 62, st. 4). Pristojba za vez plaća se za ribarski brod, jahte, ribarske, sportske ili druge brodice i plutajuće objekte (čl. 62, st. 5). Pristojbe iz st. 2 ne plaćaju hrvatski javni i hrvatski ratni brodovi, brodice i jahte (čl. 62, st. 6). Ako usporedimo ovu odredbu s onom iz čl. 45 ZML-a, onda je vidljivo da se one razlikuju samo u jednom dodatnom pojmu. Naime, ZPDML je u st. 6 oslobodio i jahte od obveze plaćanja lučkih pristojbi. Inače, kriterije za određivanje lučkih pristojbi propisuje ministar na prijedlog Upravnog vijeća lučke uprave (čl. 62, st. 7). Ministar pomorstva, prometa i veza ovlašten je u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a donijeti propise o kriterijima za određivanje lučkih pristojbi (čl. 120, toč. c). Do stupanja na snagu tih propisa, ostaje na snazi, ukoliko nije u suprotnosti s odredbama ZPDML-a, **Pravilnik o kriterijima za određivanje lučkih pristojbi** ("Narodne novine", br. 104/98) - čl. 121, toč. 22.

[70] Ovo se ne može smatrati dobrim rješenjem, jer je ZPDML stavio županijsko poglavarstvo u nadređeni položaj u odnosu na županijsku skupštinu.

na lučkom području, imenuje **Savjet za luke**[71] (čl. 51, st. 2, toč. 4), čime je otpala Hrvatska gospodarska komora.[72] Mandat članova Upravnog vijeća i predsjednika je četiri godine, a iste osobe mogu biti ponovno imenovane za člana Upravnog vijeća (čl. 51, st. 4). Radom Upravnog vijeća rukovodi predsjednik Upravnog vijeća koji ne može biti iz reda članova iz čl. 51 (čl. 52, st. 1). Predsjednika Upravnog vijeća lučke uprave imenuje Vlada Republike Hrvatske (čl. 52, st. 2). Upravno vijeće sastaje se po potrebi, a najmanje jednom u dva mjeseca, a odluke donosi većinom glasova svih članova Upravnog vijeća (čl. 55, st. 1). Upravno vijeće može osnivati privremena ili stalna radna tijela za stručnu obradu i praćenje pojedinih zadataka iz svoje nadležnosti (čl. 55, st. 2). Vlada Republike Hrvatske može raspustiti Upravno vijeće lučke uprave na prijedlog ministra: 1. ako ne donese dvogodišnji plan razvoja luke, 2. ako godišnji plan i program rada i razvoja luke ne budu prihvaćeni ili se ne ostvaruju, 3. u drugim naročito opravdanim slučajevima (čl. 53).[73] Upravno vijeće: 1. donosi dvogodišnji plan rada i razvoja luke, operativni godišnji program rada i razvoja i godišnji financijski plan luke, na prijedlog ravnatelja lučke uprave; 2. donosi odluke u provođenju osnovnih smjernica lučke poslovne politike; 3. donosi odluku o javnom prikupljanju ponuda za davanje koncesije i odlučuje o davanju koncesija sukladno odredbama ovoga Zakona; 4. odobrava financijski izvještaj o radu i razvoju luke i dostavlja ga Ministarstvu; 5. donosi lučke tarife; 6. odlučuje o opsegu i organizaciji stručno-tehničkih službi, o imenovanju i opozivu ravnatelja te o zaključenju ugovora o zapošljavanju i visini naknade, odnosno plaće predsjednika i po potrebi članova upravnog vijeća, ravnatelja i stručno-tehničkog osoblja; 7. donosi statut lučke uprave uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske; 8. donosi akte kojima se utvrđuje red u luci i uvjeti korištenja lukom; 9. raspisuje natječaj za izbor ravnatelja i imenuje ga; 10. utvrđuje lučke uzance;

---

[71] Za svaku luku od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku osniva se poseban Savjet za luke (čl. 59, st. 1 i 3), a osniva ga Ministarstvo (čl. 59, st. 2). Savjet za luke čine predstavnici ovlaštenika koncesije, te drugih pravnih osoba čija je djelatnost od značaja i utječe na konkurentnost luke (čl. 59, st. 4). Zadaci Savjeta jesu: 1. usklađivanje planova rada i razvoja luke; 2. usklađivanje investicijskih radova u luci; 3. davanje prijedloga za poboljšanje konkurentnosti luke; 4. davanje mišljenja Upravnom vijeću u svezi s ustrojem i funkcioniranjem luke, te opće politike prema luci; 5. davanje prijedloga za poboljšanje ustroja i upravljanja lukom, te prometnim pravcem (čl. 59, st. 5). Savjet za luke sastaje se najmanje dvaput godišnje (čl. 59, st. 6).

[72] Ovo se može smatrati dobrim rješenjem, jer konačno koncesionari na lučkom području mogu imenovati svoga predstavnika koji će zastupati njihove interese - vidi **Dragan Bolanča**: *Novine Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 1 - 2, 2003, str. 179.

[73] Usporedbom sa čl. 37 ZML-a zaključujemo da se za raspuštanje više ne traži prijedlog Stručnog tijela za luke (što je normalno, jer novi Savjet za luke ima drugačiji sastav i funkciju), da je izostavljen kao razlog raspuštanja "ako luka iskaže neplanirani gubitak", te da opravdani slučajevi nisu više taksativno navedeni.

11. obavlja i druge poslove koji su mu stavljeni u nadležnost zakonom, odlukom o osnivanju i Statutom (čl. 54).[74]

Ravnatelj - ZPDML (čl. 56 - čl. 58) zadržava ista rješenja ZML-a (čl. 40 - čl. 42). Novo je što za svoj rad odgovara i ministru pomorstva, prometa i veza (uz Upravno vijeće i Vladu), te što su napravljene neke izmjene kod reguliranja prava i obveza ravnatelja u čl. 58.[75] U toč. 2 ravnatelj je obvezan da redovito izvještava Upravno vijeće o obavljanju djelatnosti pod koncesijom (ne više o obavljanju i ustroju svih lučkih djelatnosti), zatim mora pripremati godišnji program rada i razvoja luke i financijski plan luke (toč. 3), dok je toč. 7 nova i po njoj ravnatelj donosi odluke kojima se usklađuje rad svih koncesionara na lučkom području.

b) Luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja - ova je vrsta luka regulirana odvojeno (u posebnoj zakonskoj glavi) od luka osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, premda se bitno ne razlikuju, pa smatramo da ih nije trebalo ni izdvajati.[76]

ba) Granice lučkog područja - županijsko poglavarstvo utvrđuje lučko područje za sve luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja na svom području, u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske (čl. 74, st. 1).[77] Lučka uprava je dužna predložiti promjenu akta o lučkom području ako to zahtijevaju razvojni, gospodarski, administrativni ili drugi razlozi (čl. 74, st. 2).

bb) Lučke djelatnosti - vrste lučkih djelatnosti u ovim lukama otvorenim za javni promet nabrojane su u čl. 78, st. 1. To su: 1. privez i odvez brodova, jahti, ribarskih,

---

[74] U odnosu na čl. 37 ZML-a koji predviđa čak 17 točaka koje spadaju u djelokrug rada Upravnog vijeća, ZPDML ih predviđa znatno manje (11), jer neke stare izostavlja ili preoblikuje na kraći način, ali i uvodi nove. Uglavnom, u suštini se dosadašnja djelatnost Upravnog vijeća nije bitno izmijenila po novom zakonu.

[75] Ravnatelj organizira, vodi rad i poslovanje lučke uprave i ima sljedeća prava i obveze: 1. poduzimanje svih potrebnih mjera radi pripreme za rad Upravnog vijeća i za provedbu akata i odluka Upravnog vijeća; 2. redovito izvješćivanje Upravnog vijeća o stanju u luci, lučkim kapacitetima, stanju podgradnje i nadgradnje kao i o obavljanju djelatnosti pod koncesijom; 3. priprema dvogodišnjeg plana rada i razvoja luke, te godišnji program rada i razvoja luke i financijski plan luke; 4. predstavljanje i zastupanje lučke uprave; 5. obavljanje svih drugih poslova vezanih uz rad lučke uprave; 6. izbor stručno-tehničkog osoblja; 7. donosi odluke kojima se usklađuje rad svih koncesionara na lučkom području (čl. 58).

[76] **Bolanča**, *op. cit.*, str. 181.

[77] Ne traži se više prethodna suglasnost Vlade Republike Hrvatske, nego samo njena suglasnost (dakle, ona može biti i naknadna), a uopće više nije bitno prethodno pribavljeno mišljenje poglavarstva grada/općine (čl. 8, st. 3 ZML-a).

sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata, 2. ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i uskladištenje roba i drugih materijala, 3. ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila, 4. ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovima u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi (npr. ugostiteljska djelatnost, servisne djelatnosti i dr.). Vidimo da je ovdje sužen opseg lučkih djelatnosti u odnosu na prvu vrstu luka, jer se ne predviđa (kao u čl. 65, st. 2) da se na lučkom području mogu obavljati i druge djelatnosti ako je to propisano posebnim zakonom, kao i obavljanje drugih djelatnosti koje ne umanjuje ni otežava obavljanje osnovnih lučkih djelatnosti.[78]

bc) Koncesije - ZPDML nema posebnih odredaba o ovom pitanju za luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja. Stoga u čl. 79 napominje da se na sva pitanja koja se odnose na obavljanje lučkih djelatnosti, davanje koncesija na lučkom području, na odgovarajući način primjenjuju odredbe ZPDML-a koje se odnose na luke otvorene za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. To znači da u pogledu različitih pitanja u vezi koncesija (vrste, opseg i uvjeti, prijenos, opoziv, oduzimanje, prestanak, sporovi), važi sve ono što je rečeno naprijed u vezi koncesioniranja na lučkom području luka otvorenih za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (vidi *supra* 3 ac). Inače, u lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja, kod kojih kopneni dio luke nije širi od 6 metara, mogu se samo naplaćivati lučke pristojbe iz čl. 62 ZPDML-a (čl. 78, st. 2). To znači da se u lokalnim lukama čije je kopneno područje uže od 6 metara, ne može davati koncesija.

bd) Lučka uprava - radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorene za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja za područje svake županije može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva i suosnivači (čl. 75, st. 1).[79] Osnivač županijske lučke uprave iz st. 1 je županija, a odluku o njenom osnivanju donosi županijsko poglavarstvo (čl. 75, st. 2). Odluka o osnivanju županijske lučke uprave može se donijeti nakon

[78] To je bitna razlika prema ZML-u koji je predvidao da sve lučke djelatnosti mogu obavljati u svim vrstama luka otvorenih za javni promet. U Nacrtu Prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske od 16. lipnja 2003. god. (Obrazloženje), na str. 42. navedeno je da su lučke djelatnosti drugačije uređene, jer je to uvjetovano drugačijim značajem luka.

[79] ZML je predvidao jednu lučku upravu za sve luke na području županije, a iznimno više na prijedlog općinskog ili gradskog poglavarstva (vidi *supra* bilj. br. 259). Dakle, novina je da prijedlog sada podnose općinska ili gradska vijeća, te da su oni suosnivači uz osnivača (a to je uvijek županijsko poglavarstvo). Napominjemo da po osnivanju lučke uprave iz čl. 75, st. 1 ZPDML-a, ista preuzima sva prava i obveze postojećih županijskih lučkih uprava (čl. 122, st. 3), vidi **Suzana Varošanec - Dragan Bolanča:** *Koncesionari "izbacili" HGK iz Upravnog vijeća*, "Poslovni tjednik", Zagreb, br. 86, 2003, str. 63. - 65.

utvrđivanja lučkog područja (čl. 75, st. 3).[80] Na županijsku lučku upravu primjenjuju se odredbe ZPDML-a koje se odnose na lučku upravu koju osniva Vlada Republike Hrvatske, ako neko pitanje za županijsku lučku upravu nije drugačije uređeno (čl. 75, st. 4). Dakle, za pitanja **djelatnosti**[81] i **prihoda** županijske lučke uprave važi ono što smo naveli pod *supra* 3 ad. Drugačije su riješena tijela županijske lučke uprave tj. Upravno vijeće i ravnatelj (čl. 76, st. 1). **Upravno vijeće** ima pet (5) članova od kojih dva (2) člana i predsjednika imenuje županijsko poglavarstvo, jednog člana imenuje ministar iz redova lučke kapetanije na čijem području je sjedište lučke uprave, a jednog člana imenuju predstavnici ovlaštenika koncesije koji imaju koncesije na području lučke uprave (čl. 76, st. 2).[82] Mandat članova Upravnog vijeća i predsjednika je četiri godine, a iste osobe mogu biti ponovno imenovane za člana Upravnog vijeća čl. 76, st. 3). Županijsko poglavarstvo može raspustiti Upravno vijeće na prijedlog župana[83]: 1. ako ne donese godišnji plan razvoja luke, 2. ako godišnji plan i program rada i razvoja luke ne budu prihvaćeni ili se ne ostvaruju, 3. u drugim naročito opravdanim slučajevima (čl. 76, st. 4).[84] Upravno vijeće odobrava financijski izvještaj o radu i izvještaje o izvršenju godišnjeg programa rada i razvoja luke i dostavlja ih putem nadležnoga upravnog tijela županije, županijskom poglavarstvu (čl. 76, st. 5), a također donosi statut lučke uprave uz suglasnost županijskog poglavarstva (čl. 76, st. 6).[85] **Ravnatelja** lučke uprave imenuje Upravno vijeće lučke uprave na vrijeme od četiri godine, na osnovi javnog natječaja, na prijedlog natječajne komisije, a uz suglasnost ministra (čl. 77, st. 1). Ista osoba može se ponovno imenovati za ravnatelja (čl. 77, st. 2). Ravnatelj je za svoj rad odgovoran Upravnom vijeću i županijskom poglavarstvu (čl. 77, st. 3).[86]

---

[80] To je novost, pa županijsko poglavarstvo prvo treba utvrditi granice lučkog područja županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet, pa tek onda donijeti odluku za osnivanje lučke uprave. Zanimljivo je da se ta obveza ne nameće Vladi Republike Hrvatske kao osnivaču lučkih uprava u lukama osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

[81] I na ovu lučku upravu odnose se odredbe o redu u luci iz čl. 83. - čl. 85 ZPDML-a.

[82] Sastav Upravnog vijeća lučke uprave po čl. 35, st. 3 ZML-a, bitno se razlikovao i po broju (bilo je sedam članova) i po načinu imenovanja.

[83] Po starim propisima uvjet za raspuštanje je bio prijedlog ministra pomorstva, prometa i veza i Savjeta za luke (čl. 37, st. 1 ZML-a).

[84] I kod ovih luka izostavljen je kao razlog raspuštanja "ako luka iskaže neplanirani gubitak" (čl. 37, st. 1 ZML-a).

[85] U djelokrug rada Upravnog vijeća županijske lučke uprave spada i ono što je navedeno u čl. 54, jer to proizlazi iz odredbe čl. 75, st. 4.

[86] Za sva ostala pitanja u vezi ravnatelja županijske lučke uprave, primjenjuju se zakonska rješenja o ravnatelju u lučkoj upravi čiji je osnivač Vlada Republike Hrvatske (čl. 75, st. 4).

c) Luke posebne namjene - ZPDML daje novu definiciju ove vrste luka (čl. 2, toč. 3), po kojoj je luka posebne namjene morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka).

ca) Granice lučkog područja - sve luke posebne namjene (osim vojnih) određuju se odlukom o davanju koncesije (čl. 80, st. 3), koja mora biti utemeljena na prostornim planovima (čl. 80, st. 7). Dok je ZML (čl. 28, st. 2) određivao da se tom odlukom ujedno određuju i granice lučkog područja, ZPDML propisuje da je utvrđivanje granice pomorskog dobra preduvjet za dobijanje koncesije. Naime, na sva pitanja koja se odnose na luke posebne namjene, a nisu uređena odredbama čl. 80 i 81 ZPDML-a, primjenjuju se odredbe o koncesijama na pomorskom dobru (čl. 82). A po tim odredbama (konkretno, po čl. 7, st. 4) koncesija na pomorskom dobru se može dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama.[87] Vojne luke imaju specifičan status, jer odluku o osnivanju te luke donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog ministra obrane (čl. 80, st. 1), a njome upravlja Ministarstvo obrane (čl. 81, st. 1). Vojna luka se može koristiti samo za vojne namjene u skladu s posebnim zakonom (čl. 80, st. 2), pa ne spada pod sustav lučkog koncesioniranja.

cb) Lučke djelatnosti - za razliku od čl. 29 ZML-a, ZPDML ne govori ništa o vrstama lučkih djelatnosti koje se mogu obavljati u ovim lukama. Ipak, iz definicije ovih luka (čl. 2, toč. 3) možemo zaključiti da koncesija u lukama posebne namjene obuhvaća posebnu upotrebu i gospodarsko korištenje tih luka.[88] Smatramo da je po svojim sadržajnim i pojmovnim elementima, većina djelatnosti koje se obavljaju u lukama posebne namjene, identična onim lučkim djelatnostima u lukama otvorenim za javni promet (uključivši i korištenje lučkih objekata podgradnje i nadgradnje radi posebnih potreba koncesionara).

cc) Koncesije - ZPDML određuje samo tko daje koncesije i tko ih dobija.[89] Koncedent ovisi o značaju luke i dužini trajanja koncesije. Za luke od županijskog značaja, koncesiju daje županijsko poglavarstvo na rok do 20 godina (čl. 80, st. 1, toč. 1). Za luke od značaja za Republiku Hrvatsku, Vlada Republike Hrvatske daje koncesiju na

[87] Zakonodavac opet miješa dva instituta, a to su granice pomorskog dobra i granice lučkog područja.

[88] Na temelju čl. 82, primjenjuje se čl. 6, st. 4 (za posebnu upotrebu luke) i čl. 6, st. 5 (za gospodarsko korištenje luke).

[89] Za sva ostala pitanja u vezi koncesije na lučkom području luka posebne namjene kao što su opseg i uvjeti koncesije, prijenos, opoziv, oduzimanje, prestanak, zalog i koncesijski sporovi primjenjuju se odredbe o koncesijama na pomorskom dobru (čl. 82) - vidi *supra* 2.

rok do 50 godina (čl. 80, st. 4, toč. 2) ili na rok preko 50 godina, ali uz suglasnost Hrvatskog sabora (čl. 80, st. 4, toč. 3).[90] Na određivanje roka za davanje koncesije za luke posebne namjene odgovarajuće se primjenjuju odredbe čl. 20, st. 6 ZPDML-a[91] (čl. 80, st. 5). Na sportsku luku kao luku posebne namjene primjenjuju se posebna pravila iz čl. 81.[92] Naime, koncesija za takvu luku može se dodijeliti samo udruzi registriranoj za obavljanje sportske djelatnosti (čl. 81, st. 2). Sportska luka ne može obavljati djelatnosti radi stjecanja dobiti, a može se koristiti samo za članove udruge (čl. 81, st. 3).[93] Postupak dodjele koncesije za sve luke (osim vojnih), propisat će Vlada Republike Hrvatske (čl. 80, st. 6).[94] Ovlaštenici koncesije su pravne ili fizičke osobe,[95] a korisnik vojne luke (bez koncesije) može biti neko državno tijelo. Ovlaštenik koncesije za luku posebne namjene dužan je koristiti luku sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji i održavati luku prema njezinoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj (čl. 81, st. 4). U pogledu reda u luci posebne namjene (čl. 83 - čl. 85) sve obveze padaju na ovlaštenika koncesije (a ne na lučku upravu, jer je nema u ovoj vrsti luke).

4. EVIDENCIJA POMORSKOG DOBRA I MORSKIH LUKA

Pitanje evidencije pomorskog dobra i morskih luka kao pomorskog dobra riješeno je u čl. 15 ZPDML-a. Evidencija o pomorskom dobru vodi se u zemljišnim knjigama pri općinskim sudovima (čl. 15, st. 1). Ministarstvo je dužno dostavljati Državnom odvjetništvu Republike Hrvatske rješenje o određivanju granice pomorskog dobra radi upisa u zemljišne knjige (čl. 15, st. 2). U katastar se unose podaci o granici

[90] Hrvatski sabor više nije davatelj koncesije kao u čl. 28, st. 3 ZML-a.

[91] Prilikom određivanja roka za koncesiju uzima se u obzir namjena, opseg i visina potrebnih ulaganja, te ukupni gospodarski učinci koji se postižu koncesijom (čl. 20, st. 6).

[92] To je još jedna novost u odnosu na ZML.

[93] U Nacrtu Prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske od 16. lipnja 2003. god. (Obrazloženje), na str. 42 unošenje odredbe čl. 81, st. 3 opravdava se tvrdnjom da se time želi izbjeći eventualna namjera da se sportske luke pretvore u luke nautičkog turizma. Vidi također **Dragan Bolanča**: *Nema koncesija bez gruntovnog upisa granice pomorskog dobra*, "Poslovni tjednik", Zagreb, br. 76, 2003, str. 70.

[94] Vlada Republike Hrvatske ovlaštena je donijeti propise o postupku dodjele koncesije u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 119, toč. 2c). Za ovu vrstu luka primjenjuju se postupak davanja koncesija na pomorskom dobru u svrhu gospodarskog korištenja (čl. 12 - čl. 23) odnosno postupak davanja koncesije na pomorskom dobru za posebnu upotrebu (čl. 24 - čl. 30) predviđen spomenutom **Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru** iz 2004. god..

[95] U odnosu na čl. 2, st. 1, toč. 3 ZML-a otpalo je trgovačko društvo kao koncesionar.

pomorskog dobra, česticama pomorskog dobra i objektima na njima (čl. 15, st. 3). Postupak evidentiranja i obilježavanja pomorskog dobra propisuje ministar (čl. 15, st. 4).[96]

Zakonodavac je novim zakonom, kao što je već navedeno, propisao drugačiji način određivanja granica pomorskog dobra u odnosu na ZML, jer sada granicu utvrđuje u upravnom postupku Povjerenstvo za granice Ministarstva pomorstva, prometa i veza (čl. 14, st. 1). Da bi se uopće dodijelila koncesija, ta utvrđena granica pomorskog dobra mora biti i provedena u zemljišnim knjigama općinskih sudova.[97] Zakonitost rješenja o granici pomorskog dobra, kontrolira Državno odvjetništvo Republike Hrvatske. Normalno, granica pomorskog dobra mora biti evidentirana i u katastru.[98] Vidljivo je da se i ZPDML bavi samo katastarskim upisom kopnenog dijela pomorskog dobra. Evidencija morskog i podmorskog dijela pomorskog dobra s gledišta ostvarenja koncesionarskih i ostalih prava (katastarsko područje na moru) spada u materiju ***Zakona o katastru nekretnina*** iz 1999. god.[99]

5. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE ZPDML-a IZ 2003. GODINE

U prijelaznim i završnim odredbama zakonodavac se bavi materijom stvarnih prava, granica i koncesija na pomorskom dobru. ZPDML pomorskim dobrom smatra dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje (čl. 3, st. 2), s time da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi (čl. 5, st. 2). Građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju se pripadnošću pomorskog dobra. Stoga je u odredbi čl. 118, st. 1 prijelaznih i završnih odredaba navedeno da su upisi prava vlasništva ili kojeg drugog stvarnog prava na zemljištu i građevinama na pomorskom dobru za koje se ne može dokazati pravno valjan način stjecanja, pravno nevaljani (ne traži se dokaz pravne valjanosti naslova stjecanja). Zemljišnoknjižni sud će na prijedlog Državnog odvjetnika Republike Hrvatske brisati upis prava vlasništva ili drugog stvarnog prava na pomorskom dobru i upisati pomorsko dobro

[96] Ministar je ovlašten da u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a donese propise o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra (čl. 120, toč. d).

[97] O zemljišniku morskih luka kao pomorskog dobra vidi **Dragan Bolanča**: *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Split, 2003, str. 137. - 158.

[98] O katastarskom upisu morskih luka kao pomorskog dobra vidi ***ibid***, str. 131. - 136.

[99] Vidi "Narodne novine", br. 128/99, više o tome ***ibid***, str. 134.

(čl. 118, st. 2).[100] Postojeće građevine na pomorskom dobru izgrađene ili stečene bez valjanog pravnog osnova *koje se koriste za stanovanje*, dat će se na posebnu upotrebu za sve vrijeme dok se koriste za stanovanje, bez naknade, a korisnik građevine dužan je zatražiti koncesiju za posebnu upotrebu u roku godine dana od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 118, st. 7). Dakle, ovdje nije potrebno dokazivati pravno valjani način stjecanja. Tijelo koje upravlja *postojećom građevinom iz čl. 19, st. 1, toč. 1* ZPDML-a[101] koja se nalazi na pomorskom dobru, dužno je u roku od godine dana od stupanja na snagu ZPDML-a zatražiti koncesiju za posebnu upotrebu (čl. 118, st. 6). Ovdje se ne traži dokaz pravne valjanosti ni naslova, ni načina stjecanja stvarnog prava na građevini.[102] Novi zakon uopće ne spominje pravni status lučkih objekata nadgradnje. *Nota bene*, ni PZ iz 1994. god. uređujući daljnju sudbinu stvarnih prava na pomorskom dobru (čl. 1038) nije ništa rekao kako će se postupati sa zatečenim stvarnim pravima korištenja lučkih objekata na lučkom području. Kako ZPDML nije prihvatio rješenja ZVDSP-a kao općeg zakona, a ukinuo je odredbe čl. 1038 i čl. 1039 PZ-a, onda je jasno da na postojećoj i novoj lučkoj suprastrukturi ne može postojati pravo vlasništva, ni pravo hipoteke.

Granica pomorskog dobra utvrđena prema PZ-u iz 1994. god. ostaje na snazi, a Državno odvjetništvo je obvezno postupiti sukladno st. 2. (čl. 118, st. 3). Postupci za određivanje granica pomorskog dobra započeti do stupanja na snagu ZPDML-a, okončat će se prema odredbama PZ-a (čl. 118, st. 4). Ako se mijenjaju granice pomorskog dobra zbog promjene dokumenata prostornog uređenja, prirodnih pojava ili zbog proglašenja kopna pomorskim dobrom na taj dio pomorskog dobra primijenit će se odredbe o izvlaštenju (čl. 118, st. 5).

Sve koncesije dodijeljene temeljem PZ-a iz 1994. god. i ZML-a iz 1995. god. ostaju na snazi do isteka razdoblja na koje su dane (čl. 119, st. 9). Postupci za davanje prvenstvene koncesije iz čl. 62 ZML-a, započeti do stupanja na snagu ZPDML-a, dovršit će se prema odredbama starog zakona (čl. 118, st. 12). Posebni su uvjeti predviđeni za rive do najviše 12 metara četvornih pristupne površine za privez brodica, a kojima se ne ograničava opća upotreba i ne služe za obavljanje gospodarske djelatnosti. Ukoliko su izgrađene prije stupanja na snagu ZPDML-a i ispunjavaju uvjete za izdavanje koncesije za posebnu upotrebu, treba podnijeti zahtjev za koncesiju

[100] Pravno nevaljani upisi se brišu po sili zakona putem Državnog odvjetništva.

[101] To su građevine za potrebe vjerskih zajednica, za obavljanje djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja, znanosti, informiranja, sporta, zdravstva, humanitarnih djelatnosti i druge djelatnosti koje se ne obavljaju radi stjecanja dobiti.

[102] Ako se dio građevine za stanovanje ili dio onih građevina iz čl. 19, st. 1, toč. 1 ZPDML-a koristi za obavljanje gospodarskih djelatnosti, za korištenje građevine u tom dijelu potrebno je zatražiti koncesiju za obavljanje gospodarskih djelatnosti (čl. 118, st. 8).

prema čl. 19, st. 5 u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ZPDML-a (čl. 118, st. 10). Ukoliko je zahtjev za koncesiju podnesen, ali je odbijen, ili ako se zahtjev za izdavanje koncesije ne podnese u predviđenom roku, nadležna inspekcija će naložiti uklanjanje rive bez odgode nakon konačnosti rješenja (čl. 118, st. 11).[103]

6. ZAKLJUČAK

Novi ***Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*** stupio je na snagu dana 15. listopada 2003. god. Ovaj zakonski tekst na jednom mjestu obuhvaća cjelokupnu materiju pomorskog dobra (uključujući i luke), što je nesumnjivo korisno zbog lakšeg praćenja i snalaženja u mnogobrojnim normama. I dalje se zadržava nevlasnički karakter pomorskog dobra, s time da se jasno propisuje da se građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s njime, smatraju pripadnošću pomorskog dobra. Daju se definicije upotrebe pomorskog dobra (koja može biti opća i posebna), te njegovog korištenja (gospodarskog). Bitna je novost da se koncesija ne može dati prije nego što je utvrđena granica pomorskog dobra i ujedno provedena u zemljišnim knjigama. Granicu pomorskog dobra utvrđuje Povjerenstvo Ministarstva pomorstva, prometa i veza (na prijedlog županijskog povjerenstva) u upravnom postupku. Svaka fizička ili pravna osoba registrirana za obavljanje obrta, može biti ovlaštenik koncesije na pomorskom dobru. Koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra daje županijsko poglavarstvo ili Vlada Republike Hrvatske, a izuzetno ovlašteno gradsko/općinsko vijeće. Davatelji koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra su Vlada Republike Hrvatske, županijsko poglavarstvo i gradsko/općinsko vijeće. Odluka o koncesiji je upravni akt, a koncesijski odnos nastaje tek sklapanjem ugovora o koncesiji. Otvorena je mogućnost da ovlaštenik koncesije može založiti svoje pravo iz koncesije. Za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru koja ne isključuje niti ograničava upotrebu pomorskog dobra, zadržan je model koncesijskog odobrenja. U lukama otvorenim za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku koncesije daje lučka uprava i one su razvrstane u četiri skupine. Koncesionar je svaka fizička ili pravna osoba koja ispunjava zakonske uvjete. Na sva pitanja koja se odnose na koncesije, odgovarajuće se primjenjuju zakonske odredbe o koncesijama na pomorskom dobru. U lukama županijskog i

[103] Ni PZ iz 1994. god., ni ZML ne sadrže detaljne odredbe o obavljanju inspekcijskog nadzora nad pomorskim dobrom. Nasuprot tome, ZPDML uvodi korisnu novinu, jer u posebnoj glavi (glava V. Upravni i inspekcijski nadzor, čl. 94 - čl. 108) detaljno regulira poslove inspekcijskog nadzora pomorskog dobra. Podrobnije se određuju poslovi koji su obuhvaćeni inspekcijom pomorskog dobra, a uređuju se ovlasti i dužnosti inspektora pomorskog dobra u slučajevima kada se uoče nepravilnosti pri korištenju pomorskog dobra - pobliže o tome **Renata Cvrčić:** *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Informator", Zagreb, br. 5183, 2003, str. 6.

lokalnog značaja nešto su drugačije uređene lučke djelatnosti, s time da se lokalnim lukama kod kojih kopneni dio luke nije širi od 6 metara, ne mogu dodjeljivati koncesije. Za ovu vrstu luka, na sva pitanja koja se odnose na obavljanje lučkih djelatnosti, davanje koncesija, na odgovarajući način se primjenjuju odredbe koje se odnose na luke otvorene za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku. U lukama posebne namjene utvrđena granica pomorskog dobra preduvjet je za dobivanje koncesije. Ovlaštenici koncesija su isti kao i u već navedenim lukama, a davatelji su županijsko poglavarstvo i Vlada Republike Hrvatske. Za vojne i sportske luke važe posebna pravila.

LITERATURA:

BAČIĆ ARSEN: *Ustav Republike Hrvatske*, Split, 2002.
BARBIĆ JAKŠA: *Unos uloga u društvo kapitala*, "Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse - Godišnjak 6", Zagreb, 1999.
BOLANČA DRAGAN: *Novine Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 1 - 2, 2003.
BOLANČA DRAGAN: *Nema koncesija bez gruntovnog upisa granice pomorskog dobra*, "Poslovni tjednik", Zagreb, br. 76, 2003.
BOLANČA DRAGAN: *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Split, 2003.
BOLANČA DRAGAN: *Pomorsko dobro u svjetlu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Pravo i porezi", Zagreb, br. 2, 2004.
CVRČIĆ RENATA: *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*, "Informator", Zagreb, br. 5183, 2003.
DIKA MIHAJLO: *Osvrt na rješavanje sporova u svezi s koncesijama na pomorskom dobru*, referat na okruglom stolu "Pomorsko dobro i koncesije", Rijeka, 1995.
GRABOVAC IVO: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003.
HLAČA VINKO - STANKOVIĆ GORDAN: *Pravo zaštite morskog okoliša (priručnik odabranih propisa)*, Rijeka, 1997.
KUNDIH BRANKO: *Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra*, Zagreb, 2000.
LONČARIĆ HORVAT OLIVERA - CVITANIĆ LEO - GLIHA IGOR - JOSIPOVIĆ TATJANA - MEDVEDOVIĆ DRAGAN - OMEJEC JASNA - SERŠIĆ MAJA: *Pravo okoliša*, Zagreb, 2003.
MARINOVIĆ DUŠKO: *Stvarna prava na pomorskom dobru*, "Informator", Zagreb, br. 5209, 2004.
PAVIĆ DRAGO: *Pomorsko pravo (knjiga treća)*, Split, 2000.

SARVAN DESANKA: *Pravni status nekretnina u zaštićenim dijelovima prirode*, "Informator", Zagreb, br. 4457, 1996.
STANKOVIĆ PREDRAG: *Pomorske havarije*, Zagreb, 1988.
VAROŠANEC SUZANA - BOLANČA DRAGAN: *Koncesionari "izbacili" HGK iz Upravnog vijeća*, "Poslovni tjednik", Zagreb, br. 86, 2003.
VISKOVIĆ NIKOLA: *Ekologija i pravo*, "Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu", br. 3 - 4, 1999.

Summary:

THE ELEMENTARY SIGNIFICANCE OF ACT OF MARITIME DEMESNE AND SEA PORTS (2003)

In this paper the author describes in detail the elementary significance of the new Croatian Act of Maritime Demesne and Sea Ports which came into force on October 15, 2003. He compares new law with derogated laws - the Maritime Code (1994) and Seaports Act (1995). In concluding remarks he spells out the most important news.

Key words: maritime demesne, sea ports, concession.

DOCUMENTS OF TITLE IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA UNDER ENGLISH LAW: LEGAL NATURE AND POSSIBLE FUTURE DIRECTIONS[1]

Dr ČASLAV PEJOVIĆ, professor
Faculty of Law, Kyushu University
812-8581 Fukuoka, Japan
caslav@law.kyushu-u.ac.jp

UDK 347.795
Original scientific paper
Received: 7/04/2004
Accepted by publisher: 16/06/2004

Transport documents in carriage of goods by sea may serve as evidence not only of the contract of carriage, but also of the receipt of goods. Some transport documents have also the status of documents of title, which means that they are able to represent the goods and entitle their holders to demand delivery from the carrier. This function of transport documents plays an important role in overseas sales, enabling the seller to sell the goods in transit while the physical delivery is not yet possible. Transport documents acting as documents of title also represent an essential element of letters of credit. The law has defined the characteristics and functions of transport documents, and hence which documents can qualify as documents of title. In principle, a document can be recognized as document of title only by statute or by general custom. Presently, under English law, among transport documents only bills of lading are recognized as documents of title. Other transport documents presently used in sea carriage are of modern invention and no custom of merchants relating to them has been established.

The purpose of this paper is to examine first the notion of a document of title; secondly, the rights which are transferred by the transfer of the bill of lading, as the only transport document with undisputed status as document of title; and thirdly, to investigate the prospect that under English law, in addition to bills of lading, other transport documents can be recognized as documents of title.

Key words: *transport documents, document of title, negotiability, transfer of possession, transfer of property, transfer of contractual rights, bill of lading, straight bill of lading, mate's receipt, received for shipment bill of lading, ship's delivery order, multimodal transport document, sea waybill, electronic bill of lading.*

---

[1] This article is an amended and updated version of the article "Documents of Title in Carriage of Goods By Sea: Present Status and Possible Future Directions", published in the Journal of Business Law (2001) 461, and dedicated to the memory of the late Professor Branko Jakasa of Zagreb University, my former doctoral supervisor.

1. INTRODUCTION

Carriage of goods by sea is carried out on the basis of a contract of carriage between the carrier and the consignor. This contract usually follows the contract of sale and serves to enable delivery of the goods between seller and buyer. A contract of carriage is not necessarily concluded in writing, but normally requires evidence. In practice, a contract of carriage is usually evidenced by a transport document issued after the goods have been delivered by the consignor to the carrier.

Transport documents contain particulars about the parties to the contract of carriage, the goods, and the terms and conditions of carriage. They may serve as evidence not only of the contract of carriage, but also of the receipt of goods. However, the role of transport documents can be more complex than simply acting as evidence. Some transport documents have the function of documents of title, which means that they are able to represent the goods and entitle their holders to demand delivery from the carrier. This function of transport documents plays an important role in overseas sales, enabling the seller to sell the goods in transit while the physical delivery is not yet possible. The document of title ensures the buyer that the goods will be delivered to him once the ship arrives at the port of destination. On the other hand, the document of title enables the seller to retain control over the goods until the buyer pays the price, since the payment is usually effected "against documents". Under letters of credit the banks also accept to pay the price to the seller as beneficiary in exchange for a document of title which serves as a security for debt.

Documents of title are one of the most sophisticated legal inventions. The law has defined their characteristics and functions, and hence which documents can qualify as documents of title. In principle, a document can be recognized as document of title only by statute or by general custom. Presently, under English law, among transport documents only bills of lading are recognized as documents of title.

Bills of lading are ancient mercantile documents and are well established as documents of title both by the statute and by the custom of merchants, while other transport documents are of modern invention and no custom of merchants relating to them has been established. The traders have sought to secure the creation of more documents of title, which shall have the same attributes under law as those possessed by the bill of lading. On the other hand, since the use of documents of title involves various risks of fraud, the legislators are reluctant to allow more documents of title.

The purpose of this paper is to examine first the notion of a document of title; secondly, the rights which are transferred by the transfer of the bill of lading, as the only transport document with undisputed status as document of title; and thirdly, to investigate the prospect that, in addition to bills of lading, other transport documents can be recognized as documents of title.

2. THE NOTION OF A DOCUMENT OF TITLE

The phrase "document of title" is a common term used to denote documents issued by a carrier or by a warehouseman acting as a bailee.[2] The document of title is a written description, identification or declaration of goods issued by or addressed to a bailee which evidences that the person in possession of it is entitled to receive, hold and dispose of the document and the goods it covers. The main purpose of documents of title is to facilitate transfer of rights in goods while they are in the custody of a carrier or warehouseman. After receiving the goods in his charge, the carrier or warehouseman acting as a bailee must issue a document which serves as a receipt for the goods and enables the person who produces the document to receive the goods. The document of title is transferable, which enables the goods to be disposed of while still in the bailee`s custody. The bailee is obliged to deliver the goods to the lawful holder of the document, whether he be the original holder or a transferee of the document. After delivery is made, the document ceases to be a document of title and it can only serve as evidence in case of dispute between the bailee and the bailor. By returning of document into the hands of the bailee who has issued it the circle is closed and the document has completed its role.

Among different national laws there are differences as regards the features of documents of title and documents which are recognized as documents of title. Under English law, the shipped bill of lading has been recognized as the only document which always has the status of a document of title in sea carriage. Other documents can become documents of title on proof of custom of merchants which must establish that the document is being used as a document of title.[3] This means that the document, which is actually used in trade, must be negotiable and it must enable its lawful holder to obtain physical delivery of the goods by producing the document, as well as to dispose of the goods by transferring the document.

In civil law too, there are documents corresponding to documents of title. *"Wertpapiere"* in German law, *"titres"* in French law, *"titoli di credito"* in Italian law, *"yuka shoken"* in Japanese law etc., can be defined as "documents of value" which embody certain rights (e.g. the right to obtain delivery of the goods specified in the document, or the right on payment of a certain sum of money).[4]

---

[2] The term "document of title" was first defined by section 1 (4) of the English Factors Act as follows: "The expression 'document of title' shall include any bill of lading, dock warrant, warehouse-keeper's certificate, and warrant or order for the delivery of goods, and any other document used in the ordinary course of business as proof of the possession or control of goods, or authorising or purporting to authorise either by endorsement or delivery, the possessor to transfer or receive goods thereby represented".

[3] Todd, P. *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 3rhd. ed.(LLP 1998) p.117.

[4] In case of the terms used to denote bills of lading in French (*titres de creance)* and Italian (*titoli di credito*), the more appropriate translation is "documents of credit" rather than "documents of title".

They confer upon the holder the right to transfer these rights to third parties by transferring the documents. Under civil law, the bill of lading is considered as a negotiable document, on the same footing as the bill of exchange, provided that it is made out to order.[5]

Bills of lading to order, bearer and to a named person are all considered as bills of lading, all of them are documents of title and require surrender in exchange for the goods. They, however differ in the way and effect of their transfer. With respect to the way of transfer, the bills of lading to order are transferred by indorsement, bills of lading to bearer are transferred by physical delivery, while straight bills of lading are transferred by a written assignment (*cession*) in accordance with civil law rules.[6]

These rules are so cumbersome that straight bills of lading are actually never transferred in practice.[7]

3. BILL OF LADING AS A NEGOTIABLE DOCUMENT OF TITLE

The bill of lading is a typical document of title. Thanks to its character as a document of title, the bill of lading is invested with particular attributes of great practical importance commercially. This enables it to become one of the key instruments in international trade.

The bill of lading is often referred to as a negotiable document of title, and there is some confusion as to whether the bill of lading is really a negotiable or is merely a transferable document. That is especially the case in English law. According to English law, although the bill of lading possesses some of the characteristics of negotiable documents, e.g. transferability by endorsement, it is not a truly negotiable document in the full legal sense.[8] Bills of lading are not considered negotiable documents,

[5] R. De Wit, *Multimodal Transport* (LLP 1995) 267.

[6] G. Ripert, *Droit maritime*, 4th ed. (Paris, 1950) Vol. II No.1862.

[7] For example, under Article 2022 of the Italian Civil Code, the transfer of negotiable documents issued to a named person is effected by entering the name of the transferee on the document and on the registry of the issuer, or by issuance of a new document registered in the name of the new owner and by notation of such an issuance in the registry. However, since a sea carrier cannot be expected to have his own registry of issued bills of lading, Article 464(3) of the Italian Code of Navigation provides for an exemption of the bills of lading to a named person from the general rules applicable to the transfer of documents of title to a named person, specifying that no annotation of the issuance and transfer of nominative bills of lading is required.

[8] *Gurney v. Behrend* [1854) 3E. & B. 622, *Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowgee* [1938] A.C. 429, *Kum v. Wah Tat Bank Ltd.* [1971] 1 Lloyd's Rep 439, *The Future Express* [1993] 2 Lloyd's Rep 542; *Benjamin's Sale of Goods*, 6th ed. (Sweet & Maxwell) 2002) para. 18-047, *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed. (Sweet & Maxwell 1982) para. 1597, *Scrutton On Charter Parties*, 20th ed. (Sweet & Maxwell 1996) art.94.

even if they are described as negotiable; in fact, what is meant is that they are transferable. The bill of lading does not have the essential characteristic of a negotiable document: the transferee of the bill cannot acquire a better title than that of a predecessor. If a bill of lading is stolen or endorsed without the shipper's authority, a subsequent *bona fide* transferee cannot acquire the rights to the goods represented by the bill. The rule that a *bona fide* holder of a lost or stolen bill of exchange endorsed in blank or payable to bearer is not bound to look beyond the instrument, has no application to the case of a lost or stolen bill of lading. A finder or thief can give no title to bills of lading even in the case of a bill endorsed in blank.

English law is based on the concept that the bill of lading represents the goods and therefore its transfer should not have greater effect than the transfer of what it represents. Since the goods themselves are not negotiable, there is no reason why the bill of lading should be. Possession of a bill of lading cannot have a greater force than the actual possession of the goods.[9] If a buyer has acquired the bill of lading without having paid the price, and has endorsed the bill of lading to a third party, such third party, even if it has acquired the bill of lading acting in good faith for value, cannot acquire a valid title to the goods.

It is obvious that in English law there is some confusion in the use of the terms "transferable" and "negotiable".[10] The distinction between transferable and negotiable documents is that a document is transferable when it can be transferred by one person to another, passing to the transferee the rights of the original holder but no more, while a negotiable document can give to the transferee rights that are better or greater than the rights of the transferor, provided that consideration is given for the transfer. Therefore, only negotiable documents are an exception to the rule that nobody can transfer to another person more rights than he has (*"nemo plus iuris ad alium transferre potest quam ipse habet"*).

The bill of lading therefore lacks the most important and characteristic element of negotiability: it may not give to a transferee a better title than that possessed by the transferor. The question which logically arises is whether this means that the bill of lading is not a negotiable document. This is impossible to answer without an explanation of the character and functions of the bill of lading.

The transferee for value, who takes a negotiable instrument in good faith and without notice of any defect in the title of his transferor, acquires an indefeasible right to the property in the instrument and to the benefits represented thereby. He

[9] *Gurney v. Behrend* [1854] 3E. & B. 622, *Lickbarrow v. Mason* [1787] 2 T.R. 64.

[10] Goode, R. *Commercial Law*, 2nd Ed. (Penguin Books 1995) p.54 (n.143).

acquires not merely possession but property.[11] However, the bill of lading is not a negotiable document of title in the sense that it is able to carry title with it. Unlike a bill of exchange or promissory note, the bill of lading is not a negotiable instrument which is able to pass a good title to a *bona fide* transferee, regardless of the title of the transferor. The sole fact that the bill of lading is issued to the shipper does not enable him to give any title to a transferee. In fact, the shipper can be an agent of the seller or the buyer.

There is one point where it is possible to say that the transferee has even better rights than the transferor: the transferee may have better rights against the carrier than the transferor. The bill of lading in the hands of a transferor is only *prima facie* evidence against the carrier, while against a transferee of the bill the carrier is precluded from denying accuracy of its content.

The better position of the transferee of the bill of lading in respect of the right to delivery of the goods, and stronger evidential value of the bill of lading in his hands, can be explained by the fact that the carrier serves as an intermediary in delivery of the goods between the seller and the buyer. The seller as shipper delivers the goods to the carrier and in exchange, as evidence, he receives the bill of lading from the carrier. By the contract of carriage evidenced by the bill, the carrier undertakes to deliver the goods as described in the bill to the consignee, i.e. to the buyer, to whom the shipper transfers the bill. After the bill has been transferred to the buyer, it represents the contract between the carrier and the buyer as a third party holder of the bill. The buyer as a third party bill holder of the bill has an independent right against the carrier, under the contract of carriage evidenced by the bill of lading, to demand delivery of the goods as described in the bill.

Under American law, on the basis of the provisions of Federal Bills of Lading Act (FBLA) and Uniform Commercial Code (UCC), bills of lading are clearly defined as negotiable documents, with the exclusion of straight bills of lading.[12] The purchaser of a bill of lading acting in good faith will have an indefeasible title to the goods, regardless of whether the bill of lading has been wrongfully transferred. The only situation that might defeat the right of a transferee is where the bill of lading has been wrongfully procured.[13] Despite the clear intention of this legislation to make bills of lading fully negotiable, some American courts were reluctant to give the statutes this meaning. The reasoning is based on the idea that the bill of lading represents the

[11] Negus R.E."*The Negotiability of Bills of Lading*" (1921) L.Q.R. 456.

[12] Federal Bills of lading Act 1916 ss.30, 31 and 37; Uniform Commercial Code s.7-104 and 7-502. Under U.C.C. s.7-104 (1) (b), even bills of lading to a named person or assignee are negotiable when recognized in overseas trade.

[13] UCC sec.7-503. See, Bools, M. *The Bill of Lading* (LLP 1997) p.76.

goods, and possession of the bill of lading cannot have greater force than the actual possession of the goods.[14]

In civil law, the bill of lading is a negotiable document, on the same footing as the bill of exchange, provided that it is made out to order.[15] This means that the *nemo dat* principle is not applicable to the transfer of bills of lading. The transferee of a bill of lading acquires all rights as stipulated in the bill, regardless of the rights of his predecessor. The only exception is the bill of lading to a named person, which is a transferable document of title, but is not negotiable. This means that the person named in the bill as consignee has to produce the bill in order to obtain delivery of the goods.

4. THE EFFECT OF THE TRANSFER OF A BILL OF LADING

The bill of lading as a document of title can have several functions:

a) the bill of lading represents the goods so that possession of a bill of lading is equivalent to possession of the goods;

b) under certain conditions, the transfer of the bill of lading may have the effect of transferring the property of the goods; and

c) the lawful holder of a bill of lading is entitled to sue the carrier.

The effect of the transfer of a bill of lading depends on the intention of the parties, and on the applicable law. The only right that is indisputably transferred by the endorsement of a bill of lading is the right to demand and have possession of goods described in it. This right is guaranteed to a legal holder of the bill of lading in all

[14] *Shaw v. Railroad Co.* 101 US 557, 25 L ed 892. In *National Bank of Commerce v. Chicago, B & N Ry. Co.* 44 Minn 224-236, 46 NW 342, 9 LRA 263, 20 Am St Rep 566, it was held that "the statute was not intended to totally change the character of bills of lading, and put them on footing of bills of exchange, and charge the negotiation of them with the consequences which attend or follow the negotiation of bills or notes. On the contrary, we think the sole object of the statute was to prescribe the mode of transferring or assigning bills of lading, and to provide that such transfer and delivery of these symbols of property should, for certain purposes, be equivalent to an actual transfer and delivery of the property itself". See, Bools, M. *The Bill of Lading*, p.64-65.

[15] De Wit, R. *Multimodal Transport*, London 1995, p.267 asserts that, unlike bills of exchange, bills of lading are 'concrete' documents of title. It is admitted that the bill of lading is issued under a contract of carriage, so that it cannot have an abstract character between the carrier and the shipper, as contracting parties. However, after the bill of lading is transferred to a third party, the bill of lading becomes an `abstract` document of title, independent from the underlying contract of carriage, very much the same as a bill of exchange. The rights and obligations of the transferee are exclusively based on the bill of lading. For example, if the bill of lading states "freight payable at destination", the consignee will have to pay it, but his obligation to pay the freight does not exist if the bill of lading states `freight prepaid`. It is also admitted that the consignee may not receive the goods as specified in the bill of lading, if they are lost and damaged by a *force majeure* event, and that in this respect the position of a bill of exchange holder is safer. However, the position of payee is not absolutely safe either, e.g. if the payor goes bankrupt.

jurisdictions. However, this is not the case in respect of the transfer of property and the transfer of contractual rights.

Transfer of possession

It is universally accepted that the transfer of a bill of lading operates as a transfer of possession of the goods described in it. By means of a legal fiction, the bill of lading is deemed to represent the goods so that possession of a bill of lading is equivalent to possession of the goods. The bill of lading acts as a symbol of the goods and its transfer represents a symbolic delivery of the goods with the same effect as a physical delivery of the goods. The right of possession naturally incorporates the right to dispose of the possession. Hence the bill of lading enables its holder to dispose of the goods in transit by transferring the bill. The right on delivery of the goods also derives from the possession. Thus, the lawful holder of a bill of lading can use the bill either to dispose of the goods or to obtain delivery of the goods.

The purpose of transferring a bill of lading is not to transfer the title, but the constructive delivery of goods during carriage. The only title that the bill of lading always carries is the right to demand the goods described in it from the carrier and to take those goods into possession. The transfer of the bill of lading constitutes the transfer of what the bill of lading actually represents: this is constructive possession, not the property. [16]

The effect of the transfer of a bill of lading is a result of the special character of the object of sale - goods carried by sea - such that it is impossible to make a physical delivery of the goods to the buyer. The delivery has to be carried out through the carrier as an intermediary, who receives the goods from the seller (the shipper) and is bound to deliver it to the buyer (the consignee) in exchange for the bill of lading. In fact, the seller performs the delivery of goods by transferring the bill of lading to the buyer, thereby transferring to the buyer the right to demand the delivery of goods from the carrier at the port of destination.

This right is based on the contract of carriage and not on the contract of sale. To perform his obligations from the contract of sale, the seller enters into the contract of carriage with the carrier and, following the delivery of goods for carriage, receives from him the bill of lading. When the seller transfers the bill of lading to the buyer,

[16] In civil law terminology, the constructive possession is usually called "indirect possession", since in this kind of possession the possessor does not have physical detention, but is in position to exercise control over a thing and has intent to control it. This kind of possession is expressly regulated by several Civil Codes, e.g. section 855 of the German Civil Code and article 2228 of the French Civil Code.

the possession held by the carrier for the account of the seller is transmuted into possession for the account of the buyer. By acquiring the bill of lading, the buyer acquires the right to receive the goods from the carrier, who is bound by the contract of carriage to deliver the goods to the lawful holder of the bill of lading.

In order to understand the role of a bill of lading in a documentary sale it should be noted that the goods carried are movables and that in the case of movables the transfer of possession is of foremost importance in the transfer of property. The transfer of a bill of lading operates as a constructive transfer of possession, which is sufficient in a documentary sale, since the law of movable property is based on reliance upon appearances. The bill of lading as a document of title is perfectly suited for such a role. The bill of lading entitles its lawful holder to obtain physical delivery of the goods at the port of destination and also to dispose of goods which are not in his physical possession merely by transferring the bill of lading.

When the seller delivers the goods to the carrier, he can only have constructive possession of the goods. The seller can retain control over the goods after he has delivered them to the carrier, if the bill of lading is issued on his order, until the buyer pays the price or accepts the bill of exchange. Thus, the seller can be sure that the buyer who refuses to pay, or cannot pay the price, will not get the goods. The buyer cannot receive the goods from the carrier without the bill of lading, and he will not obtain the bill of lading before he pays the price, or accepts the bill of exchange. The seller will lose control over the goods and the right to dispose of the goods at the moment he transfers the bill to the buyer. By acquiring the bill, the buyer acquires the control over the goods and constructive possession. If he wishes so, the buyer may dispose of the goods by transferring the bill to a new buyer.

In law, possession consists of two basic elements: the physical control of the thing (*"corpus"*) and the intention of having control over such a thing as one's own (*"animus possidendi"*). The first of these elements can be performed through another person and such possession is called constructive possession, i.e. possession where one does not have physical detention but is in a position to exercise control over a thing and has intent to control it.[17]

In respect of transfer of constructive possession, the old Roman law principle *traditio longa manu* applies, with some modifications. Under this principle, if the goods to be delivered are not being held by the possessor but are under custody of a third party, their possession can be transferred through an agreement between the transferor and the transferee and the notification concerning intended transfer of pos-

[17] *See*, Black's Law Dictionary, 6th. ed., 1990, p.314; see also, German Civil Code article 855 and French Civil Code article 2228. This kind of possession was known in Roman law: *"possessionem adquirimus, animo et corpore; animo utique nostro, corpore nostro vel alieno"*.

session to the custodian. The transfer of bills of lading is effected, however, without involvement of the carrier and the bill of lading represents the goods "against all" (*erga omnes*).[18] The holder of the bill of lading is in the same position as if the goods were in his physical possession and he is entitled, to the exclusion of all others, to receive the goods from the carrier at the port of destination. The holder of the bill has the constructive possession before the ship's arrival at the port of destination, but he can only obtain the actual possession after the ship's arrival.[19]

Some authors use the term "symbolic possession".[20] The use of this term should be avoided, because in law there is no such thing as symbolic possession. The possession is a real right, while the symbols are an abstraction. It can be said that the bill of lading symbolically represents the goods, but that is something quite different from the assertion that the transfer of a bill of lading operates as the transfer of a symbolic possession. In fact, it is better to say that the bill of lading is a surrogate rather than the symbol of the goods, because it serves as an instrument which enables delivery of the goods when physical delivery is not possible. In such cases the bill of lading serves as a substitute for the goods and its possession equals physical detention of goods. A bill of lading actually controls the possession of the goods, since a carrier will deliver the goods only against production of the bill of lading. The holder of a bill of lading does not have actual possession of the goods, but he has the right to obtain it upon the arrival of the goods at the port of destination and to exercise control over the goods through the carrier until delivery.

The carrier only has physical control over the goods and not possession, since he does not have the intention to have control over the goods as his own. After receiving the goods in his charge, the carrier has the goods in his custody and has a duty to carry and deliver them not to the seller, but to the lawful holder of the bill of lading. The carrier acts as a bailee in exercising control over the goods on behalf of the lawful holder of the bill of lading (*corpore alieno*), without the intention to have something which is not his and without right to dispose of it. The only right the carrier may have against the goods is a lien, in case he is not paid the freight or other charges due under the contract of carriage.

The holder of the bill of lading has constructive possession over the goods, which gives him the right to demand the goods from the carrier at the port of destination, or

---

[18] De Wit R., *Multimodal Transport*, p.286 (n.302).

[19] *Sanders v. Maclean* [1883) 11 Q.B.D. 327. In this case it was said that the bill of lading "is a key which in the hands of a rightful owner is intended to unlock the door of the warehouse, floating or fixed, in which the goods may chance to be" (per Bowen L.J.).

[20] Bools M., *The Bill of Lading*, pp.180 -184.

to transfer this right to another person by transferring the bill of lading. However, the constructive possession is not a definitive one and it may represent a risk for bill of lading holders. Problems can arise if there are several bill of lading holders, or if the goods are lost or damaged during carriage.

If there are several bill of lading holders demanding delivery of the same goods at the port of destination, all of them cannot be possessors, since there can only be one right of possession on the object which excludes all others. This problem is resolved so that the right to delivery is given to the bill of lading holder who first presents the bill of lading to the carrier. As a general rule the delivery of the goods to a person entitled to them against production of one of the original bills of lading renders the other originals void.

In the case of loss of or damage to the goods, the bill of lading holder is prevented from obtaining actual possession of the goods as described in the bill of lading. Instead, he may sue the carrier for damages, but the eventual compensation may not correspond with the value of the goods, because of the right of the carrier to limit his liability. Indeed, he may even not obtain any compensation at all, if the loss or damage was caused by one of the excepted perils which exempt the carrier from liability.

The contract of sale may also serve as basis for preventing a bill of lading holder from obtaining actual possession of goods. Delivery of goods by a seller to a carrier, consigned for delivery to a buyer, represents a constructive delivery of the goods to the buyer. However, if the buyer fails to pay for the goods, the seller is entitled to regain the possession of the goods, under the condition that the goods are still in transit and have not yet been delivered to the buyer. In common law the seller is guaranteed this right by the right of stoppage in transit, while in civil law the seller may exercise the right of retention, with similar effect as stoppage in transit, both enabling the seller to claim and exercise a lien on the goods.[21]

In documentary credit, the bill of lading serves as collateral security for payment made under credit, acting as a pledge for the goods. The bill of lading will normally be endorsed to the bank but such endorsement will not be intended to transfer the property in the goods to the bank. The pledge effected in this way gives the bank a right to effect the sale of the goods in the case of the pledgor's default, i.e. if the buyer fails to repay its debt to the bank.[22]

---

[21] Sale of Goods Act sect.44-46, German Civil Code Art. 455, French Civil Code Art. 1613.

[22] *Rosenberg v. International Banking Corporation* [1923] 14 Lloyd's Rep. 344.

Transfer of property

As a general rule, property cannot be transferred by the mere transfer of a bill of lading. A bill of lading does not evidence ownership, but only the right to delivery. This follows from the nature of a bill of lading, which is a document issued by the carrier evidencing the receipt of the goods for carriage. The issue of property is outside the scope of contract of carriage. The carrier issuing the bill of lading does not, by doing so, warrant the title of the shipper. The only assertion in the bill of lading is that the shipper has delivered the goods to the carrier, not that the shipper is the owner of the goods. The bill of lading is based on the contract of carriage between the carrier and the shipper and the only right which it gives to its holder is the right to demand the delivery of goods. The shipper can transfer this right to a third person by transferring the bill of lading, and the consignee, as last lawful holder of the bill, will be the person entitled to receive the goods from the carrier.

The property cannot pass merely by the transfer of a bill of lading, otherwise possession of the bill of lading would have more power than possession of the goods. The fact that the transferee is entitled to receive the delivery of goods does not mean that he has title to the goods. The right of transferee to receive the goods, which is what a bill of lading represents, cannot be defeated even if the transferor does not have good title, and the carrier will be discharged by such delivery. In a dispute which is likely to follow such a case, the transferee would have to return the goods, if it is proved that the transferor did not have a good title.

Although the bill of lading is a document resulting from the contract of carriage, it can involve other parties outside this contract. The contract of carriage is often concluded following a contract of sale and the transfer of a bill of lading is then based on the contract of sale. The seller uses the bill of lading as evidence that he delivered the goods for carriage in accordance with the contract of sale, while the buyer uses the bill of lading as evidence of his right to receive the goods. Neither shipper nor consignee are necessarily parties to the contract of sale, and they can simply be agents acting on behalf of the seller and the buyer.

In practice, the transfer of a bill of lading most often has the effect of transferring the property. However, in order to be able to transfer the property certain conditions must be fulfilled. The first is that the transferor has the good title to the goods so that he may lawfully transfer the bill of lading, in accordance with the principle *nemo dat*. If the bill of lading has been acquired by fraud the transferee does not obtain a good title. The transferor is not obliged to prove his title at the moment of transfer of a bill of lading, as it would be contrary to the trade usages. The title is presumed when the transferor has in possession a bill of lading issued on his order. The second condition is that the transferor and the transferee have agreed on transfer of property and the

conditions of this transfer. Strictly speaking, it is the contract of sale which operates the transfer of property, while the transfer of the bill of lading serves only as an instrument to facilitate the transfer of property. If the contract of sale does not exist or cannot be proved, the transfer of a bill of lading will not have any effect on the property rights.

The role of the bill of lading in the transfer of property is not the same under all national laws. The rules regulating the transfer of property are different in various national laws, and the answer to the question of whether property can be transferred by the transfer of a bill of lading depends on the applicable law. There are three main legal systems which treat this problem in different ways: English, French and German. These legal systems have served, more or less, as models for most national laws in the world.

In English law, property in goods is transferred when the parties to the contract intend it to be transferred (Sale of Goods Act section17).[23] Therefore, property in goods will be transferred by a transfer of a bill of lading if the transfer of the bill of lading has been made by the owner with an intention of passing the property to the transferee.[24] It is the intention of the parties, predominantly of the transferor, which controls when and under what conditions the property can pass. If the bill of lading is made out to the name of the buyer, or to the buyer's order, it is almost decisive as to the seller's intention to part with the property. In this case the seller can retain the possession of the bill of lading until payment of the price, and the property in the gods will pass when the bill of lading is made available to the buyer. On the other hand, where the bill of lading is made out to the order of the seller, it is assumed that the seller intends to retain the property until payment of the price. In this case the property will be transferred to the buyer at the moment when the bill of lading is transferred to him by endorsement against payment of the price. If the transferor does not have the intention of transferring the property of the goods, but of some other right, the transfer of a bill of lading will not operate as the transfer of property. Thus the transfer of a bill of lading to an agent with the purpose of enabling him to collect the goods on behalf of the owner of the goods does not pass the property to the agent.

In French law, property in goods passes from the seller to the buyer at the moment when they have agreed about the goods and price (*solo consensu*), even though the

[23] In American law, the rules on transfer of property are very similar. The general rule is that property is transferred when the parties so intend (U.C.C. sec. 2-401 (1). When there is an explicit agreement "title passes to the buyer at the time and place at which the seller completes his performance with reference to the physical delivery of the goods" (U.C.C. sec. 2-401 (2).

[24] *Lickbarrow v. Mason* [1787] 2 T.R. 64, *Sanders Brothers v. Maclean & Co.* [1883] 11 QBD 327, *Sewell v. Burdick* [1884] 10 A.C. 74, *The Aliakmon* [1986] A.C. 785.

goods are not delivered nor the price paid (Civil Code article1583). The transfer of a bill of lading, therefore, operates as a transfer of the possession of the goods, while the property is transferred on the basis of the contract of sale. The seller carries out his contractual duty by transfer of a bill of lading to the buyer, while at the moment of the transfer of a bill of lading the property is already passed to the buyer. The importance of the transfer of a bill of lading lies solely in the fact that it enables the consignee to acquire physical possession of the goods at the port of destination.[25]

In German law, there are two conditions for the transfer of property: the agreement of the parties and the delivery of the goods (Civil Code article 929). This system is based on Roman law, according to which property could be transferred if two conditions were fulfilled : the legal ground *("iustus titulus")* and the method of acquiring the thing *("modus acquirendi")*. The legal ground is the contract of sale and the way of acquiring is delivery of the goods. Delivery of the goods can be performed symbolically by the transfer of a bill of lading.[26] The German Commercial Code in article 650 expressly provides that the delivery of a bill of lading has the same effect as delivery of the goods. This means that the transfer of a bill of lading effects both the transfer of possession and the transfer of property at the same time.

From this review of different legal systems, it can be concluded that under German law the transfer of a bill of lading has the greatest significance for the transfer of property. Under German law the transfer of possession represents a condition of the transfer of property, so that the transfer of the bill of lading performs the transfer of property, provided that there is a contract of sale. Under English law, whether the transfer of a bill of lading will effect the transfer of property depends upon the intention of the parties. Normally their intention will be that the property is transferred at the moment the bill of lading is made available to the buyer or his agent. Under French law the transfer of a bill of lading operates as a symbolic delivery of goods with the same effect as physical delivery, but with no effect on the transfer of property.

---

[25] Lyon-Caen et Renault, *Traite de droit commercial*, 5th ed., Paris 1931, Vol.V, No.713,G. Ripert, *Droit maritime*,
4th ed., Paris 1950, II No.1859, Smeesters-Winkelmolen, *Droit maritime et droit fluvial*, 2th. ed., Bruxelles 1929, Vol. I, no.453; it is similar in Italian, Belgian, Portuguese and Russian laws.

[26] Schaps-Abracham, *Das deutsche Seerecht*, 4th ed., Berlin 1978, p.794, Wustendorfer, *Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags*, Dresden 1905, Vol. I, p.322-326. It is also similar in Spanish, Greek, Dutch, Swiss, Japanese, and Yugoslav law.

Transfer of contractual rights

If the goods are lost or damaged during carriage, the holder of the bill of lading might not receive the goods described in his bill of lading despite the fact he paid for them. If the risk for the goods has passed to him at the port of loading, there can be two possible remedies at his disposal to protect his interests. One is to claim compensation from the insurer on the basis of an insurance policy, if the goods were insured. Another is to claim damages against the carrier on the basis of the contract of carriage. Our attention here shall be mainly focused on the remedy based on the contract of carriage.

Under common law, in the past the contracts were not assignable, so that although the transfer of a bill of lading could effect a transfer of property in the goods, it did not transfer the rights and liabilities under the contract of carriage. Consequently, in accordance with the doctrine of privity of contract, the transferee of a bill of lading was not able to sue the carrier on the contract of carriage as he was not a party to it. This problem was partly solved by the Bills of Lading Act 1855. Section 1 sought to deal with this problem by providing that the transfer of a bill of lading has as effect the transfer of the contract of carriage. However, a transferee had a right of action under the bill of lading only if the property in the goods passed to him "upon or by reason of such consignment or endorsement".[27] The linking of transfer of contractual rights under a contract of carriage with the passing of property by the transfer of a bill of lading is contrary to the nature of the contract of carriage. The carrier is liable for performance of the contract of carriage to the person for whose account he performs the carriage, and that is the last lawful holder of the bill of lading, i.e. the consignee.

The right of action against the carrier is connected with the right to delivery of the goods. In case of delay, damage or loss of the goods it is logical that the person who was entitled to receive delivery is entitled to claim damages against the person who has made delivery. The right of consignee, as the lawful holder of a bill of lading, to delivery of the goods includes the right to obtain compensation for damage, because it merely represents the value of the goods that the carrier failed to deliver. The consignee is entitled to claim damages against the carrier if the damage or loss occurred while the goods were in the custody of the carrier, regardless of whether he is the owner of the goods or whether he actually suffered the loss. The consignee's right of action is based on the contract of carriage and the property in the goods is not relevant for the relationship of carrier and consignee. The property may only be relevant to the

[27] In American law, the situation with respect to transfer of contractual rights is different, since the Federal Bills of Lading Act 1916 (Pomerene Act) does not link transfer of contractual rights to the passing of property.

relationship under the contract of sale between the consignee, as a buyer, and the seller.

This linking of contractual rights with the property has given rise to inconvenient and unfair consequences in cases when the property did not pass by consignment or by endorsement of the bill of lading.[28] The Carriage of Goods by Sea Act 1992, by which the Bills of Lading Act 1855 was repealed, resolved these problems by abolishing the link between the passing of the property and the passing of rights and liabilities. This is achieved under section 2 (1) by assignment of the right to sue the carrier to the lawful holder of a bill of lading who may enforce the contract of carriage against the carrier irrespective of the passing of title to the goods.

The transfer of a bill of lading has the effect of transferring contractual rights to a transferee, so that he becomes the party to the contract of carriage with the carrier, with the same rights and duties of the transferor as contained in the bill of lading.[29] As a result of the transfer of the bill of lading, the transferee "steps into the shoes" of the shipper, i.e. takes the same legal position as the shipper at the moment the bill of lading was issued to him. Actually, while between a carrier and a shipper a bill of lading is only *prima facie* evidence of the terms of the contract of carriage, the transferee as a *bona fide* holder of a bill of lading should be able to rely on the terms of the contract as stated in the bill of lading. This means that the carrier should be precluded from denying the accuracy of statements in the bill of lading, as in the case of description of the goods.

Under civil law, the transfer of a document of title does not only perform the transfer of rights to the goods but also the transfer of contractual rights. The transferee of a bill of lading therefore not only has the right to demand the goods from the carrier but also the right of action against the carrier for breach of contract. This principle is often linked to the concept of contracting for the benefit of a third party, which is well established in all civil law systems. Under this doctrine, the parties to a contract may agree that contractual rights can be transferred to a third party (*stipulatio alteri*). However, this doctrine cannot be applied to the transfer of bills of lading. The transferee of a bill of lading, besides the rights, has also liabilities arising from a bill of lading, e.g. the obligation to pay the freight. This is contrary to the nature of the contract for the benefit of a third party, which can transfer only the rights and not liabilities.[30]

---

[28] *Brandt v. Liverpool* [1924] 1 K.B. 575, *The Sanix Ace* [1987] 1 Lloyd's Rep 321, *The Aramis* [1989] 1 Lloyd's Rep 213, *The Aliakmon* [1986] 2 W.L.R. 902, *The Captain Gregos (No. 2)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 310, *The Delfini* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252.

[29] *The Heideberg* [1994] 2 Lloyd's Rep 287.

[30] De Wit, *Multimodal Transport*, p.245.

In the case of the transfer of a bill of lading, the transferee of the bill does not derive his right from the contract between the shipper and the carrier, but rather from the document itself. The transfer of a bill of lading operates the transfer of contractual rights as evidenced in the bill, which need not be the same as the contract between the carrier and the shipper. Civil law makes a distinction between 'abstract' and 'causal' documents of title, 'abstract' being independent of the underlying contract and the relations between the original parties to the contract, while in the case of 'causal' documents of title the underlying contract may affect the relations of the parties under a document of title. Unlike bills of exchange, which are typical 'abstract' documents, bills of lading are 'causal' documents. A bill of lading is issued under a contract of carriage, so that it cannot have an abstract character between the carrier and the shipper, as contracting parties. However, after the bill of lading is transferred to a third party, the bill of lading becomes an `abstract` document of title, independent from the underlying contract of carriage, very much the same as a bill of exchange (or negotiable documents in its full sense under common law). So the carrier is not entitled to invoke against the transferee of a bill of lading the terms of contract if they are not contained in the bill. The contractual rights and obligations of the transferee are based on the contents of a bill of lading, regardless of the position of the previous bill of lading holders. For example, if the bill of lading states "freight payable at destination", the consignee will have to pay the freight, while his obligation of payment would not exist if the bill of lading states 'freight prepaid'.

5. OTHER TRANSPORT DOCUMENTS

There are two basic types of transport documents: the bill of lading and the waybill, or the consignment note. Traditionally, the bill of lading is used in carriage of goods by sea, while the waybill is used in other kinds of transport. However, in modern practice the bill of lading or more precisely transport documents with characteristics of a bill of lading (negotiable multimodal transport documents) can also be used in carriage of goods by road, rail and air, while the waybill is used in sea carriage.

The main difference between the bill of lading and the waybill is that the bill of lading is a document of title, while the waybill is not. The bill of lading entitles its lawful holder to claim the goods against the carrier, or to transfer this right to a third person by transferring the bill. By contrast, the waybill does not give its holder any rights toward the carrier, nor can it be negotiated; instead it travels together with the goods and is handed over to the consignee at the place of destination. This difference is the result of the fact that sea carriage takes much longer so that the seller may need to sell the goods in transit, while in land and air carriage the journeys involved are so brief that such a need normally does not exist.

For centuries the only transport document used in the carriage of goods by sea was the bill of lading. However, in modern shipping other transport documents are used as well. So, in addition to bills of lading, the issue of documents of title can be raised in respect of several other documents used in carriage of goods by sea: straight bill of lading, mate's receipt, received for shipment bill of lading, ship's delivery order, multimodal transport document, sea waybill and electronic bill of lading.

Straight bill of lading

The bill of lading made out to a named consignee, so-called "straight bill of lading", is an American invention, at least with respect to its name; the document with such name was first regulated by the Federal Bills of Lading (Pomerene) Act 1916.[31] With respect to its nature, the straight bill of lading is one of the most misunderstood transport documents in the carriage by sea.[32]

The straight bill of lading has some peculiar features which makes the legal status of this document unclear. A straight bill of lading is, in fact, a bill of lading made out to a named person to whom delivery is to be made. This document can be made out to the name of the shipper if he is also the consignee, but in most cases it is made out to the name of the consignee.

While the "order" bill of lading is recognized as a document of title, capable of transferring the constructive possession and giving its holder the right to demand delivery of the goods against the carrier, a straight bill is a non-negotiable document and is not clearly recognized as a document of title. As result, a straight bill cannot be transferred by endorsement, and is not capable of transferring the constructive possession of the goods while in transit.

The status of straight bills lading differs in various jurisdictions, especially with respect to the status of document of title and the obligation of the consignee to produce the straight bill of lading at the port of destination. There are some obvious differences between the civil law and the common law concerning straight bills of lading.[33]

The main confusion relates to the issue of whether the delivery can be made only against proper identification of the consignee, or the consignee must also produce the

[31] The Pomerene Act 1916 was recodified last time in 1994. The format of the Act is expressed as 49 U.S.C.A. & 80102. This Act relates to the carriage by rail, road, air and water.

[32] Carver *on Bills of Lading*, paras. 6-007 and 8-001;Tetley, W. *Marine Cargo Claims*, 3d. ed. (Blais Inc. 1988) at pp. 190-191, 950-951, 995-997; *Benjamin's Sale of Goods*, para. 18-124.

[33] It should be noted that article 1 (7) of the Hamburg Rules expressly recognizes that bills of lading to a named person have the same character as the bills to order, or to bearer, with respect the carrier's obligation to deliver the goods against surrender of the document.

straight bill against delivery of the goods? If the consignee proves that he is the person named in the straight bill, why should he also produce the document?

The straight bill of lading, as defined by the Federal Bills of Lading Act (FBLA), has some peculiar features which makes unclear the legal status of this document. The straight bills and sea waybills are treated in the same way; a straight bill falls in the category of not negotiable documents, same as waybills.[34] The part on straight bills of lading was substantially revised and simplified in the last version of the Act. Now instead of "order" and "straight" bills of lading, the Act makes a distinction between "negotiable" and "nonnegotiable" bills.[35] Negotiable bills are in fact previous order bills of lading, while nonnegotiable documents include previous straight bills of lading as well as sea waybills.

The non-negotiable bill is, in fact, a hybrid document which contains elements of both the waybill and the straight bill of lading. While nonnegotiable bills may be transferred, the U.S.C.A. gives little protection to the transferee. Under sect.80103(b) of the 49 U.S.C.A., the endorsement of a not-negotiable bill "does not give any additional right." This may be construed in the way that, differently from a negotiable bill, the transferee of a not-negotiable bill does not acquire any rights that would be additional to those of the transferor.[36] In other words, the transferee "enters into the shoes" of the transferor and has the same rights against the carrier as the transferor had. This is the effect equivalent to the transfer of straight bills in civil law. The fact that the straight bill of lading is transferable and capable of transferring certain rights to the transferee indicates that it has some features of a document of title. In this respect, the non-negotiable bill differs from the waybill, which has not any features of a document of title, as its transfer does not operate as a transfer of any rights.

With respect to the delivery of the goods, under American law the position is clear: the carrier must deliver the goods to the consignee named in a straight bill.[37] The consignee named in the straight bill does not need to present the document to the carrier but only to identify himself, which indicates that the straight bill is not a document of title.[38] This is in accordance with the present text of the 49 U.S.C.A. The

[34] U.S. Transportation Code (Public Law 103-272: 5 July 1994; Chap. 801).

[35] 49 U.S.C.A. sect.80103.

[36] This effect of the transfer of nonnegotiable bills under U.S.C.A. is similar to the effect of the transfer of a straight bill of lading by assignment in civil law. Section 7-504 of the U.C.C. states, in Subsection (1), that a "transferee of a document, whether negotiable or nonnegotiable, to whom the document has been delivered but not duly negotiated, acquires the title and rights which its transferor had or had actual authority to convey."

[37] 49 U.S.C.A sect. 80110

[38] *Chilewich Partners v. MV Aligator Fortune 853 F Supp 744, 753* (SDNY 1994).

UCC, however, recognizes the possibility that straight bills of lading are negotiable "where recognized in overseas trade."[39]

Under English law, one of the problems related to the straight bills is the apparent confusion between straight bills and sea waybills. Before *The Rafaela S* case, an issue that was controversial and confusing was whether straight bills of lading were bill of lading at all and whether they fall in the category of "similar document of title". Besides, until this case, there was no clear legal authority on whether a straight bill of lading must be surrendered in order to obtain the goods.

Dominant view expressed in the leading textbooks is that a straight bill of lading is not a document of title under common law. It is a not-negotiable document and the carrier is entitled and bound to deliver the goods without production of the bill.[40]

In several cases the English courts held that the carrier was entitled to deliver the goods to the consignee named in a straight bill without production of the bill.[41] This position was put in doubt by a number of cases. In *The Happy Ranger* the English Court of Appeal indicated that a different view on straight bills of lading might be possible, even though the Court took a view that the bills of lading in this case were not straight bills of lading. L.J. Tuckey, who gave the leading judgment, noted that "it would be unwise to assume that the statements in the textbooks are correct."[42]

The issue of the nature of straight bills of lading was reopened with several recent decisions related to the dilemma whether this document is a document of title. This issue especially attracted attention of legal scholars and practitioners after *The Rafaela S* case, which again put in the spotlight the legal nature of straight bill of lading.[43] The issue in this case was whether a straight bill of lading was a "similar document of title" for the purpose of applicability of the Hague-Visby Rules. The Court held that the straight bill in this case was "similar document of title", as it had to be produced by the consignee in exchange for the goods. The Court held that a straight bill of lading should be regarded as a bill of lading within the meaning of the Hague Rules and that "the practice was that a straight bill of lading, unlike a mere sea waybill, was

---

[39] Uniform Commercial Code s.7-104(1)(b).

[40] *Carver* para. 6-007, *Benjamin* para. 18-059. For a contrary view, see, *Schmitthoff's Export Trade* (10th. ed., Sweet & Maxwell 2001) para.15-038.

[41] *International Air & Sea cargo GmbH v. Pakistan National Shipping Co (The Chitral)* [2000] 1 Lloyds' Rep. 529, *East West Corp. v. DKBS 1912 and Utaniko v P&O* [2002] 2 Lloyds' Rep. 182, *The Rafaela S* [2002] 2 Lloyds' rep. 403. This is contrary to an older case: *Evans & Reid v. Cornouaille* [1921] Lloyd LR 76, in which the Court held that the master was not entitled to deliver the goods without a bill of lading even to "the consignees named in the bill of lading."

[42] *Parsons Corporation v. C.V. Scheepvaartonderneming (The Happy Ranger)* [2002] EWCA Civ 694.

[43] *JT MacWilliam v. Mediterranean Shipping Co. (The Rafaela S)* [2002] 2 Lloyds' rep. 403.

written on the form of an otherwise classic bill and required production of the bill on delivery, and therefore transfer to a consignee to enable him to obtain delivery". The Court held that a named consignee, under a straight bill of lading, was intended to be protected by the Hague-Visby Rules in the same way as a third party indorsee of an order bill of lading. L.J Rix also expressed the view that even if a straight bill of lading did not expressly require presentation for delivery of the goods, in his view, that would have made little difference to the decision in this case.

This decision is a turning point in English law with respect to the status of straight bills of lading. By concluding that the straight bill is a document of title, the Court has finally clarified the position and has taken the view that the carrier must deliver the goods against an original straight bill. The result of this judgment is that the Hague-Visby Rules are made applicable to the straight bills of lading and the production of this document is now clearly established as a requirement for the consignee to obtain delivery of the goods from the carrier. There is no doubt that after *The Rafaela S* case the dominant view in the textbooks will also be reconsidered.

It is interesting to note opposite views in some jurisdictions that are based on common law. For example, the Courts in Hong Kong have taken similar stance to the Chinese Courts.[44] On the other hand, the Courts in Singapore have taken the opposite view.[45]

Prevailing opinion in civil law countries is that the straight bill of lading is a not negotiable document, but it can be transferred by written assignment. There is also a difference with respect to the effect of the transfer between the bills of lading to order and bearer on one side, and the transfer of straight bills of lading, on the other: The difference is that in the case of bills of lading to a named person, the transferee acquires the same rights the transferor had against the carrier, which derive from the right of the transferor (*ex iure cesso*), and can exist independently from the bill of lading. The assignee acquires the right to notify the carrier of the transfer to him of the bill of lading and thereby to become the party of whatever rights and obligations have existed between the carrier and the assignor before such notification. On the other hand, the carrier will have the right to invoke against the transferee all rights

[44] *The "Brij"*, Hong Kong Admiralty Court 14 July 2000 [2001] 1 Lloyd's Report 131. In this case, J. Waung found that the carrier was not liable for delivery of the goods without production of a straight bill of lading.

[45] *APL v. Peer Voss*, October 8, 2002, the Singapore Court of Appeal. [2002] 3 SLR 176 (available at: http://www.onlinedmc.co.uk/apl_v_voss_peer.htm (last visited: March 12, 2004). The Court held that "although a straight bill could not be indorsed to transfer constructive possession of the cargo, it did not necessarily follow that the straight bill of lading did not impose contractual term obligating the carrier to require its production to obtain delivery. There had to be clear words present to imply that the parties intended the instrument to be treated in all respects as if it were a sea waybill and that its presentation by the named consignee was not necessary. By issuing the instrument as a bill of lading, the parties must have wished to retain all other features of a bill of lading."

and exemptions he had against the transferor (*ex persona cedentis*), even if the bill of lading provides something differently. For example, when the bill of lading states the freight "to be paid", if this freight is lower than the freight the shipper and the carrier have agreed, the carrier will be entitled to claim against the consignee the freight as agreed with the shipper.

With respect to delivery of the goods, the general rule is that the person named in the bill as consignee cannot obtain delivery of the goods without production of the bill. In this respect, the straight bills are not different from order bills. In fact, these documents serve as an evidence of the right of its holder to delivery, rather than representing a condition for acquiring such a right. The holder of such a bill of lading to named person is entitled to delivery not because he produces the bill of lading to the carrier, but because he is the person named as consignee in the bill. The carrier is usually obliged to require the surrender of such bills as a condition for the delivery of the goods. In some civil law jurisdictions, however, the courts sometimes recognize the right to delivery to the person named in the bill of lading without production of the bill.[46] Some of civil law jurisdictions have even changed their original position in later cases. For example, Chinese courts initially considered that production of a bill of lading is required in order to receive the goods from the carrier, even in the case of a bill of lading to a named person.[47] However, later the Bejing Supreme Court has taken a different view founding a carrier not liable for delivery of the goods without production of a straight bill of lading.[48]

Mate's Receipt

A mate's receipt is not a transport document; its main purpose is to serve as evidence about the goods loaded aboard the vessel. After the loading is completed, on

[46] *Ap. Firenze March 4, 1987*(1988) Dir.Mar. 1141. This decision has been criticized by. P. Manica, "Polizza di carico nominative e riconsegna della merce`` (1988) Dir.Mar. 1141 Seè also, F. Bonelli, "Responsabilita del vettore per riconsegna dell amerce senza restituzione della polizza di carico" (1978) Dir.Mar. 277. In some other cases, the courts in civil law countries held that presentation of a straight bill is not necessary to obtain the goods: *Ap. Firenze July 22, 1987* (1989) Dir.Mar. 171 (applying American law), *Supreme Court (Spain) February 17, 1997* (1999) Dir.Mar. 949, *Trib. Civitavecchi. February 22, 2001* (2002) Dir.Mar. 1002.

[47] *Yuanchen International Carriage Ltd. V. Hengxing Ltd.,The Shangdong* High Court 2002 (cited from http://www.ccmt.org.cn/š(last visited: March 12, 2004), *Yuehai v. Cangma, the Supreme Court of China* (1996) Gazette of Supreme Court (10) (also available at: *http://www.ccmt.org.cn/english/textštypicalš4.htm* (last visited: March 12, 2004), *The Eagle Comet*, Guangzhou Maritime Court, no. 66 (1994).

[48] *The Beijing Supreme Court June 25, 2002*. Zim IsraelL *Navigation Company Ltd. V. Sun Hing Shipping Co. Ltd.* (available at: http://www.ccmt.org.cn/english/case/show.php?sId=2324 (last visited: March 12, 2004).

the basis of the mate's receipt and the draft of a bill of lading prepared by the shipper, the ship's agent issues the bill of lading.

Before a bill of lading is issued, the shipper can transfer the mate's receipt to a third party. If the shipper does not return the mate's receipt to the carrier when a bill of lading is issued, it is possible for the shipper to transfer the bill of lading to a third person and to keep the mate's receipt for himself, or to transfer it to a third person. In such a case the carrier can face liability toward both the bill of lading holder and the mate's receipt holder. So, the carrier should issue a bill of lading in exchange for a mater's receipt, so that he is responsible only to the bill of lading holder.

In principle, the mate's receipt does not have the character of a document of title and its transfer does not have the same effect as the transfer of a bill of lading. The mate's receipt is not supposed to perform the function of a document of title, even though it might be considered as document of title by the trade customs.[49] The mate's receipt has a temporary character and it is presumed that it will be substituted by a bill of lading. The mate's receipt would be able to qualify as a document of title only if the trade customs establish that the mate's receipt is able to act as a document of title in its own right.

Received for Shipment Bill of Lading

The "received for shipment" bill of lading is considered as a document of title in civil law, while in common law its legal status is not quite clear.[50] The main distinction is that a "received" bill represents the goods as they are received for shipment, while the shipped bill represents the goods as loaded aboard the vessel. It is submitted that this does not prevent the "received" bill from being a document of title.[51]

A contrary view is expressed by the learned authors of *Benjamin's Sale of Goods*.[52] The argument put forward is that it is impossible or extremely difficult to deal with the goods physically, once the goods are loaded, and that it was this difficulty which originally led to the recognition of shipped bills as documents of title, while the same level of impossibility or extreme difficulty does not exist before the goods are loaded, so there was "correspondingly less need to regard documents relating to them as

[49] *Kum v. Wah Tat Bank Ltd.* [1971] 1 Lloyd's Rep 439.

[50] *The Marlborough Hill v. Cowan & Sons* [1921] *1 A.C. 444, Diamond Alkali Export Corporation v. Fl. Bourgois* 3 K.B. 443, *Ishag v. Alied Bank International* [1981] 1 Lloyd's Rep 92.

[51] Todd *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits* p.119.

[52] *Benjamin's Sale of Goods*, para.18-045.

documents of title". Arguably, however, this is not relevant for the status of the "received" bill as a document of title. Actually, the seller's need for disposal of the goods by the transfer of a bill of lading may even be greater in the case of a "received" bill, especially when it is expected that the period between delivery of the goods into the charge of a carrier and their loading will be protracted.

A "received" bill arguably has weaker evidential value as compared to a "shipped" bill, since the goods may be lost or damaged after a "received" bill is issued. Besides, a "received" bill does not contain the date of shipment which is usually required by the contract of sale. This is why a CIF buyer or a bank usually does not accept "received" bills, not because the "received" bill is not a document of title.

There is little doubt that the "received" bill is capable of representing the goods and that its transfer can transfer constructive possession. It is true that the goods may perish after a "received" bill is issued, but even a "shipped" bill does not represent an absolutely secure document, e.g. if a "shipped" bill is wrongfully issued for the goods which have never actually been shipped. If the goods delivered at the port of destination to a consignee do not correspond to the description in the "received" bill, the consignee will be entitled to sue for damages the carrier who issued the bill. Actually, the main risk associated with "received" bills is that under the Hague Rules the carrier may not be liable for any damage which occurs before the goods are loaded.

Ship's Delivery Order

The ship's delivery order has some similarities to bills of lading: it is issued by or on behalf of the carrier and it confers on their holders rights against the carrier which are nearly the same as those of bill of lading holders. The main distinction is that ship's delivery order is not a transport document *stricto sensu*. Ship's delivery orders are issued after the carriage has started or even when it is finished. They do not necessarily contain a duty to carry the goods but only to deliver them. The contract of carriage may provide for issuance of delivery orders, but their legal basis is the contract of sale, not the contract of carriage.

Article 1 (4) of the Carriage of Goods by Sea Act 1992 (COGSA 1992) defines the delivery order as a document which includes "an undertaking by the carrier to the person identified in the document to deliver the goods to which the document relates". The COGSA 1992 obviously fell short of fully recognizing the status of a document of title to the ship's delivery order, since it implies the carrier's liability against the "person identified in the document" and not against the holder of the document.

It is not clear why ship's delivery orders were denied the status of documents of title, since the holders of a delivery order may also have an interest to dispose of the

goods in transit. In order to grant the status of a document of title to the ship's delivery order it would be sufficient to replace the expression "the person identified in the document" by the expression "the lawful holder of the document". This is simpler, more practical, legally feasible and in accordance with other national legislation which regulates delivery orders.[53]

Multimodal Transport Document

The multimodal transport of goods is transport performed by at least two different modes of transport under one contract of carriage, one transport document and one freight. In order to meet the needs of commercial practice, a new type of party in the carriage of goods was created, called the multimodal transport operator, who undertakes contractual liability for the carriage performed by several carriers and issues the multimodal transport (MT) document which covers the entire carriage.

In practice, different kinds of MT documents with different forms, contents and characteristics are used. Some of those documents expressly state that they are negotiable, which implies that they are documents of title and that those documents are qualified to play a role in international trade similar to that played by the bill of lading. However, there are some doubts as to whether the MT document can have the character of a document of title.

In English law, the objections to the MT document are that it is issued by the freight forwarder and not by the carrier; that it is a received for shipment document; and that it is not issued on shipment in the English sense.[54] In order to perform the functions of a document of title, the MT documents must overcome the obstacles put on them by law in the form of the above objections. These objections shall be dealt with one by one in order to see whether MT documents can qualify as documents of title.

The first objection is that MT documents are issued by a forwarding agent and not by the sea carrier. This objection does not apply if the freight forwarder acts as a carrier assuming responsibility for the performance of carriage as a carrier. This is

[53] In American law, delivery orders are clearly defined as documents of title by U.C.C. section 1-201 (15). Also, Article 466 of the Italian Code of Navigation expressly recognizes delivery orders as documents of title on the same footing with bills of lading. Article 466 (3) states that delivery orders confer on the holders the same rights as bills of lading, such as the right to the delivery of the goods, the possession and the right of disposal of the goods by transfer of the document, while Article 466 (4) provides that "the provisions on the issuance and negotiation of the bill of lading are applicable to the delivery orders."

[54] *Benjamin's Sale of Goods*, para.21-074.

the case with MT documents based on the UNCTAD/ICC Rules (Article 2.2). The MT operator issuing the MT document acts as a principal and not as an agent. The fact that he is not the sea carrier is not relevant, since he is a new type of carrier responsible for the whole carriage involving different modes of transport, just as the sea carrier is responsible for the sea carriage. There is no reason why a freight forwarder, or other party who undertakes responsibility for performing the multimodal carriage should not be allowed to issue a document evidencing a multimodal transport contract. There is also no reason why such a document could not be issued in a negotiable form. This is supported by UCP Article 30, which provides that banks will accept a transport document issued by a freight forwarder, unless otherwise authorised in the credit, if the freight forwarder issues the document as a carrier or as a MT operator or as their agent acting on their behalf. Article 26(a)(i) provides that the document may be signed by a MT operator or his named agent.

The next objection is that MT documents are "received for shipment" documents, since they are issued before shipment, when the goods are received for carriage by the MT operators at inland terminals. The first thing to note is that English law is not clearly settled on the point whether only shipped bills of lading are documents of title.[55] Even if this is so, it does not have to disqualify the MT documents as documents of title. There is no reason why the status of documents of title has to be reserved for shipped bills of lading only, or why all documents of title have to be shaped according to the characteristics of bills of lading. The MT document is issued by the person who exercises control over the goods and who undertakes to deliver the goods to the lawful holder of the document upon its production. This should be sufficient to qualify the MT document as a document of title, provided that the obligation of the MT operator to deliver the goods in exchange for a MT document is recognized by the mercantile customs.

The objection that the MT document is not issued on shipment in the English sense is again based on the assumption that only transport documents of sea carriage can be documents of title. This objection is rejected on the basis of the arguments stated above.

One thing which must always be kept in mind when this problem is discussed is that the differences between the bill of lading and the MT document derive from the fact that the bill of lading is issued for sea carriage only, while the MT document is issued for several modes of carriage, usually (but not necessarily) involving sea carriage. There is no reason why the documents of title should exist only in carriage by sea and be restricted only to a shipped bill of lading. There is no doubt that commer-

[55] See, *supra* note 28.

cial practice needs a MT document which has the characteristics of a document of title, since the multimodal transport normally lasts longer than sea carriage; it should not be forgotten that the length of voyage was the original reason why the bill of lading was given the character of document of title. Of course, there are some conditions to be fulfilled first.

In order to determine whether the MT document is a document of title, the first thing to consider is whether the MT document is regulated by a statute or recognized by the custom of merchants. As already stated, a document can be recognized as document of title in either way. At present, multimodal transport is still not regulated by statute and a universally accepted MT document with clearly defined characteristics does not exist. The MT document is still not regulated by an international convention. The UN Convention on Multimodal Transport adopted in 1980 will most probably never enter into force. The Hague Rules obviously do not apply to MT documents, since their application is restricted to "contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea...".

On the other hand, MT documents are in practice made acceptable by buyers and banks on the basis of the rules applying to documentary sale (INCOTERMS) and to documentary credit (UCP). INCOTERMS 1980 has introduced new terms adjusted to container transport where the MT documents can be used instead of bills of lading. Even in a traditional CIF sale there is no obstacle for MT documents to be used instead of bills of lading, if the parties so agree, since Rule A.8. only provides for the seller's obligation to provide the buyer with the "usual transport document for the agreed port of destination", which does not have to be a shipped bill of lading. The fact that the MT documents can be now considered as "usual" transport documents in container transport is supported by the UCP Rules 1983, which have recognized the use of MT documents. The 1993 Revision has opened even more space for the acceptability of MT documents by banks. Article 26 authorizes the bank to accept the MT document, unless otherwise agreed. If the banks advancing money under documentary credits are ready to accept MT documents, then there is little doubt that such documents are recognized as documents of title by customs of merchants, since the banks would not accept a document which is not capable of being subject of an effective pledge.

Instead of sticking to the shipped bill of lading as a "model" document of title, it is more appropriate to look at the proper meaning of a document of title to see whether the MT document can fit in it. The document of title can be defined as a document issued in the regular course of business by or addressed to a bailee which covers the goods in the bailee's possession and evidences that the person in possession of it is entitled to receive, hold and dispose of the document and the goods it covers. In order

to acquire the legal status of a document of title a document must be recognized as such by the statute or mercantile custom. Consider, therefore, whether MT documents fulfill all these conditions:

a) The MT document is issued by the MT operator in the regular course of business;

b) The MT operator can be considered as a bailee, since the consignor as bailor entrusts the goods to him under the contract of multimodal transport;

b) The MT operator acknowledges having received the goods in his custody by issuing the MT document, which includes his obligation to deliver the goods to the legal holder of the MT document, on the condition that it is issued in negotiable form;

c) The holder of a MT document has possession and control of the goods and is entitled to dispose of the document and the goods it covers, provided that the MT document is issued in negotiable form. Here the main problem seems to be the fact that the holder of a MT document might not have a direct right to claim the goods from a performing carrier who has the goods in custody. However, this obstacle can be bypassed by his right of claim against the MT operator who is supposed to have a direct right against all performing carriers; and

d) The MT document is still not recognized by any statute as a document of title, but there are strong indications that it is recognized as a document of title by mercantile custom. These indications can be found in the widespread use of MT documents based on the ICC Rules in practice, these documents being accepted by banks in documentary credit under the UCP Rules.

It can be concluded that the MT document faces several problems concerning its status as document of title, but all can be solved. This can be attributed to the efforts made by the ICC, both by creating the rules for MT documents and by adjusting the rules applying to documentary sale (INCOTERMS and UCP). Even though the ICC sponsored rules have the force of contract and not of law, so that they cannot directly bestow the status of document of title to the MT document, they can provide evidence of the existence of a mercantile custom under which the holder of a MT document is entitled to delivery of the goods.[56]

Sea Waybill

In modern sea carriage it often happens that the ship arrives at the port of destination before the bill of lading. This can cause serious problems because of the general rule that the carrier must not deliver the goods in any way other than against presen-

[56] De Wit R., *Multimodal Transport*, p.319.

tation of an original bill of lading. If this rule is strictly adhered to, that could cause numerous problems for both the carrier and the consignee, as well as for the shipper. One of the ways to avoid those problems is replacing the bill of lading by a sea waybill.

The sea waybill serves as a receipt for goods and as evidence of contract of carriage in much the same way as the bill of lading. The most significant difference between the sea waybill and the bill of lading is that the sea waybill is not, while the bill of lading is, a document of title. The main advantage of sea waybills, as compared to bills of lading, is the fact that the consignee does not need to produce the sea waybill to be able to obtain the goods. Since the sea waybill is not a document of title, delivery is made to a named consignee, regardless of whether he is able to present the sea waybill. He only needs to furnish evidence of his identity, i.e. that he is really the person named in the document. According to the article 7 of the CMI Uniform Rules for Sea Waybills 1990, the carrier will be discharged if he delivers the goods to the consignee upon production of proper identification, and if he proves that he has exercised reasonable care to ascertain that the party claiming to be the consignee is in fact that party.

Unlike a bill of lading holder, the holder of a sea waybill derives no rights from the fact that he is holder of the document. The sea waybill is a non-negotiable document which cannot serve to transfer rights to the goods in transit, nor can it pass rights of suit. While a bill of lading is able to circulate as a kind of valuable asset independently from the goods it represents and is supposed to "meet" the goods at the port of destination, where its holder must produce it in order to receive the goods, the sea waybill can travel with the goods and is to be delivered to the consignee together with the goods. The consignee acquires contractual rights against the carrier merely on the basis of the fact that he is identified as consignee in the document. The possession of document may be relevant only to evidence the terms of the contract, but it is irrelevant for acquiring the rights under the contract.

Although the sea waybill in not a document of title, under the sea waybill it is still possible to keep control and dispose of the goods in transit. Under the common law of bailment the shipper may have a right to demand a redelivery of the goods to himself before the goods have reached their contractual destination. When the goods are shipped under an order bill of lading and the holder used the bill to dispose with the goods in transit, this right of the shipper has never been questioned. Otherwise, if the consignor would have such right to redirect the goods, the bill of lading could not perform its role of the "key to the warehouse".[57]

[57] That would be contrary to the Section 19 of the Sale of Goods Act 1979, which recognized the right of disposition by the holder of the bill of lading.

With the appearance of sea waybills and other non-negotiable transport documents, the topic of right of control in carriage by sea has become important. This issue has been addressed in the CMI Rules for Sea Waybills, 1990. Rule 6 of the Rules allows the shipper to transfer the right of control to the consignee provided that he does so before receipt of the goods by the carrier and that the exercise of the option is noted on the sea waybill or similar document.

The shipper using a sea waybill retains control over the goods, can reclaim them, convey them to a third party, or stop them in transit. He can dispose of the goods, not by the transfer of a sea waybill, but by giving instructions to the carrier as to the delivery of goods. Article 6 (2) (a) of the CMI Rules provides that the shipper is entitled to change the name of the consignee by notifying the carrier in writing to deliver the goods not to the consignee named in the sea waybill but to another person. The shipper can change the name of the consignee until the moment the consignee claims the goods upon their arrival at the port of destination. In this case the shipper has a duty to indemnify the carrier against any additional expenses caused by the change of consignee. If the shipper has changed the name of the consignee before the original consignee claimed the goods from the carrier, the carrier will be discharged if he delivers to the new consignee. In such a case, the original consignee would not be entitled to demand the goods or damages against the carrier under the contract of carriage; but only, and eventually, against the shipper under the contract of sale.

Article 6 (2) (b) of the CMI Rules provides a mechanism which enables the shipper to transfer the right of control over the goods to the consignee before the goods are delivered to the carrier. This transfer must be noted on the sea waybill, similar to a "no disposal" clause found in waybills used in other modes of transport. In this case the consignee is in the same position as the shipper in respect of the control of goods; he has the right of control over the goods during the voyage, including the right to direct the carrier to deliver the goods to another person.

The right of control over the goods, including the right to change the consignee, gives to the shipper a right similar to one conferred by a bill of lading. In fact, in different ways the bill of lading and the sea waybill achieve similar effect. In the case of a bill of lading, its holder has the right of disposal of the goods and this right is conditioned by the possession of the document. In the case of a sea waybill the person who has control over the goods also has the right of disposal of the goods. Therefore, the content of the right of control in the case of a sea waybill is similar to the constructive possession conferred by the bill of lading: the right of disposal of the goods. The main goal of both these rights is also the same: determining the person who is entitled to obtain delivery of the goods at the port of destination. One important difference is that in the case of a sea waybill it is not possible to transfer the right of disposal during the voyage, because the shipper can transfer the right of control to

the consignee "not later than receipt of the goods by the carrier". Another difference is that disposal of the goods during carriage in the case of a bill of lading is carried out without notification to the carrier, while in the case of a sea waybill the carrier must be notified in writing regarding the change of the consignee. The fact that the right of disposal can be transferred to the consignee, as envisaged by Article 6 (2) (b) of the CMI Rules, does not mean that the sea waybill is a transferable document. In the case of a sea waybill, the right of disposal is transferred independently from the sea waybill, which cannot be transferred. Also, the right of disposal is limited to the period before the goods are delivered for carriage to the carrier. After the goods are delivered to the carrier it is only possible to change the consignee by giving written order to the carrier.

The right of control can be very important for the shipper, since it enables him as seller to prevent delivery to a buyer who failed to pay the price. In this respect, this right is similar to the stoppage in transit under common law, or to the right of retention in continental law. The consignee is deprived of the right to dispose of the goods, unless this right was transferred to him before the goods are delivered for carriage. This means that the consignee does not have any rights to the goods until he receives them, nor can he resell them during the voyage.

The fact that a sea waybill is neither negotiable nor a document of title represents a handicap which disables the sea waybill from playing a role in documentary sale similar to the one played by the bill of lading. Bearing in mind the nature of the sea waybill and the cases in which it is usually intended to be used, it can be presumed that this document is unlikely to be used in a documentary sale in the way the bill of lading is used. However, in some carriages there is a need for both a non-negotiable document and for the transfer of rights to goods during the carriage. The most typical case is oil carriage. In this kind of carriage there is a need for a non-negotiable document in order to avoid the problems of delivery without presentation of a bill of lading, since this kind of cargo is often resold several times during the carriage which causes the late arrival of the bill of lading in the hands of the consignee. But the very fact that the goods are resold several times during the carriage indicates a need for a negotiable document which gives its holder not only the right to receive the goods, but also to resell them in transit.

As stated above, in carriage under a sea waybill, it is possible to dispose of the goods in transit, and the disposal is performed through orders given to the carrier by the shipper, or consignee. This can be important for the seller in the case when the buyers become insolvent, so that he can order the carrier to change the port of destination. The buyer who pays the price before the goods are delivered to the carrier for carriage is entitled under CMI Rules as consignee to obtain the right of disposal from the seller as the shipper. The problem is that the CMI Rules do not provide for the

possibility of transfer of disposal after the goods are delivered to the carrier and in practice, especially in oil carriage, there is a need for disposal of the goods during the voyage. It is true that during the voyage it is possible to change the consignee, but this right is in the hand of one person: the shipper, or the consignee. Also, when the goods are supposed to be resold several times, then the inability of the sea waybill becomes apparent. That is why the sea waybill is unsuitable where the goods are to be resold during the transit, and in such cases the bill of lading is still the best solution.

The COGSA1992 expressly acknowledges the right of the shipper to instruct the carrier to deliver the goods to a consignee that is different from one named in the document. In such a case, the original consignee ceases to be entitled to sue under the Act and, instead, under s.2(5)(b), the new consignee will have rights of suit. In case of sea waybills, the shipper is entitled to change the name of the first consignee, to insert the name of the new consignee, and to deliver the bill to the new consignee to enable him to take delivery. When the consignee has already paid for the goods, normally he should have the ownership on the goods and it is logical that the shipper has lost the right to control the goods during their carriage. Under s.2(5)(b), however, the shipper can still have control over the goods, despite transfer of the sea waybill to the consignee.

A dilemma that appears to exist relates to the issue whether the straight bill of lading and the sea waybill belong to the same category of not-negotiable documents? There are some obvious similarities between a straight bill of lading and a sea waybill, such as the obligation of the carrier to deliver the goods to a person named in the document; this carrier's obligation is equally applicable to both straight bills and sea waybills. In many jurisdictions, however, there is an important distinction: in case of straight bill the consignee must produce the document, while no such obligation exists in case of sea waybills.

The main distinction between a bill of lading and a sea waybill is that the bill of lading is document of title, and the consignee must produce it before delivery of the goods. On the other hand, a sea waybill is not a document of title and the consignee can obtain the goods on the basis of its identification, without production of the waybill. In the case of a sea waybill, the right of disposal is transferred independently of a sea waybill, which is a non-negotiable document.

The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage by Sea provides for distinction between "negotiable transport document" (Article 1(l) and "non-negotiable transport document". The Draft Instrument defines negotiable transport document as "a transport document that indicates, by wording such as "to order" or "negotiable" or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law governing the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being "non-negotiable"

or "not negotiable".[58] The non-negotiable document is defined simply as "a transport document that does not qualify as a negotiable transport document."[59] The not-negotiable documents are not transferable documents and do not have to be produced in the exchange for the goods.

Electronic Bill of Lading

For centuries the bill of lading has been issued on a piece of paper in standard A size format. The end of the "paper" age and the start of a new "paperless" age has been announced by the introduction of computers, which in combination with telecommunication systems has enabled development of a new kind of transmission of business data. This new way of creating and communicating information is something referred to as "electronic commerce", and "includes any computer or other technology by means of which information or other matter may be recorded or communicated without being reduced to documentary form".[60]

Replacement of paper bills of lading with electronic bills of lading means that a paper bill of lading issued in a well defined standard form containing data on the parties, goods, conditions of carriage etc., signed by or on behalf of the carrier, issued in several originals which are delivered to the hands of shipper, who sends them by mail to the consignee, should be replaced by an electronic bill of lading. An electronic bill of lading does not mean simply that a bill of lading is generated by a computer and contains the same data as a paper bill of lading. An electronic bill of lading means something more: the data inserted in a computer is transmitted electronically using electronic messages, so that an electronic bill of lading is consisted of the series of electronic messages sent and received among a carrier, shipper and consignee. Obviously, an electronic bill of lading cannot be issued in several originals, nor can it be signed in the same sense as a paper bill of lading. However, the important question is: can it perform the same functions as a paper bill of lading?

Electronic messages are aimed at replacing paper documents, but not their functions. An electronic bill of lading is supposed to perform the same functions as its paper equivalent and the only difference should be in the manner of performance. It is well established that the bill of lading serves as: (a) a receipt for the cargo by the carrier, (b) an evidence of the contract of carriage, and (c) a document of title. The

[58] Article 1 (l).

[59] Article 1 (m).

[60] Section 5(1) of the English Carriage of Goods by Sea Act (1992).

functions of receipt and evidence do not represent any particular problem for an electronic bill of lading, since the information about the cargo and the terms and conditions of contract could be transmitted easily through electronic messages, provided the proper security and authentication procedures are applied.

The negotiability of paper documents, typical for documents of title such as bills of lading, represents a serious problem for an electronic bill of lading.[61] Documents of title control the transfer of certain legal rights, such as constructive possession and the right to delivery of goods, which are based on physical possession of an original document. The electronic bill has an important handicap, which puts into doubt its capability of playing the role of a document of title: it is impossible to have it in physical possession. This means that it cannot be produced on delivery, nor endorsed to a new holder. Traditionally, the concept of transferability has been linked to paper documents, since only something tangible can be physically transferred from one party to another. In order to compensate for this handicap, it is necessary to find a way to imitate physical possession of a document, so that the negotiability of documents of title can be simulated.

The law has already made several attempts to create a new legal framework for the use of electronic transport documents. Some of these attempts have been the result of independent efforts of private companies, while some have resulted from the co-operation of various international organisations. The idea of a "bill of lading registry" was first put forward in 1985 by the Chase Manhattan Bank and INTERTANKO which had established Sea Dock Registry Ltd. This attempt only survived for about six months. The idea of the registry was further developed by the CMI Uniform Rules for Electronic Bills of Lading adopted in 1990. It is important to note that the CMI Rules provide that the carrier plays the central role in the transfer of right of control and transfer.[62] It is also important to mention the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce adopted in 1996 which is aimed at eliminating many of the barriers which have prevented electronic documents from having the same legal effect as paper documents.[63]

The attempts to create electronic transport documents are aimed at developing methods for cloning transferability of rights and liabilities electronically, with the

[61] Van Der Ziel, *Main Legal Issues Related to the Implementation of Electronic Transport Documentation* European Transport Law (1997) 715; see also an excellent and extensive paper on the topic in the same issue: Chandler, *Maritime Electronic Commerce for the Twenty-First Century* European Transport Law(1997) 655.

[62] There is some doubt whether the carrier is the appropriate party for the role envisaged by the CMI Rules. The carrier is specialist for transport of goods, not for transmission of information. More importantly, the carrier is not a neutral third party, since he is a party to the contract of carriage and he may have an interest in tampering the data entrusted to him.

[63] *Report of the Working Group on Electronic Commerce, 34th Session, U.N. Doc. A/CN.9/457 (8-19 February 1999).*

objective of creating electronic documents which will be able to perform all functions of paper documents.[64] All of these attempts are based on a "registry" system, where the parties agree to use a trusted third party as a registry for electronic messages. The basic concept is that all parties to a transaction should use a registry, which is responsible for the integrity of the messages and the identity of the parties with which it communicates. The registry acts as a depository for documents, while the rights to the goods are transferred by the communicating of authenticated messages between the registry and the parties who have an interest in the goods. The registry is responsible for transfer of title from one party to another, cancelling the first party's title at the moment the title is transferred to the new holder.

The latest attempt based on the registry system is a project known as "Bolero", whose name stands for Bill of Lading Electronic Registry Organisation.[65] The Bolero project has further developed the concept of the CMI Rules, but differently from the CMI Rules it employs a central registry as a trusted third party. The parties which decide to accede to Bolero are bound to accept that their relationship shall be governed by a so-called "Rulebook", which defines the standardisation of messages, their evidential value and duties of the parties. The Bolero Rulebook is based on traditional concept of paper bills of lading, but it adapts them to the electronic commerce environment.

The Bolero has set up an electronic registry for bills of lading, which will register any change of interest in the goods bailed to the carrier. Bolero bills of lading are created, exchanged and delivered through title registry instructions. The carrier who creates a Bolero bill of lading sends the instructions to the title registry where the shipper is logged as holder of the Bolero bill. If the holder wishes to transfer the constructive possession to the goods to a subsequent holder, he can make this transfer by attornment (section 3.4 of Bolero Rulebook). The holder can attorn his constructive possession by sending to the registry instructions that identify the new holder. Upon receipt of this message, the registry sends a message confirming the new holder.

---

[64] Article 7 (d) of the CMI Rules provides that the transfer of an electronic bill "shall have the same effect as the transfer of such rights under a paper bill of lading". This provision refers to the "right of control and transfer," but it obviously relates to the negotiability and its effects. Basically same meaning has Article 17 (3) of the UNCITRAL Model which provides that "if a rights is to be granted to, or an obligation is to be acquired by, one person and no other person, and if the law requires that, in order to effect this, the right or obligation must be conveyed to that person by the transfer, or use of, a paper document, that requirement is met if the right or obligation is conveyed by using one or more messages, provided that a reliable method is used to render such data message or messages unique".

[65] Bolero Operations Ltd. is a 50/50 joint venture between the Swift and Through Transport Club. The Bolero project was officially launched on September 27, 1999. More information is available on the Internet at <*http://www.boleroltd.com.htm*>

The central registry employs security procedures to ensure that once there is a record of holdership, only the party recorded as holder can give message instructions to effect a transfer of rights in the goods. There can be only one electronic bill of lading in circulation and its holder is basically in the same position as the holder of a paper bill of lading: he can claim delivery of the cargo against the carrier, or dispose with the goods by transferring the title to a new party. The central registry also ensures that the holder can receive a paper bill of lading, if required. When the ship arrives at the port of destination, the registry surrenders the Bolero bill to the carrier, so that cargo can be delivered to the last holder of the bill.

Bolero employs cryptography technology to provide high level of security for all transactions. Thanks to digital signatures, all messages are authenticated, no changes are possible, and all messages are secure from unauthorised access. It is important to note that all these parties can access the Bolero system via the Internet, which makes the use of Bolero system rather inexpensive compared to the services of closed network systems.

From the technical perspective, the registry system can electronically simulate the negotiability of a paper bill of lading. The problem is how to implement this concept in practice and how to give it legal validity.[66] The common law requires a document of title to be in tangible form and to be signed, so it is highly doubtful that electronic bills of lading can have the status of a document of title. Since electronic bills are of modern invention, and they are still not recognized as documents of title by the merchants custom, the best way they can achieve the status of documents of title is to amend existing legislation which should explicitly provide such recognition.[67]

The essential feature of Bolero is that it is a close system, so its use is restricted only to the members. This leaves open the issue of third parties and possibility of making transactions involving transfer of bills of lading between Bolero members and third parties. In law, the legal title to the goods has effect against the whole world (erga omnes). This seems not to be the case with Bolero bills of lading, which may have effect only between the members. While in case of a paper bill of lading the carrier is protected after delivery of the goods to a lawful holder of a bill of lading, the situation may be more complicated in case of a Bolero bill of lading, when in addition to a Bolero lawful holder of a bill, it may appear a holder of a paper bill of lading who acquired the bill independently from Bolero system. Bolero may create a potential of fraud by allowing a dishonest party to transfer the rights to two parties using parallel transfer of a paper and electronic bills of lading.

[66] It should be noted that in case of electronic bills of lading the use of bills of lading to bearer will not be possible. However, this does not represent a serious problem, since the use of this kind of bills of lading in practice is extremely rare.

[67] Todd, P. *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, p.168

Between the members, the Bolero system should work based on the premise that the parties have agreed to its rules and the liberal character of the English rules on freedom of contract. If the parties have expressly agreed not to challenge legal validity of their transaction based on the fact that it is in electronic form, then such obligation is equally enforceable as any other. So, as between the Bolero members, it may be assumed that the functional equivalent of a paper bill of lading has been created.

The UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law represents an important step towards accepting the use of electronic bills of lading.[68] This is obvious from the terminology used in the Draft. For example, instead of the term "possession" the Draft refers to a holder having 'access to' or 'control of' the electronic equivalent of a negotiable transport document.[69] The whole Chapters 2 and 8 are dedicated to electronic communication and electronic transport documents.

The Draft contains separate and parallel rules for both paper and electronic commerce practices. Each rule that is applicable to paper bills of lading has an electronic equivalent applicable to electronic bills of lading. Such approach is understandable, as paper bills of lading will not be replaced by their electronic equivalents overnight, so the transition period of such replacement imposes the need for such parallel rules.

The Draft addresses the issue of consent, which is, at least presently, of crucial importance for determining the legal effect of electronic communications. Article 3 provides that both carrier and shipper must consent to their use. With respect to this consent, it is important to determine whether such consent is presumed unless agreed otherwise, or the consent should be given prior to the transmission. When electronic transactions are performed by the business parties who perform their businesses in electronic way as a routine, such consent should be presumed, unless the contrary can be proven.[70]

---

[68] In addition to the UNCITRAL Draft Instrument, the UNCITRAL has also adopted the Model Law on Electronic Commerce, 1996. The Model Law expressly deals with transport documents in article 17, which is aimed at creating functional equivalents to paper transport documents. The most significant part of this article are paragraphs 3 and 4, which deal with negotiability. These provisions are aimed at allowing the transfer of rights electronically, provided it is assured that a particular right can be held by only one person, same as in case of paper documents. These provisions are influenced by article 7 (d) of the CMI Rules on Electronic Bills of Lading, 1990, which relate to the negotiability and its effects. Basically same meaning has Article 17 (3) of the UNCITRAL Model which provides that 'if a rights is to be granted to, or an obligation is to be acquired by, one person and no other person, and if the law requires that, in order to effect this, the right or obligation must be conveyed to that person by the transfer, or use of, a paper document, that requirement is met if the right or obligation is conveyed by using one or more messages, provided that a reliable method is used to render such data message or messages unique'.

[69] Article 1(f).

[70] P. Jones, *A New Transport Convention: A Framework for E-Commerce? (2002) Electronic Communication Law Review Vol. 9, p.151.*

6. CONCLUSION

Documents of title are widely discussed in legal theory, but it seems that there is still some confusion and misunderstanding. Among different national laws there are differences in respect as to what documents have the status of documents of title in carriage of goods by sea, as well as to what rights are transferred by the transfer of a document of title. English law has been more restrictive in both respects than most other national laws. By adopting the Cogsa 1992 a step in good direction has been made. The Cogsa 1992 has solved an important problem related to the transfer of contractual rights to the lawful holder of a bill of lading, which has also contributed to a greater uniformity of maritime law. However, the Cogsa 1992 has failed to address another important problem: the fact that under English law, the shipped bill of lading is the only transport document in sea carriage which is always recognized as a document of title.

The decision of the Court in *The Rafaela S* case exposed some problems in the existing English legislation with respect to the straight bill of lading. Possible solution of these problems lies in amending the legislation in order to reconcile the decision in *The Rafaela S* case with the COGSA 1992. The impression is that COGSA 1992, instead of making clear the distinction between a sea waybill and a straight bill, has blurred this distinction. This is one of main sources of the confusion, as bills of lading and sea waybills are essentially different documents. Looking through the civil law lenses, the definition of a bill of lading in s.1(2) is not only confusing, but it is clearly wrong. This definition excludes from the definition of a bill of lading even the bill of lading to bearer. If this document is not a bill of lading, then in which category of transport documents can be classified? A civil lawyer would certainly have a problem in understanding such definition of bills of lading and the reasons why there should be different rules for different kinds of bills of lading. Even from the perspective of a common law, this definition is not free of conceptual problems, unless the COGSA 1992 has envisaged creation of some new transport documents, or it has made this kind of definition of bills of lading for some particular purpose. The problem of the COGSA 1992 with respect to this particular issue of delivery of the goods is that this Act failed to clarify whether a straight bill of lading should be produced to obtain delivery of the goods. The COGSA 1992 was adopted for a different purpose to solve the problem related to the rights of suit, another serious problem of the English law. The issue of the legal nature of straight bills of lading, whether these documents are documents of title or not, remained unresolved. After reading the text of this Act, one can easily imagine difficulties that the Court faced in *The Rafaela S* case.

Before the law makes a decision whether to recognize as documents of title transport documents other than the shipped bills of lading, several questions should be answered. The first question is: what is the reason of law (*ratio legis*) for restricting the status of document of title to shipped bills of lading? Does it mean that other transport documents do not satisfy requirements for becoming a document of title, or is it because of a fear of the consequences if other transport documents are recognized as documents of title, or is it simply because there is no practical need for granting the status of a document of title to other transport documents?

This paper has hopefully shown that several transport documents can meet the conditions set by law for documents of title. In addition to "received for shipment" bills of lading, it is submitted that the straight bill of lading and the MT document satisfy the requirements for a document of title, while electronic bills of lading will have to first break down certain barriers which are mainly of a psychological nature.

The consequence of expanding the status of documents of title to other transport documents is not as great as it may seem. For example, even if the law clearly recognizes the status of a document of title to the "received for shipment" bills, this will not affect the position of bankers, who do not accept these documents not because they are not sure whether they are documents of title, but because of their weaker evidential value.

The crucial issue is perhaps whether there is a practical need for granting the status of a document of title to other transport documents. The best answer to this question can be found by asking the merchants. In the case of the MT document they are given an option between negotiable and non-negotiable documents. If they chose a negotiable document, it means that they need the MT document to be a document of title. The merchants should not be denied this option and the law should recognize such documents as documents of title if all interested parties agree. The same applies to other transport documents.

There is no reason why a transport document different from a classic bill of lading cannot be recognised as a document of title, if its characteristics satisfy the necessary requirements and it is shown to be necessary in practice. However, a document can constitute a document of title only if by general custom such documents are regarded as equivalent to the goods. It is a well known fact that trade customs take a long time to establish. Therefore, if transport documents other than bills of lading are to be recognized as documents of title, the best way to do so is to amend existing legislation which should explicitly provide such recognition. The arguments put forward in this paper at least raise doubts, if not prove definitively, that the bill of lading should not remain the only document of title among transport documents.

In addition to bills of lading, there are strong indications that the MT document is recognized as a document of title by mercantile custom. The fact that national laws

have not yet recognized the MT document as a document of title can be explained by the fact that the law is often slow to recognize changes in commercial practice. From the perspective of commercial practice, the law is expected to find a solution as to how the MT document can be given the status of a document of title, rather than preventing this from happening.

Another document which is still not recognized as a document of title, but which has the potential to replace all transport documents is the electronic bill of lading. Electronic bills of lading are a modern invention and the fact is that at the moment the law does not recognize an electronic bill of lading as a document of title. If electronic bills of lading are to be recognized as documents of title, the best way to do so is to amend existing statutory rules on documents of title to explicitly provide such recognition. The best way to convince legislators to undertake such action is to prove in practice the capability of electronic bills of lading to perform the function of a document of title.

At the national level, an increasing number of national law-making bodies have been engaged in reviewing national laws to accommodate the needs of electronic commerce. As a result of these efforts, some existing laws have been amended. Most of these changes are aimed at removing legal barriers to electronic commerce such as form requirements for writing and signature and rules of evidence that might exclude computer generated records. In addition, some countries have already adopted acts regulating certain aspects of electronic commerce, e.g. digital signatures, while a number of legislation is in process of enacting.

Sažetak:

VRIJEDNOSNI PAPIRI U PRIJEVOZU ROBE MOREM PREMA ENGLESKOM PRAVU: PRAVNA PRIRODA I BUDUĆE SMJERNICE

Prijevozne isprave igraju značajnu ulogu u pomorskom prijevozu i međunarodnoj trgovini. Pored uloge dokaza o teretu primljenom na prijevoz i sadržaju ugovora o prijevozu, zahvaljujući svojstvu vrijednosnog papira, prijevozne isprave igraju važnu ulogu u međunarodnoj trgovini, omogućujući prodaju robe dok se ona nalazi u tranzitu, predstavljajući ujedno jedan od ključnih elemenata dokumentarnog akreditiva.

Sve prijevozne isprave nemaju svojstvo vrijednosnog papira, već to svojstvo imaju samo one prijevozne isprave kojima je to priznato na osnovu zakona ili običaja. Najpoznatija među tim prijevoznim ispravama je svakako teretnica, koja prema engleskom pravu ima jedina jasno priznato svojstvo vrijednostnog papira. S pojavom novih prijevoznih isprava postavilo se pitanje da li tim ispravama treba priznati svojstvo vrijednosnih papira.

U ovom članku se u prvom dijelu obrađuju temeljna načela prijevoznih isprava kao vrijednosnih papira, prava koja se njima mogu prenositi, pri čemu se rasprava fokusira na teretnicu. U drugom dijelu članka analizirajuse potreba i izgledi da se u engleskom pravu svojstvo vrijednosnog papira prizna drugim prijevoznim ispravama.

Ključne riječi: prijevozne isprave, vrijednosni papiri, negocijabilnost, prijenos posjeda, prijenos vlasništva, prijenos prava iz ugovora, teretnica, teretnica na ime, časnička potvrda, teretnica primljeno za ukrcaj, naputnica izdata od prevozitelja, isprava mješovitog prijevoza, pomorski tovarni list, elektronska teretnica.

PRAVO PROGONA U PROPISIMA REPUBLIKE HRVATSKE I PRAKSI MINISTARSTVA UNUTARNJIH POSLOVA OD 1992. DO 2002. GODINE[1]

Dr.sc. VESNA BARIĆ PUNDA,
izvanredni profesor
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu,
Domovinskog rata 8, 21000 Split
Mr.sc. DAMIR JURAS, diplomirani pravnik
Voditelj odsjeka prvostupanjskog disciplinskog sudovanja MUP-a u Splitu

UDK 341 221.2, 341.225.5
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 26.02.2004.
Prihvaćeno za tisak: 21.04.2004.

... Preciziranje sadržaja prava progona mnogo je više u interesu obalne države... Za nju je važno da zna, što sve smije, odnosno ne smije učiniti u obranu svojih interesa...

V. Ibler, 1953.

Prije pet desetljeća akademik Ibler napisao je članak **Pravo progona danas**.[2] *Na pitanja koja je tada, u tom vremenu, autor postavljao međunarodno pravo je uglavnom odgovorilo. Nije izostala ni izravna normativna vrijednost: 1958 pravo progona izričito je priznato u* Konvenciji o otvorenome moru[3] *iz 1982., u* Konvenciji UN-a o pravu

---

[1] Tema rada je dijelom izložena na znanstvenom skupu *Pomorsko pravo i pravo mora - interesi Hrvatske*, u organizaciji Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti i Jadranskoga zavoda , održanom 24. listopada 2003. godine u Zagrebu, u Hrvatskoj akademiji znanosti i umjetnosti.

[2] V.Ibler, *Pravo progona danas*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god.III, 1953., str.16.-26.

[3] Republika Hrvatska je sukcesijom postala strankom *Konvencije* (uz *Konvenciju o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu* i *Konvenciju o epikontinentskom pojasu*) 3. kolovoza 1992. " Narodne novine - Međunarodni ugovori", br. 12/94. Odredba o progonu stranog broda sadržana je u čl. 23. Valja reći da je nespretno formulirano (ili prevedeno), kada se progon prekida. Moglo bi se zaključiti da se progon ne može nastaviti na otvorenom moru, ako je bio prekinut u teritorijalnom moru. U teoriji i praksi nesporno je da se progon može nastaviti izvan teritorijalnog mora bez obzira na eventualni prekid u teritorijalnom moru, a nedvojbeno je da se progon prekinut izvan teritorijalnog mora ne može nastaviti. Člankom 23. ne spominje se ni epikontinentski pojas, odnosno progon stranog broda koji je zatečen u neovlaštenom istraživanju i iskorištavanju prirodnih bogatstava epikontinentskog pojasa obalne države.

mora[4]. *Važnost preciziranja svih elemenata prava progona Ibler naglašava zbog istih razloga zbog kojih i mi to činimo, danas, 2003. godine u našem istraživanju, a to je činjenica* intenziviranih presizanja jednih ribara u područje drugih , ali i međunarodni ugled države. *Za Republiku Hrvatsku kao pomorsku državu i njezin međunarodni ugled, od posebne je važnosti da se načinu na koji ona ostvaruje pravo progona i posljedicama progona, (zaustavljanju, pregledu, uzapćenju broda te izricanju i izvršenju kazni), ne može opravdano prigovoriti. U središtu pozornosti ovoga teksta je analiza odredbi o progonu brodova i postupak ovlaštenih tijela u kompleksu pravnih vrela Republike Hrvatske* de lege lata *i* de lege ferenda, *vrijedan analitički pristup ostvarivanju prava progona od strane Ministarstva unutarnjih poslova (posebice imajući u vidu posljedice progona) u razdoblju od 1992. do 2002. godine*[5], te sudska praksa.

Ključne riječi: *progon stranih brodova, suverenost obalne države, ribolov, ribarski brod, granica teritorijalnoga mora, Ministarstvo unutarnjih poslova.*

[4] *Konvencija* je stupila na snagu 16. studenog 1994. Republika Hrvatska je 5. travnja 1995. glavnom tajniku UN-a, kao depozitaru Konvencije, priopćila svoju odluku da želi biti sljednikom ratifikacije *Konvencije* od strane SFRJ (5. svibnja 1986.). Hrvatska se smatra strankom *Konvencije* od 8. listopada 1991. "Narodne novine - Međunarodni ugovori", br. 11/95. Pravo progona regulirano je u čl. 111. i sadržaj je uglavnom preuzet iz čl. 23. *Konvencije o otvorenom moru* (1958). Pravo progona prošireno je na ahipelaško more, gospodarski pojas, epikontinentski pojas i na zaštitu arheoloških i povijesnih predmeta u vanjskome morskom pojasu (čl.303.t.2.). Stavak 1. čl. 111. valja tumačiti u tom pravcu da se progon može nastaviti i izvan teritorijalnog mora pod uvjetom da se ne prekine *nakon* izlaska iz teritorijalnog mora.

[5] Podaci objedinjuju tri faze istraživanja. Prvu, obuhvaća razdoblje od 1992. do 1996. godine (predmet istraživanja magistarskoga rada D.Jurasa), drugu, period do 1998. godine (rad istih autora) i treću, završnu fazu (koja je predmet istraživanja ovoga teksta), objedinjeno desetogodišnje razdoblje od 1992. do 2002. godine.

UVOD

Pravo progona[6] (engl. *right of hot pursuit* ili *right of pursuit*; franc. *droit de poursuite*; njem. *das Recht der Nacheile*; rus. *pravo presledovania*; španj. *derecho de persecución*; tal. *diritto di inseguimento*) je specifičan, stari institut međunarodnog prava mora[7] na temelju kojega ovlašteni brodovi i zrakoplovi obalne države (ratni, policijski, carinski) smiju progoniti strani trgovački brod i izvan granica nacionalne jurisdikcije obalne države, na otvorenom moru, u gospodarskom pojasu, vanjskom pojasu i iznad epikontinentskoga pojasa strane države, ako se osnovano sumnja da je u nekom od morskih prostora pod suverenošću (unutrašnje morske vode, teritorijalno ili arhipelaško more) ili jurisdikcijom obalne države (nad epikontinentskim pojasom, u vanjskome pojasu ili u gospodarskom pojasu) povrijedio propise koje ona u njemu provodi, a povrede kažnjava. Osnovno je pravilo da brod, dok je u otvorenom moru, redovno potpada samo pod vlast vlastite države i njezinog poretka.[8] Pravo progona je izuzetak od pravila o isključivoj sudbenosti države zastave nad njezinim brodovima, odnosno izuzetak od načela slobode (plovidbe) otvorenog mora.[9] Progon broda mora započeti dok se strani brod ili njegov čamac nalazi u području mora koje je pod suverenošću ili u granicama jurisdikcije države koja progoni. Mora biti neprekinut. Ako se progon prekine izvan državnog područja države progoniteljice, ne smije se nastaviti.[10] Progon prestaje zaustavljanjem progonjenog broda, ako progonitelj izgubi

---

[6] Vidi pobliže: N.M.Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, A.W.Sijthoff, Leyden, 1969., 451 p.; S. Maidment, *Historical Aspects of the Doctrine of Hot Pursuit*, British Yearbook of International Law, 1972.-1973.,46., pp.365.-381.;D. Rudolf, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985, str. 226-230; B.Mijušković, *Pravo progona stranih brodova*, Split,1989., 246 str.; V.Đ.Degan, *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Zagreb, 1989., str. 121-122; J.Andrassy, B.Bakotić, B.Vukas, *Međunarodno pravo 1*, Zagreb, 1995., str. 204-205; B.Pavišić, *Predaja broda uzapćenoga nakon progona*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 1996.,str.217. - 222.

[7] O nepriznavanju prava progona vidi: G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, Tome III, Paris,1934., str.344.-346.

[8] Vidi pobliže: V.Ibler, *Sloboda mora*, Zagreb, 1965., str.58.

[9] Kada bi se sloboda otvorenog mora shvatila u apsolutnom smislu kao nemogućnost države da stranom brodu na otvorenom moru nametne svoju vlast, bilo bi to na štetu suverenosti i suverenih prava svih obalnih država. Njihova zaštita ne predstavlja prijetnju slobodi plovidbe na otvorenom moru, jer se progon broda provodi samo pod odredenim, definiranim uvjetima i okolnostima koje propisuje međunarodno pravo.

[10] U slučaju progona sovjetskog ribarskog broda *Zolotoy* u kolovozu 1989. godine, radilo se o prekidu progona. Progon je započeo zrakoplov američke obalne straže, ali je zbog pomanjkanja goriva bio pozvan helikopter koji je nastavio progon sa zakašnjenjem od 13 minuta. To je dovelo formalnopravno do prekida progona.

progonjeni brod ili progonjeni brod uplovi u svoje ili u teritorijalno more treće države. Od prava progona izuzeti su ratni brodovi[11] i javni brodovi.[12]

PROGON BRODA U PROPISIMA REPUBLIKE HRVATSKE

Obalna država svojim internim propisima, u skladu s međunarodnim pravom, uređuje ostvarivanje prava progona i postupke ovlaštenih tijela. Najvažnije odredbe o progonu stranih brodova u Republici Hrvatskoj sadržane su u više zakonskih tekstova: *Pomorskom zakoniku*[13], *Zakonu o policiji*[14], *Pravilniku o načinu policijskog postupanja*[15].

Pomorski zakonik pravo progona je regulirao u Glavi VI *Pravo progona*, u čl. 47. Kako je Zakon usklađen s *Konvencijom UN-a o pravu mora* iz 1982., odnosno s promjenama koje je ona unijela u međunarodno pravo, pogrešno izražen smisao uvjeta *neprekinutosti progona* iz *Konvencije*, nalazimo i u čl. 47.st.3. *Zakona*. Naime, u *Konvenciji*, u čl.111. st.1., uvjet neprekinutosti progona izražen je formulacijom: *Taj progon mora započeti ... **i** može se nastaviti izvan teritorijalnoga mora ili vanjskog pojasa **samo** pod uvjetom da nije bio prekinut* (podcrtali V.B.P. i D.J.).[16] Pogrešno bi bilo zaključiti da se progon ne smije nastaviti ako je bio prekinut u teritorijalnom moru, iako upravo to i proizlazi iz teksta. Dvojbu na kojem mjestu se progon ne smije prekinuti, da bi ga bilo moguće nastaviti posebice unose veznik ***i*** i riječ ***samo***. One upućuju na pogrešno određeno područje u kojem progon mora biti neprekinut. Iz

---

[11] *Pomorski zakonik* Republike Hrvatske, članak 5. st. 1. t. 4. sadrži definiciju stranog ratnog broda: *"Strani ratni brod je plovni objekt koji ima stranu državnu pripadnost, pripada ratnoj mornarici, nosi vanjske znakove raspoznavanja ratnog plovnog objekta i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod komandom vojne osobe i ima vojnu posadu."*

[12] Članak 5. st. 1. t. 17. *Pomorskog zakonika*: *" Strani javni brod jest plovni objekt u vlasništvu ili korištenju strane države, koji nije ratni brod, a služi isključivo za neprivredne svrhe dotične države."*

[13] "Narodne novine " br.17/94., 74/94. i 43/96. Do stupanja na snagu *Pomorskog zakonika* Republike Hrvatske (22. ožujka 1994.) za materiju međunarodnog prava mora važio je preuzeti *Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu SFR Jugoslavije* ("Narodne novine" 53/91.)

[14] "Narodne novine" br.129/00.

[15] "Narodne novine" br. 81/03. Stupio je na snagu 17.05.2003. godine, kada se prestao primjenjivati *Privremeni službovnik Ministarstva unutarnjih poslova* koji je stupio na snagu 25. siječnja 1996. godine i nije bio objavljen u Narodnim novinama. Njegovim stupanjem na snagu prestao je vrijediti *Pravilnik o načinu postupanja službe javne sigurnosti* ("Narodne novine" br. 25/83.)

[16] Nedostatak formulacije je preuzet iz čl.23.st.1. *Konvencije o otvorenom moru* iz 1958, odnosno iz čl. 11. *Haškog nacrta pravnog režima teritorijalnoga mora* iz 1930. Iscrpno o kritičkoj analizi čl.11. Haškog nacrta: Vidi pobliže: B.Mijušković, *o.c.*, str.56-61.

formulacije nedvojbeno proizlazi da progon mora biti neprekinut u teritorijalnom moru, što ne odgovara suštini instituta prava progona. Država ima punu suverenost u teritorijalnom moru, pa se neprekinutost progona ne može odnositi na to područje, već samo na prostor izvan teritorijalnog mora. *Pomorski zakonik* i dalje ostavlja dvojbu, ali u nešto blažoj formulaciji (čl. 47. st.3.) izostavljajući veznik ***i*** i riječ ***samo***: *Progon stranoga broda može se nastaviti...ako* ***nije bio*** *prekinut*[17] (podcrtali V.B.P. i D.J.). Držimo da bi formulaciju čl.47. st.3. valjalo zamijeniti slijedećim tekstom: *Progon stranoga broda može se nastaviti na otvorenome moru, u gospodarskom pojasu, vanjskom pojasu ili nad epikontinentskim pojasom strane države, sve dok se ne prekine ili strani brod ne uplovi u teritorijalno more svoje ili neke treće države.* Jasno izražen uvjet neprekinutosti progona sadržavao je prijedlog profesora François na IV zasjedanju Komisije za međunarodno pravo Ujedinjenih naroda: *Progon stranog broda zbog prekršaja zakona i naredaba obalne države, započet, dok je strani brod unutar njenih unutarnjih voda ili njenog teritorijalnog mora, može se nastaviti izvan teritorijalnog mora* ***tako dugo*** (podcrtali V.B.P. i D.J.), *dok progon ne bude prekinut.*[18] U ovoj je formulaciji najpreciznije izražen stav da se progon ne smije prekidati izvan teritorijalnog mora, dakle može se nastaviti izvan teritorijalnog mora *tako dugo* dok ne bude prekinut. Ovakav je stav nesporan u teoriji i praksi međunarodnog prava mora.

Pojašnjenje se mora dati i uz formulaciju iz st.4.[19] ... *ili drugi brodovi, odnosno zrakoplovi za to ovlašteni.* Ovim se stavkom otvara mogućnost proširenja obavljanja progona broda, osim policijskim plovilima i zrakoplovima, te ratnim brodovima i vojnim zrakoplovima, i drugim propisno označenim i ovlaštenim brodovima i zrakoplovima u državnoj službi. To bi moglo biti posebice značajno za tijela koja primjerice nadziru sigurnost plovidbe, zaštitu morskoga okoliša, propise o morskom ribarstvu, zatim za posebne službe i inspekcije, carinsku, sanitarnu i sl. Posebnim bi propisima valjalo urediti obavljanje progona broda ovlaštenim brodovima i zrakoplovima u državnoj službi, osigurati specijalističku obuke njihove posade te nabavku novih plovila. S druge strane realnost je ipak nešto drugačija. Primjerice, Ministarstvo obrane Republike Hrvatske nije bilo donijelo ni podzakonski akt kojim bi se regulirao progon brodova od strane ratnih brodova i vojnih zrakoplova, a nakon demilitarizacije nadzora državne granice (1995.godine) i nisu obavljali progone stranih brodova.

---

[17] Odredba je preuzeta iz čl.30. st.3. *Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu SFR Jugoslavije: "Gonjenje stranoga broda može se nastaviti i na otvorenome moru ako nije bilo prekinuto".*

[18] O tome vidi pobliže: V. Ibler, *Pravo progona danas*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. III, 1953., str.18.

[19] *"Progon mogu obavljati policijski, ratni brodovi ili vojni zrakoplovi ili drugi brodovi odnosno zrakoplovi za to ovlašteni."*

U st.5.,[20] koji uređuje postupak s uzapćenim brodom, nije regulirano kome se predaje brod uzapćen zbog kršenja propisa u epikontinentskom pojasu, kao i predaja broda koji je uzapćen, a nije bio progonjen. Kako je *Zakonom o kaznenom postupku*[21], čl. 233., te *Zakonom o prekršajima*[22] (od čl.154. do čl.156. i od čl.184. do čl.186) regulirano postupanje s privremeno oduzetim stvarima, obveza predaje uzapćenog broda lučkoj kapetaniji ukazuje se suvišnom. Nepotrebno je usporavati postupak predajom broda najprije lučkoj kapetaniji, a onda ga ona predaje sudu. U praksi, djelatnici Ministarstva unutarnjih poslova koji i obavljaju progon, odredbu o predaji uzapćenog plovila lučkoj kapetaniji zapravo ne provode. Slijedom navedenog st. 5. bi valjalo formulirati tako da se uzapćeni brod predaje tijelu nadležnom za provođenje kaznenog ili prekršajnog postupka.

Pomorski zakonik u čl. 47. ne uređuje obvezu notifikacije o uzapćenju broda strane državne pripadnosti. Valjalo bi poboljšati zakonski tekst i toj obvezi dati normativnu vrijednost kao što je to bilo predviđeno, na primjer, i u čl. 11. *Haškog nacrta pravnog režima teritorijalnog mora* iz 1930. godine.[23] Praksa je Ministarstva da se to ipak redovito obavlja, radi dobrih međususjedskih odnosa. *Zakonik* ne sadrži ni odredbe kojima bi se preciznije regulirao progon zrakoplovom i obavljanje kombiniranog progona brodova.

Republika Hrvatska nije proglasila vanjski pojas[24]. Međutim, bivšim *Carinskim zakonom*[25], koji je vrijedio do 31.12.1999. godine, bio je proglašen *carinski pogranični pojas* širok dvije milje.[26] U njemu se ostvarivao nadzor radi sprečavanja i kažnjavanja

---

[20] *"Ako se gonjeni brod za vrijeme progona uhiti, gonitelj će ga predati kapetaniji koja je nadležna za luku u kojoj se brod nalazio.Ako je brod samo prolazio hrvatskim unutrašnjim vodama ili teritorijalnim morem, predat će ga najbližoj kapetaniji. Ako kapetanija kojoj je brod predan nije nadležna za provođenje postupka protiv broda, ona će obavijestiti tijelo koje je nadležno za provođenje postupka i postupiti po njegovim uputama".*

[21] "Narodne novine" br. 62/03. (pročišćeni tekst)

[22] "Narodne novine " br. 88/02., 122/02.

[23] *"O slučaju uzapćenja na otvorenom moru treba bez odlaganja obavijestiti državu čiju zastavu vije uzapćeni brod."*

[24] Prema čl.33.st.1. *Konvencije UN-a o pravu mora (1982):*
"Pojas mora uz svoje teritorijalno more, nazvan vanjski pojas, obalna država može nadzirati da bi:
a) spriječila kršenje svojih carinskih, fiskalnih, zdravstvenih zakona i propisa ili zakona i propisa o useljavanju na svome području ili u svome teritorijalnome moru;
b) kaznila kršenje tih zakona i propisa na njezinome području ili u njezinome teritorijalnome moru".

[25] "Narodne novine" br. 53A/91., 33/92., 106/93., 92/94. i 62/99.

[26] Prema čl.3. st. 3.: *"Carinski je pogranični pojas na moru dio carinskog područja Hrvatske koji širinom obuhvaća 3 km kopna od obale, područje od obale do vanjske granice teritorijalng mora, te područje široko dvije nautičke milje računajući od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru otvorenog mora."*

kršenja carinskih propisa koji se po međunarodnom pravu nadziru u vanjskom pojasu. Postavljalo se pitanje valjanosti, odnosno pravne utemeljenosti ostvarivanja progona iz tog pojasa. Kako *Pomorski zakonik* nije regulirao progon iz tog pojasa, a zbog nemogućnosti praktične provedbe nadzora u tom pojasu (brod koji bježi samo radi izbjegavanja kontrole ne može se progoniti) navedeni pojas je trebalo ukinuti. Od 1. siječnja 2000. godine primjenjuje se novi *Carinski zakon*[27] koji ne poznaje *carinski pogranični pojas.*[28]

U *Zakonu o policiji*[29] pravo progona regulirano je u čl. 67. *Uporaba vatrenog oružja u progonu plovnog objekta.*[30]

---

[27] "Narodne novine" br.78/99., 94/99., 117/99., 73/00., 92/01.

[28] Prema čl.3. određuje se carinsko područje: "*Carinsko područje Republike Hrvatske obuhvaća teritorij Republike Hrvatske, a ograničeno je carinskom crtom koja je istovjetna s graničnom crtom Republike Hrvatske.*"

[29] Stupanjem na snagu *Zakona o policiji*, 1. siječnja 2001. godine, prestao je važiti *Zakon o unutarnjim poslovima* ("Narodne novine" br. 55/89., 18/90., 47/90.,19/91.- pročišćeni tekst, 73/91., 19/92., 33/92., 76/94., 161/98., 29/00. i 53/00.). Pravo progona bilo je regulirano čl. 39.:
" *U obavljanju poslova policije na moru i na unutarnjim plovnim putovima ovlaštene službene osobe na policijskim plovilima i zrakoplovima imaju pravo provjeriti zastavu i zaustaviti sumnjivo plovilo, izvršiti pregled njegovih isprava, pretražiti plovilo, te ga goniti , uzaptiti i sprovesti nadležnom tijelu, ako se plovilo u obalnom moru države Hrvatske, nad njenim epikontinentalnim pojasom ili na unutarnjim plovnim putovima ne pridržava propisa države Hrvatske.*
U slučaju iz stavka 1.ovoga članka gonjenje stranog plovila može početi ako se plovilo ne zaustavi nakon upućenog vidljivog ili zvučnog poziva na zaustavljanje s udaljenosti koja mu omogućuje da poziv primi. Nakon početka gonjenja, posadu stranog plovila može se upozoriti i zastrašiti pucanjem u zrak. Ako se strano plovilo ne zaustavi niti nakon upozoravajućih hitaca, vatreno oružje se može upotrijebiti i protiv samog stranog plovila. Pri upotrebi vatrenog oružja prema stranom plovilu ovlaštene službene osobe su dužne u najvećoj mogućoj mjeri štiti živote njegove posade.
Ukoliko nije bili prekidano, gonjenje se može nastaviti i na otvorenom moru i u isključivom ekonomskom pojasu bilo koje države, sve dok strano plovilo ne uplovi u teritorijalno more svoje ili neke treće države."
Članak 38. st.1. omogućavao je ovlaštenim službenim osobama da se posluže prometnim sredstvom (tuđim) u slučajevima kad hvataju počinitelje kaznenog djela:
"*Ovlaštene službene osobe imaju pravo poslužiti se prometnim sredstvima drugih tijela, pravnih osoba ili građana u slučajevima kada hvataju počinitelja kaznenog djela ili kada žrtve kaznenog djela, elementarne nepogode ili nesretnog slučaja treba prevesti najbližoj zdravstvenoj ustanovi ili iz drugih razloga sigurnosti.*"
Na temelju ove odredbe policijski su djelatnici mogli *ad hoc* uporabiti, primjerice , brzi privatni gliser radi hvatanja krijumčarskog glisera, ali ga je tada trebalo jasno označiti. *Zakon o policiji* izrijekom ne predviđa ovakvu mogućnost.
U čl. 42. *Zakona o unutarnjim poslovima* taksativno su bili navedeni slučajevi kada se može uporabiti vatreno oružje.

[30] Čl. 67.:"*Policijski službenik u obavljanju policijskih poslova na moru i unutarnjim plovnim putovima ovlašten je uporabiti vatreno oružje ako se progonjeni plovni objekt ne zaustavi nakon upućenog vidljivog ili čujnog poziva na zaustavljanje s udaljenosti koja mu nesumnjivo omogućuje primanje poziva..*
U tijeku progona posada progonjenoga plovnog objekta smije se upozoriti i zastrašiti ispaljivanjem hica u zrak, iznad plovnog objekta.

Terminologiju - *plovni objekt* - valjalo bi uskladiti s terminologijom Pomorskog zakonika.[31]

Stavak 2., 3. i 4., reguliraju način i intenzitet uporabe vatrenog oružja (upozoravajući hici u zrak iznad plovnog objekta, zatim prema plovnom objektu).[32] Prilikom uporabe vatrenog oružja policijski službenici su obvezni čuvati živote posade progonjenog plovnog objekta. Oružje valja uporabiti sa svrhom zaustavljanja i sprečavanja bijega broda, a potapanje može biti samo posljedica, ne i svrha. Ovlasti se ne smiju prekoračiti.[33] Cilj progona je osiguranje dokaza za vođenje prekršajnog ili kaznenog postupka, odnosno uhićenje počinitelja, osiguranje predmeta kaznenog djela i pronalaženje tragova tog djela.

Pravo progona regulirano je i *Pravilnikom o načinu policijskog postupanja*, u dijelu 10., *Uporaba vatrenog oružja u progonu plovila*, člancima 48. i 49.[34] Stavkom

---

Ako se plovni objekt ne zaustavi niti nakon upozoravajućih hitaca, vatreno oružje dopušteno je uporabiti i prema plovnom objektu.
Policijski službenik dužan je u slučaju iz stavka 2. i 3. ovoga članka pri uporabi vatrenoga oružja čuvati živote posade progonjenoga plovnog objekta."
Članak 67. proširuje mogućnost uporabe vatrenoga oružja i izvan slučajeva propisanih u čl.62. *Zakona o policiji* prema kojemu se vatreno oružje može uporabiti samo radi zaštite života osoba i u svezi sa počinjenjem najtežih kaznenih djela.

[31] U *Pomorskom zakoniku* (čl.5.) rabe se, između ostaloga, termini: *brod, osim ratnog broda* (ima značenje plovnog objekta namijenjenog za plovidbu morem čija je duljina veća od 12 m i bruto tonaža veća od 15 ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika) i *brodica* (plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod).

[32] Kao primjer postupne uporabe sredstava prisile prema stranome brodu u progonu može se navesti progon talijanskog tunolovca "*Madonna Delle Lacrime*" 21. ožujka 1996.godine .

[33] Kao primjer prekoračenja ovlasti uzima se slučaj broda *I' m Alone* koji je na otvorenom moru bio potopljen od strane američkog ratnog broda *Dexter*. Jednoglasna je bila odluka arbitražne komisije: *potapanje je obavljeno namjerno*. Kao drugi slučaj prekoračenja ovlasti uporabom vatrenog oružja može se navesti slučaj broda *Cavtat* kojeg su progonili talijanski brodovi 26. siječnja 1970. godine. Uporabom vatrenog oružja prouzročen je požar na brodu i nanijeta materijalna šteta u visini od preko 7 milijuna dinara. Bilo je ispaljeno 720 hitaca, od toga 400 mitraljetskih.

[34] Članak 48.:
"Policijski službenik ovlašten je u progonu plovila uporabiti vatreno oružje radi zaustavljanja plovila koje nije postupilo po nesumnjivo primljenoj zapovijedi za zaustavljanje.
Znak za zaustavljanje plovila daje se vidljivim svjetlosnim i zvučnim signalima ili znacima međunarodnog signalnog kodeksa , na udaljenosti koja omogućuje da se s plovila kojem je upućen može vidjeti odnosno čuti. Zaustavljanje plovila može se zapovijediti i uporabom sredstava veze.
Prije izdavanja zapovijedi o zaustavljanju plovila, policijski službenik dužan je utvrditi zemljopisnu poziciju plovila određivanjem koordinata. Pozicija manjih plovila namijenjenih športu i razonodi može se odrediti opisno."
Članak 49.:
"Ako se plovilo nakon nesumnjivo primljene zapovijedi o zaustavljanju ne zaustavi, policijski službenik započet će progon plovila.

2. čl. 48. predviđeno je, pored *vidljivog svjetlosnog i zvučnog signala*[35], davanje znaka za zaustavljanje i *znacima međunarodnog signalnog kodeksa*[36]. Međutim, dvojbu može izazvati uporaba veznika ***i*** između vidljivih svjetlosnih i zvučnih signala, koja bi nas mogla uputiti na obvezu davanja znakova za zaustavljanje kumulativno, i vidljivim svjetlosnim i zvučnim signalima. Kako to nije bila namjera donositelja Pravilnika, veznik ***i*** ostaje samo kao *lapsus calami*, odnosno redakcijska pogreška.[37] Stavak 3. čl. 48. otvara mogućnost uporabe *sredstava veze*. O tome i doktrina i praksa imaju negativan stav, jer tehnički nije moguće dokazati da je poziv putem *sredstava veze* (na koji nije odgovoreno) primljen, pa u ovom trenutku davanje znaka samo sredstvima veze ne bi mogli u cijelosti prihvatiti i pored uvažavanja svih tehničkih inovacija. Pravilnikom je izričito propisano da zapovijed za zaustavljanje mora biti primljena (čl.48. st.1.). Odredbu čl. 48. st. 4. valjalo bi precizirati na način da se i za manja plovila utvrđuje zemljopisna pozicija određivanjem koordinata . Pravilnik ne sadrži odredbe o sredstvima progona kao ni odredbe o progonu podvodnih plovila.

Zakon o nadzoru državne granice[38] potvrđuje nadležnost Ministarstva unutarnjih poslova za nadzor državne granice (čl. 4.), te propisuje da pri obavljanju poslova nadzora državne granice policijski službenici primjenjuju ovlasti propisane tim zakonom i ovlasti sadržane u drugim zakonima (čl. 5. st.1.).

PROGON BRODOVA U PRAKSI MINISTARSTVA UNUTARNJIH POSLOVA OD 1992. DO 2002. GODINE

1. Progon brodova. Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske, *Odjela pomorske i aerodromske policije*, u razdoblju od 1992. do 2002. godine policijski službenici obavili su ukupno 215 progona stranih brodova. Tijekom

Policijski službenik dužan je o započetom progonu odmah izvijestiti operativno - komunikacijski centar policijske uprave(u daljnjem tekstu operativno-komunikacijski centar)."

[35] U *Zakonu o policiji* rabe se termini *vidljivi ili čujni poziv* (čl.67.st.1.). Člankom 59. bivšeg *Pravilnika o načinu postupanja službe javne sigurnosti*, vidljivi ili zvučni signali su bili označeni kao: *svjetlosna lampa, signalni pištolj, zviždaljka i znaci međunarodnog signalnog kodeksa.*

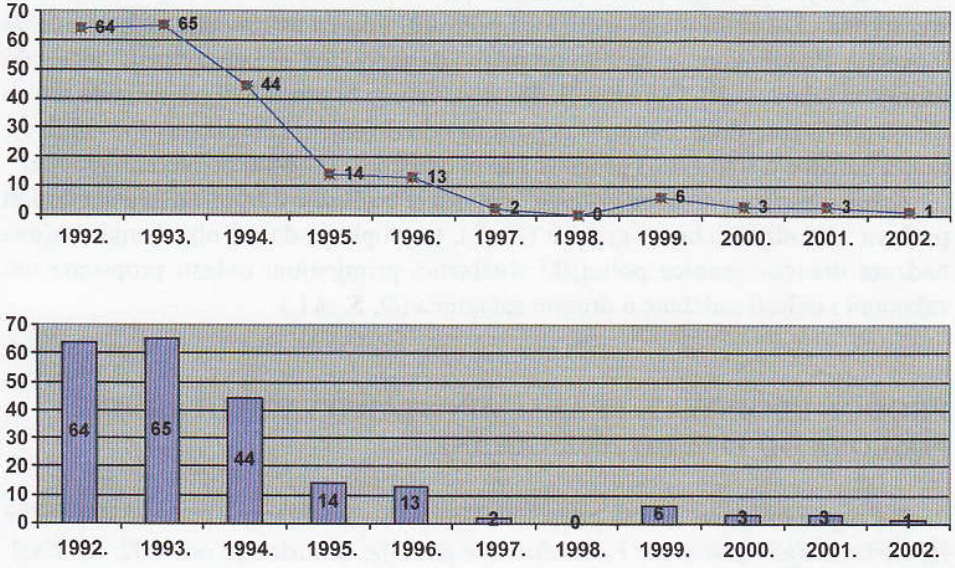
[36] Davanje znaka za zustavljanje plovila *znacima međunarodnog signalnog kodeksa* novost je u odnosu na odredbe *Konvencije UN-a o pravu mora (1982.), Pomorski zakonik Republike Hrvatske* i *Zakon o policiji.*

[37] U čl. 67. st. 1. *Zakona o policiji*, uporaba vidljivog i čujnog poziva propisuje se alternativno, veznikom ***ili***. Istu formulaciju (veznik ***ili***) sadrži i čl. 47. st.2. *Pomorskog zakonika* što je u skladu sa čl.111. st.4. *Konvencije UN-a o pravu* mora (1982.).

[38] " Narodne novine" br. 173/03. Njegovim stupanjem na snagu prestao je važiti *Zakon o nadzoru državne granice* ("Narodne novine" br. 34/95.- pročišćen tekst.) koji se primjenjivao do 8. studenog 2003. godine.

1992. godine bila su 64 progona, 1993. godine 65 progona, 1994. godine 44 progona, 1995. godine 14 progona, 1996. godine 13 progona, 1997. godine 2 progona, 1998. godine nije bilo progona, 1999. godine 6 progona, 2000. godine 3 progona, 2001. godine 3 progona i 2002. godine 1 progon.

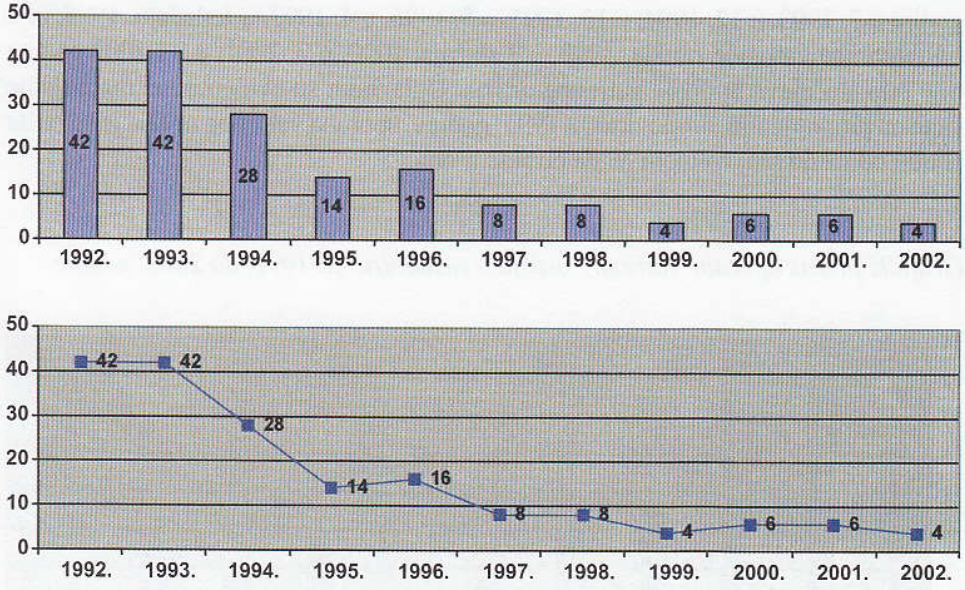
Grafički prikaz broja progona stranih brodova u razdoblju od 1992. do 2002. godine.



2. Uzapćenje brodova. U istom razdoblju uzapćeno je 178 stranih brodova[39]. Najviše uzapćenih brodova bilo je 1992. i 1993. godine, 42 broda svake godine. Slijedi 1994. kada je uzapćeno 28 brodova, 1995. godine 14 brodova, 1996. godine 16 brodova, 1997. i 1998. godine po 8 brodova svake godine, 1999. godine 4 broda, 2000. i 2001. godine po 6 uzapćenih brodova i 2002. godine 4 broda.

[39] Ukupan broj uzapćenih brodova obuhvaća brodove koji su uzapćeni pri progonu, kao i one koji su se zaustavili na izdani nalog za zaustavljanje pa ih nije bilo ni potrebno progoniti.

Grafički prikaz uzapćenih stranih brodova za razdoblje od 1992. do 2002. godine



Najčešća državna pripadnost progonjenih brodova jest pripadnost Republici Italiji. Uglavnom su to talijanske ribarice koje nezakonito prelaze državnu granicu i nezakonito obavljaju gospodarski ribolov na moru, odnosno ne postupaju po zapovijedima policijskih službenika. Pronalaženje modaliteta sprječavanja nezakonitih radnji u suradnji sa Republikom Italijom, bilo bi od obostrane koristi jer, iako je nesporna pravna utemeljenost progona i uporaba vatrenog oružja, pojedini slučajevi u pravilu završavaju diplomatskim prosvjedima, a ponekad mogu narušiti i dobre međususjedske odnose.

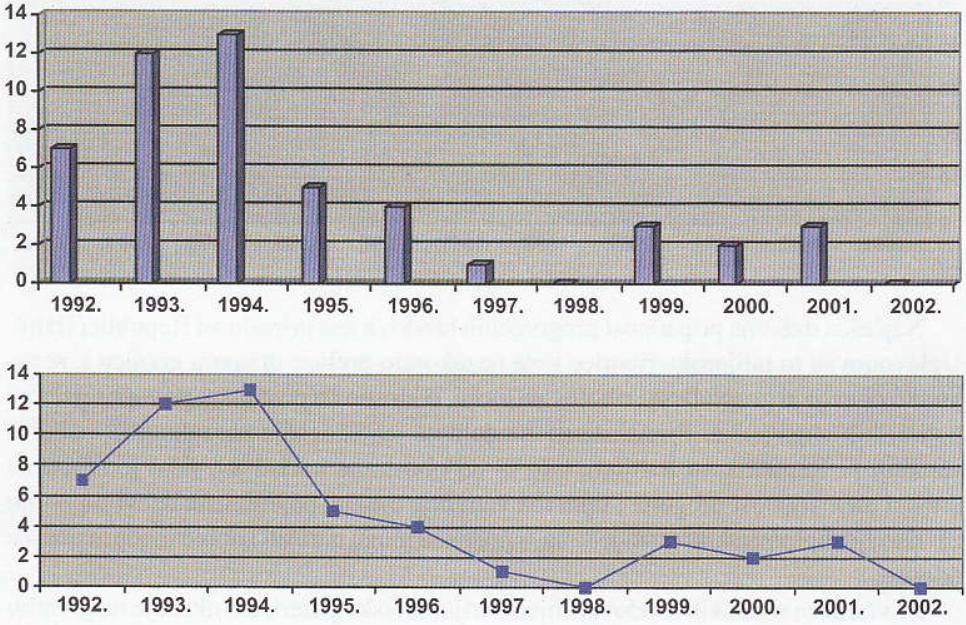
Po vrsti, iza ribarskih brodova, slijede krijumčarski gliseri, što ukazuje na potrebu nabave većih i bržih plovila za Ministarstvo unutarnjih poslova kako bi progon bio učinkovitiji i moguć u svim vremenskim uvjetima. Progon se najčešće započinje u teritorijalnom moru.

Upozoravajuće je da do sada nije bilo progona zbog kršenja propisa koji se primjenjuju radi zaštite suverenih prava istraživanja i iskorištavanja prirodnih bogatstava epikontinentskog pojasa Republike Hrvatske.

U razdoblju od 1992. do 1998. godine najviše progona je obavljeno u akvatoriju pod nadzorom PU istarske i PU dubrovačko - neretvanske, dok je u razdoblju od 1999. do 2002. godine najviše progona obavljeno na području PU splitsko - dalmatinske.

3. Uporaba vatrenog oružja. Tijekom progona stranih brodova u razdoblju od 1992. do 2002. godine vatreno oružje je bilo uporabljeno u 50 slučajeva. U 1992. godini u 7, 1993. u 12, 1994. u 13, 1995. u 5, 1996. u 4, 1997. u 1 slučaju. 1998. nije bilo uporabe vatrenog oružja, 1999. u 3 slučaja, 2000. u 2, 2001. u 3 i 2002.godine nije bilo slučajeva uporabe vatrenog oružja. Uglavnom su evidentirane materijalne štete na progonjenim brodovima, a 1995. godine uporaba vatrenog oružja je završila smrću odnosno ranjavanjem člana posade broda.

Grafički prikaz uporabe vatrenog oružja u razdoblju od 1992. do 2002. godine.



Statistička obrada podataka ukazuje na maksimalnu suzdržanost hrvatske policije i krajnje profesionalni pristup uporabi vatrenog oružja prilikom progona stranih brodova. Svi slučajevi u kojima je došlo do uporabe vatrenog oružja bili su pravno utemeljeni. Vatreno oružje uporabljuje se u pravilu radi zastrašivanja, nikada radi potapanja, a posebice se vodi računa o zaštiti života članova posade broda. Intenzitet uporabljene sile bio je razmjeran povrijeđenom interesu Republike Hrvatske.

Smanjenje broja progonjenih i uzapćenih brodova upućuje na veću efikasnost nadzora državne granice, ali i na učinkovitost izrečenih kazni i zaštitnih mjera zapovjednicima stranih brodova.

U istraženom desetogodišnjem razdoblju interesantno je analizirati veoma različita postupanja zapovjednika ribarica nakon što im je izdana zapovijed za zaustavljene broda jer su zatečeni u nezakonitom gospodarskom ribolovu i nezakonitom prelasku državne granice. U pojedinim slučajevima zapovjednici ribarica se odmah pokoravaju naredbama policije, zaustavljaju, podižu ribolovni alat i mreže iz mora i slijede upute.[40] Međutim vrlo često slijedi njihov progon u kojem pored učestalog otpuštanja konopa i mreža u more, i presijecanja čeličnih sajli radi onesposobljavanja pogona (propelera) policijskog broda[41] dolazi i do namjernog skretanja progonjenog broda u putanju plovidbe policijskog i njihova sraza , te ugrožavanja ljudskih života.[42] Registriran je i slučaj u kojem progonjena talijanska ribarica poziva u pomoć druge ribarice koje se nalaze na otvorenom moru. Jedna od njih baca konope u more kako bi onemogućila policijskim djelatnicima prebacivanje na progonjeni brod.[43]

---

[40] Primjerice, talijanska ribarica ***Michelangelo*** je 1. prosinca 2000.godine nezakonito obavljala gospodarski ribolov povlačnom mrežom kočom , 0,6 NM unutar teritorijalnoga mora Republike Hrvatske (11,4 NM od otočića Galijula) i izvršila prelaz državne granice na moru izvan graničnog prelaza. Nakon izdane zapovijedi o zaustavljanju , ribarica se odmah zaustavila i podigla mreže iz mora. Zapovjednik broda je u prekršajnom postupku zbog kršenja odredbi *Zakona o morskom ribarstvu* i *Zakona o nadzoru državne granice* kažnjen novčanom kaznom, a izrečena mu je i zaštitna mjera oduzimanja ulova i alata za ribolov. Iste su propise prekršili i jednako postupili zapovjednici talijanskih ribarica ***Orchidea***, (22. prosinca 2000. godine, 0,5 NM unutar teritorijalnog mora Republike Hrvatske, odnosno 11,5 NM sjeverno od otoka Palagruže) i ***Vannuccia*** (29.ožujka 2000.godine , 0,8 NM unutar teritorijalnog mora Republike Hrvatske , odnosno 11,2 NM južno od otoka Jabuke). I njima su izrečene novčane kazne i zaštitne mjere oduzimanja ulova i alata za ribolov.

[41] Talijanska ribarica ***Zosma*** 28. siječnja 2000. godine zatečena je 0,7 NM u teritorijalnom moru Republike Hrvatske (11,3 NM od otoka Palagruže) u nezakonitom gospodarskom ribolovu. U bijegu pušta ribarski konop s namjerom onesposobljavanja policijskog glisera, a manevrima broda dovodi u neposrednu opasnost živote policijskih djalatnika. Zapovjedniku broda je uz novčanu kaznu izrečena i zaštitna mjera oduzimanja ribarice s kompletnom opremon i ulovom na brodu. I talijanska ribarica ***Piccola Galilea*** koja je osmotrena 9. prosinca 1999. godine 0,2 NM u teritorijalnom moru Republike Hrvatske (11,8 NM od otoka Palagruže), u bijegu otpušta mreže u more i presijeca čelične sajle kako bi onesposobila policijski brod, onemogućila njegovo kretanje neposredno dovodeći u opasnost ljudske živote. U prekršajnom je postupku zbog kršenja odredbi *Zakona o morskom ribarstvu* i *Zakona o nadzoru državne granice* zapovjedniku uz novčanu kaznu izrečena i zaštitna mjera oduzimanja ribarice s kompletnom opremon i ulovom na brodu.

[42] Talijanska ribarica ***Cosimo e Damiano Primo*** 16. veljače 2000. godine 1 NM u teritorijalnom moru Republike Hrvatske obavljala je nezakoniti gospodarski ribolov. Nije se zaustavila na izdanu zapovijed i za vrijeme progona zapovjednik broda otpušta sajle s namjerom oštećenja policijskog broda. Namjernim skretanjem ribarice u putanju plovidbe policijskog glisera dolazi do sraza, materijalne štete (željeznim dijelom nadgrađa ribarice oštećen je bočni dio policijskog glisera) i neposrednog ugrožavanja života djelatnika Ministarstva. Zapovjednik broda je u prekršajnom postupku kažnjen novčanom kaznom, a izrečena mu je i zaštitna mjera oduzimanja ribarice s kompletnom opremom i ulovom na brodu.

[43] Talijanska ribarica ***Nuovo Vicenzo Padre***, 27. siječnja 1999. godine bila je u nezakonitom gospodarskom ribolovu oko 0,8 NM u teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Uočivši policijsko plovilo pokušala je

U prekršajnim postupcima protiv zapovjednika stranih brodova, izrečene kazne su primjerene težini počinjenog djela i stupnju prekršajne odgovornosti okrivljenika.

ZAKLJUČAK

Propisi Republike Hrvatske o pravu progona uglavnom su recepcija međunarodnoga prava mora u interno pravo, a kritičkim osvrtom na pojedine odredbe (predlažući njihove izmjene i dopune), pokušali smo pridonijeti daljnjem razvoju, upotpunjavanju i prilagođavanju instituta prava progona novim uvjetima i novim prilikama. Preuske, neodređene i nedostatne formulacije u mnogim slučajevima otežavaju pa i onemogućavaju primjenu instituta prava progona.

Jedna je od važnih spoznaja činjenica da u Hrvatskoj nema jedinstvenog registra o progonu stranih brodova i osim podataka Ministarstva unutarnjih poslova nema drugih, sistematiziranih, objedinjenih podataka. Nadalje, prema nama dostupnim saznanjima u istraženom desetogodišnjem razdoblju nije evidentiran niti jedan slučaj progona stranoga broda zbog povrede interesa i propisa koje je Republika Hrvatska donijela radi zaštite svojih suverenih prava u epikontinetskom pojasu (istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava toga pojasa, živih i neživih).

U prekšajnim postupcima kazne su odmjerene srazmjerno težini počinjenoga prekršaja i stupnju odgovornosti okrivljenika. Uz novčane kazne izriču se i zaštitne mjere: oduzimanje ribarice sa kompletnom opremom i ulovom ili oduzimanje samo opreme i ulova.

Namjera je autora ovoga rada da rezultati istraživanja i statistička obrada dobivenih podataka dobije praktičnu vrijednost, da budu od neposredne, aktualne važnosti našoj praksi, ministarstvima unutarnjih i vanjskih poslova, poslova pomorstva, zapovjednicima brodova i ratnoj mornarici Republike Hrvatske, i posebice, da rad iznađe svoje mjesto u hrvatskoj pravnoj znanosti.

Na kraju, nedvojbeno valja zaključiti: za Republiku Hrvatsku kao pomorsku državu i za njezin međunarodni ugled od posebne je važnosti način na koji se ostvaruje progon stranih brodova i njegove posljedice, zaustavljanje broda, pregled, uzapćenje, izricanje i izvršenje kazni. Našim je istraživanjem potvrđeno, međunarodni ugled Hrvatske nije bio doveden u pitanje.

---

pobjeći. Ubrzo je bila sustignuta. Zapovjednik ribarice putem pomorske radio postaje pozvao je u pomoć druge dvije ribarice koje su se nalazile u otvorenom moru. Jedna od njih pokušala je bacanjem konopa u more omesti policijski gliser, ali je nakon upozoravajućih hitaca u zrak pobjegla prema otvorenom moru. Zapovjednik progonjene ribarice je kažnjen novčanom kaznom, a izrečena mu je i zaštitna mjera oduzimanja broda sa kompletnom opremom i ulovom.

Summary:

RIGHT OF HOT PURSUIT IN THE REGULATIONS OF THE REPUBLIC OF CROATIA AND IN THE PRACTICE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS FROM 1992 TO 2002

Five decades ago, academician Ibler wrote an article entitled ***'The right of hot pursuit today'****. Since then, International Law has mostly answered the questions brought up by Ibler in those times. Direct normative value has not failed to appear either. Namely, in 1958, the right of hot pursuit was explicitly recognized by the* Convention on High Seas, *and in 1982, by* the United Nations Convention on Maritime Law. *Ibler emphasized the importance of stating precisely all the elements of the right of hot pursuit because of the same reasons which are pointed out in this article today, in 2004. These relate* to intensive trespassing of the fishermen of one country into the territory of another *and to the* international reputation of a state. *As far as the Republic of Croatia as a maritime state is concerned, particularly in terms of its international reputation, it is of utmost importance that there are no valid objections to the manner in which Croatia realizes its right of hot pursuit or to the consequences of that hot pursuit (stopping, searching, confiscating a ship, and pronouncing and enforcing penalties). The article focuses on an in-depth analysis of the regulations relating to the hot pursuit of ships and to the actions of authorized bodies in the context of the legal sources of the Republic of Croatia* de lege lata *and* de lege ferenda. *The article also presents an analytic approach to the implementation of the right of hot pursuit by the Ministry of Internal Affairs (especially with reference to the consequences of hot pursuit) in the period from 1992 to 2002. An account of the relevant court practice is also included.*

Key words: hot pursuit of foreign ships, sovereignty of a coastal State, fishing, fishing boat, limits of the territorial sea, Ministry of Internal Affairs.

OBVEZE PRIJEVOZNIKA - RECENTNA RJEŠENJA NACRTA KONVENCIJE O PRIJEVOZNOM PRAVU (DRAFT INSTRUMENT ON TRANSPORT LAW)

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

UDK 347.447, 347.795.3
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 16.01.2004.
Prihvaćeno za tisak: 21.04.2004.

Analiziraju se novine, ali i tradicionalna rješenja koje donosi nacrt Konvencije o prijevoznom pravu u pogledu obveza prijevoznika. Vrši se raščlamba konvencijskih odredbi uz njihovu usporedbu sa rješenjima aktualnih unifikacijskih instrumenata.

Podrobno se proučavaju dvije temeljne obveze prijevoznika, dužnosti u svezi s teretom i obveze u odnosu na brod. Oko njihovog konvencijskog normiranja otvorene su intenzivne rasprave, a različita stajališta i suprotstavljeni argumenti izlažu se u radu. U okviru toga posebno se govori i o pratećim konvencijama i suvremenim standardima u području specifičnih obveza pomorskog prijevoznika koje su sastavnica ovih obveza kao što je sposobnosti broda za plovidbu i obveza ulaganja dužne pažnje. Ukazuje se i na druga važna pitanja koja izravno utječu na opseg i sadržaj obveza pomorskog prijevoznika. To su ponajprije iznimke od prijevoznikove dužnosti brinuti se o stvarima i brodu, a koje norme sadrže interesantne novine. Govorit će se i o dostavi primatelju kao vrlo važnoj prijevoznikovoj obvezi koja je u nacrtu Konvencije posebno izdvojena kao obveza i regulira se u okviru vrlo opsežnog članka koji također, sadrži određene novine.

Posebno se proučavaju recentna konvencijska rješenja, kao što su pravo nadzora, kroz analizu pojma i obilježja tog ovlaštenja, zatim osobe koja se naziva "strana koji ima nadzor", njezine obveze, kao i obveze prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor. U okviru toga, predmet analize bit će i prijenos prava i obveza koje proizlaze iz vršenja prava nadzora, te će se pokušati spoznati koliki je praktični utjecaj prava nadzora na razvoj elektronske trgovine u pomorskom prijevozu. Nacrt konvencije donosi suvremenija rješenja od onih sadržanih u aktualnim konvencijama u ovom području. Međutim, nastoji učiniti kompromis upravo između tradicionalnih rješenja i suvremenih imperativa koje postavljaju interesi zaštite okoliša, suvremeni standardi sigurnosti plovidbe i elektronska razmjena podataka. Također,

svojevrsne prilagodbe i specifične obveze prijevoznika uvrštene su i zbog polja primjene konvencije a to je na tzv. "prijevoze od vrata do vrata". U ostvarivanju cilja adekvatnog normiranja prijevoznikovih obveza nisu postignuta optimalna rješenja, ali svakako dominira puno suvremenih tendencija i modernih nastojanja, na koja se u radu kritički osvrće.

Ključne riječi: *Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu, obveze prijevoznika, sposobnost broda za plovidbu, dužnosti u svezi tereta, iznimke od prijevoznikovih obveza, pravo nadzora, strana koja ima nadzor, prijenos prava nadzora, dostava primatelju.*

1. UVOD

Odredbe o obvezama prijevoznika od neprocjenjive su važnosti jer njihova normativna rješenja imaju izravan utjecaj na sustav ugovorne odgovornosti prijevoznika. O tome kolika je povezanost odredbi o obvezama i odgovornosti prijevoznika i kako one čine gotovo neraskidivu cjelinu svjedoči i činjenica da neke konvencije čak i ne sadrže posebne norme o obvezama prijevoznika, već se one iščitavaju iz odredbi o odgovornosti prijevoznika. Zbog njihove tako velike važnosti na sustav odgovornosti prijevoznika vrlo je bitno da one budu u svakom konvencijskom ili zakonodavnom aktu stilizirane jasno i precizno. Odredbe o obvezama prijevoznika same po sebi su vrlo složene i nisu nimalo jednostavne za normiranje jer su povezane i zahtijevaju usklađenost s velikim brojem drugih konvencijskih normi i brojnim načelima pomorskog i trgovačkog prava. Sve opisano dovodi do toga da se prilikom donošenja gotovo svake međunarodne konvencije iz područja prijevoznog prava oko normiranja odredbi o prijevoznikovim obvezama razvijaju vrlo intenzivne i nerijetko suprotstavljene rasprave. Tako je bilo i prilikom donošenja nacrta Konvencije o prijevoznom pravu.

Aktualne međunarodne konvencije koje uređuju područje odgovornosti za prijevoz stvari morem,[1] ne sadrže jedinstvena rješenja o ovom pitanju. Najveći kamen spoticanja

[1] *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici tzv. Haška pravila* potpisana 25. kolovoza 1924. Haška pravila modernizirana su *Protokolom iz 1968. tzv. Visbyska pravila* (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.) i *Protokolom iz 1979. tzv. SDR protokol* 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.). *Međunarodna konvencija o prijevozu stvari morem tzv. Hamburška pravila* usvojena 31. ožujka 1978., stupila na snagu 1. studenog 1992.

tj. suprotstavljena rješenja u aktualnim konvencijama, a koja se izravno tiču prijevoznikovih obveza su: razdoblje trajanja prijevoznikovih obveza, opseg obveze ulaganja dužne pažnje, odgovornost / neodgovornost za nautičku pogrešku, dokazi koje prijevoznik mora pružiti u svoju obranu u slučaju pozivanja na odgovornost za štetu, teret dokaza, ali i neka druga prijevoznikova ovlaštenja odnosno obveze koji će u radu biti spomenuti.

Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu najnoviji je međunarodni unifikacijski instrument na ovom području, s intencijom reguliranja tzv. prijevoza "od vrata do vrata", dakle, svoju primjenu trebao bi ostvariti na prijevoz stvari različitim prijevoznim sredstvima i prijevoznim putovima.

U pogledu obveza prijevoznika nacrt Konvencije u suštini slijedi rješenja sadržana u Haškim pravilima. Hamburška pravila ne sadrže posebnu normu ili više njih koje bi zasebno propisivale obveze prijevoznika, već kroz odredbe o odgovornosti prijevoznika i razdoblju trajanja odgovornosti određuje posredno i njegove obveze. Po uzoru na Haška pravila nacrt Konvencije propisuje dvije skupine obveza prijevoznika. To su dvije dobro poznate i tradicionalne skupine obveza, koje su ujedno i središnja i najprepoznatljivija obilježja pravnog posla prijevoza stvari morem. Prva skupina obveza je ona u pogledu postupanja sa stvarima (uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati stvari). Druga skupina obveza odnosi se na dužnosti u vezi broda (njegova sposobnost za plovidbu, uredno opremanje, snabdijevanje, uređivanje i stavljanje u dobro stanje skladišta i ostalih dijelova broda u kojima se roba prevozi). Iako se analizom ovih odredbi vidi velika sličnost s Haškim pravilima, prema kojima se obveze brodara točnije pomorskog prijevoznika gotovo podudaraju,[2] nacrtom Konvencije predlažu se i vrlo interesantne novine. Te novine ukratko se sastoje u slijedećem: dodana je nova odredba koja govori o obvezama prijevoznika, učinjena je inverzija nekih odredbi u konvencijskom tekstu u usporedbi s onima iz Haških pravila, te nešto drugačija stilizacija već postojećih normi. Najvažnijom se može ocijeniti vrlo značajna sadržajna izmjena, a ona se odnosi na razdoblje trajanja prijevoznikovih obveza. Predlaže se kontinuirano trajanje prijevoznikove obveze ulaganja dužne pažnje. Po ovom rješenju nacrt Konvencije je bliži Hamburškim pravilima. Ova značajna novina rezultat je nastojanja da u jednoj modernoj i novoj konvenciji budu akceptirani suvremeni standardi u pogledu sposobnosti broda za plovidbu tijekom čitavog razdoblja prijevoza stvari morem, i to kao pokušaj ujednačenosti sa suvremenim pratećim konvencijama koje reguliraju standarde sposobnosti i sigurnosti broda za plovidbu. Ovakvo konvencijsko rješenje potaknulo je intenzivne rasprave. Suprotstavljena mišljenja isticana su i oko unošenja nove odredbe kojom su stranke ovlaštene sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi sa

[2] Odredbe o odgovornosti prijevoznika sadržane su u članku 3. st. 1. i čl. 3. st. 2. Haško-Visbyskih pravila.

stvarima koje se prevoze biti dužna izvršiti strana tereta (krcatelj, strana koja ima nadzor ili primatelj) ili da će biti izvršeni u njihovo ime. Ovom normom posebno se promovira ugovorna sloboda stranaka, a s druge strane napušta kogentnost norme o prijevoznikovim obvezama u pogledu stvari koje se prevoze, te ukida ona stroga podjela dužnosti (obveza) strane broda i strane tereta etablirana ranijim konvencijskim normama i praksom. Uz to, vrlo su interesantne i odredbe o iznimkama od prijevoznikovih dužnosti. Po prvi puta se u jednom unifikacijskim instrumentu iz područja prijevoza stvari morem propisuju ovlaštenja prijevoznika u cilju zaštite okoliša i prijevoznikove obveze prilagođavaju tom imperativu. Svakako najrecentnije rješenje nacrta Konvencije je uvođenje jednog specifičnog ovlaštenja, a to je "pravo nadzora". Njegovo uvođenje otvara niz pitanja poput onog postoji li obveza prijevoznika slijediti upute koje proizlaze iz vršenja prava nadzora, što sve ulazi u opseg prava nadzora, tj. o kakvim se ovlaštenjima strane tereta radi, tko je strana koja ima nadzor, kako se prenosi to pravo i slično. Dostava primatelju po prvi puta se posebno artikulira kao obveza i regulira u okviru posebnog i vrlo opsežnog članka. Predmet reguliranja nacrta Konvencije su brojni specifični problemi s kojima se ugovorne strane susreću pri izvršavanju te završne obveze, kao npr. dostava stvari kada je izdana prenosiva prijevozna isprava, slučajevi dostave stvari kada ne postoji prenosiva prijevozna isprava, dužnosti prijevoznika u slučaju nemogućnosti predaje robe primatelju i sl. Sve ovo, uz neka tradicionalna rješenja koja se usvajaju bit će predmet analize u ovom radu, i to kroz njihovu analizu i usporedbu s rješenjima sadržanim u aktualnim međunarodnim instrumentima u ovom području, te hrvatskom pozitivnom pravu.

2. STRUKTURA ODREDBI O OBVEZAMA PRIJEVOZNIKA U NACRTU KONVENCIJE O PRIJEVOZNOM PRAVU

Nacrt konvencije propisuje generalnu obvezu prijevoznika: "uz priuzdržaj odredbi ovog Instrumenta i u skladu s uvjetima ugovora o prijevozu, prevesti stvari do mjesta odredišta i dostaviti ih primatelju" (čl. 5.1). To je nova norma koja nema ekvivalent u nekoj odredbi Haško-Visbyskih ili Hamburških pravila. Ona ustvari predstavlja definiciju obveze prijevoznika i njezino dodavanje može se ocijeniti dobrim i potrebnim. Ne samo zbog toga što ona pridonosi boljoj nomotehničkoj izvedbi i stilizaciji čitavog članka kao jedne cjeline, nego i zato što se na taj način upravo naglašava temeljna prijevoznikova obveza, a to je prijevoz stvari do odredišta i predaja primatelju. Berlingieri ističe važnost ove norme i zbog toga što je s njom postavljen generalni okvir unutar kojeg djeluju pravila o obvezama i odgovornosti prijevoznika.[3]

[3] Francesco Berlingieri, Basis of liability and exclusions of liability, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002., str. 336-349.

Od drugih konvencija koje reguliraju prijevoz stvari ovu generalnu obvezu prijevoznika propisuju *Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF konvencije (CIM '80)* i *Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe.*[4]

Nacrt Konvencije propisuje u inverziji odredbe 1. i 2. članka 3. Haško Visbyskih pravila: prvo se navode pravila o dužnostima prijevoznika u vezi stvari (čl. 5.1-5.3), a nakon toga njegove obveze u pogledu broda (čl. 5.4-5.5). Može se postaviti pitanje zašto je ta inverzija učinjena? Moguće objašnjenje može se pronaći u intenciji Konvencije regulirati tzv. "prijevoze od vrata do vrata" (*door to door*). Zbog toga se ona može ocijeniti logičnom i potrebnom. U nekim prijevozima zbog prirode prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, obveze osposobljavanja broda za plovidbu neće doći u primjenu, pa je logično staviti ih na drugo mjesto.

Dakle, strukturu odredbi čl. 5 koji govori o obvezama prijevoznika u nacrtu Konvencije uz temeljnu obvezu iz čl. 5.1, čine još dvije implementacijske obveze: briga o teretu (čl. 5.2.1) i ulaganje dužne pažnje u osposobljavanju broda (čl. 5.4). Jedna iznimka se predviđa u odnosu na brigu o teretu (čl. 5.2.2) a odnosi se na ovlaštenje stranaka sporazumjeti se da će neke od prijevoznikovih obveza u svezi stvari biti dužan izvršiti ili će biti izvršene u ime krcatelja, strane koja ima nadzor ili primatelja. Dvije iznimke predviđaju se u odnosu na obje obveze prijevoznika (u odnosu na stvari i brod). Čl. 5.3 sadrži ovlaštenje prijevoznika odbiti ukrcati, iskrcati, uništiti, učiniti bezopasnim ili poduzeti druge mjere koje su razumne, ukoliko su stvari za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti postale opasne za ljude ili imovinu ili se čini vjerojatnim da će postati ili čiji prijevoz je zabranjen ili postoji opasnost za okoliš. Čl. 5.5 govori o žrtvovanju stvari kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnosti ili čuvanja ostale imovine koja je uključena u zajednički pothvat.

Potrebno je istaknuti da se obveze prijevoznika ne propisuju smo u članku 5, već se i na drugim mjestima u nacrtu Konvencije spominju neke o njih. Tako je u okviru posebne glave, točnije vrlo opsežnog članka (čl. 10) regulirana obveza "dostava primatelju" (*Delivery to the Consignee*). Normiranje dostave primatelju u okviru posebnog članka je novina u odnosu na aktualne konvencije koje uređuju prijevoz stvari morem. Taj članak koji govori o dostavi primatelju iznimno je opsežan i sadrži velik broj stavaka, točaka i alineja. Detaljno se razrađuje postupanje sa stvarima kada one stignu na odredište, postupanje prijevoznika sa stvarima ukoliko primatelj ne

[4] *Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF konvencije (CIM '80)* u čl. 6. stavku 1. propisuju: "ugovorom o prijevozu prijevoznik se obvezuje prevesti robu uz naknadu do odredišta i tamo je isporučiti primatelju". *Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe* (Ženeva, 24. svibnja 1980.) u čl. 1. st. 3. propisuje: "ugovor o multimodalnom prijevozu je pogodba kojom poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzima obvezu izvršiti ili pobrinuti se za izvršenje međunarodnog multimodalnog prijevoza uz naplatu prijevoznine."

izvrši svoje pravo iz ugovora i ne preuzme stvari, slučajevi postupanja kada nema prenosive prijevozne isprave, slučajevi kada je izdana prenosiva prijevozna isprava, te ako je više od jednog izvornika takve isprave, slučajevi ako je isporuka stvari od prijevoznika u mjestu odredišta izvršena bez predaje prijenosne prijevozne isprave, ovlaštenja prijevoznika u slučaju kada strana koja ima nadzor ili krcatelj ne dadu prijevozniku primjerene upute za isporuku stvari, ovlaštenje prijevoznika da za računi i za rizik osobe koja ima pravo na stvarima izvršiti neko od taksativno nabrojenih prava, izvršavajući ta prava prijevoznik djeluje kao agent strane koja ima pravo na stvarima. Ovako detaljnim odredbama temeljito je obrađeno jedno od ključnih pitanja vezanih uz prestanak prijevoznikove odgovornosti.

Iz središnjeg dijela Konvencije koji govori o režimu prijevoznikove odgovornosti (čl. 6.1) iščitavaju se također i neke prijevoznikove obveze, ali i pojedini slučajevi za koje prijevoznik neće odgovarati. Pri tome su posebno interesantne one odredbe koje govore o oslobađanju prijevoznika od odgovornosti ako dokaže da je šteta posljedica neizvršavanja neke od dužnosti strane tereta. Nadalje u čl. 7.2 govori se o obvezi prijevoznika obavijestiti krcatelja na njegov zahtjev o stvarima koje prijevoznik zna i koje su nužne ili važne krcatelju kako bi mogao ispuniti svoje obveze. Posebno je opsežan čl. 11. koji nosi naslov "Pravo nadzora" (*Right of control*), iako sadrži odredbe o ovlaštenjima strane tereta u svezi postupanja sa stvarima ima veliki utjecaj na obveze prijevoznika pa svakako ulazi u krug interesa ovog rada. Iz vršenja prava nadzora proizlazi ovlaštenje strane tereta davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja prijevoznikove odgovornosti, a s druge strane obveza prijevoznika slijediti upute. U okviru ovog posebnog ovlaštenja, koje je do sada bilo nepoznato pomorskim konvencijama i zbog toga se može ocijeniti kao najrecentnije rješenje nacrta Konvencije posebno su normirani: pojam i obilježja ovlaštenja "pravo nadzora", tko je strana koja ima nadzor, obveze prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor, obveze strane koja ima nadzor, prijenos prava i obveza.

3. OBVEZE PRIJEVOZNIKA U ODNOSU NA BROD

3. 1. Pojam sposobnosti broda za plovidbu

Radi boljeg razumijevanja suvremenih imperativa u pogledu sposobnosti broda za plovidbu, a sukladno s njima i zahtjeva pred kojima su se našli tvorci Konvencije potrebno je ukratko se osvrnuti općenito na pravni pojam ovog specifičnog instituta, elemente sposobnosti broda za plovidbu, te njegovu regulaciju kroz povijest i suvremene prateće konvencijske norme i važeće standarde u pogledu sposobnosti broda za plovidbu.

Sposobnost broda za plovidbu, u nas se govori još o plovnosti broda ili podobnosti

prijevoznog sredstva, (engl. *seaworthiness*, franc. *navigabilite*, njem. *Seetuchtigkeit*, tal. *navigabilità*) kao pravni pojam, definira se kao skup elemenata koje brod mora imati da bude sposoban za plovidbu.[5] Pod time se podrazumijeva sposobnost broda da primi, preveze i očuva teret.[6] Sposobnost broda znači opću sposobnost u smislu javnog ili administrativnog pomorskog prava, te sposobnost broda za konkretno putovanje i prijevoz konkretne robe. U angloameričkoj pravnoj literaturi rabe se izrazi *seaworthiness* u značenju sposobnosti broda da može podnijeti more i odoljeti svim opasnostima morske stihije i *cargoworthiness* kao sposobnost broda da primi i sačuva određeni teret, tj. izvrši ugovorenu obvezu, a to je prijevoz određenih stvari morem.

Sudska praksa u primjeni Haških pravila u pitanju sposobnosti broda za plovidbu je vrlo bogata i postoji veliki broj evidentiranih sudskih odluka o tom problemu. Pred sudove u pravilu dolaze pitanja opsega pojma »sposobnost broda za plovidbu«, te diferencijacija uzroka štete, dakle, je li nastala šteta doista u uzročnoj vezi s nesposobnošću broda za plovidbu ili je šteta nastala iz drugog izvora.

Sa stajališta ugovora o prijevozu stvari morem, sposobnost broda za plovidbu sastoji se od tri grupe elemenata. Opća sposobnosti za plovidbu obuhvaća skup elemenata i njihovo stanje koje jedan brod čine općenito sposobnim za plovidbu. Tu prvenstveno spada konstrukcija i stanje trupa broda, strojeva, generatora, odgovarajući sustav crpki, ventila i kotlova i drugih uređaja, znači, fizičko stanje broda. Slijedeći element je sposobnost za izvršavanje ugovorenog putovanja. U ovu grupu ulazi popunjavanje broda posadom, zalihama, navigacijskim pomagalima i sl. Pavić[7] objašnjava kako posada mora biti odgovarajuće uvježbana i instruirana u operacijama broda i osobito spremna. Brod mora biti opskrbljen dovoljnom količinom goriva za predviđeno putovanje ili se unaprijed pažljivo moraju obaviti pripreme za prikladnu opskrbu gorivom duž plovidbenog puta. Sposoban brod mora biti opskrbljen ažurnim kartama, obavijestima pomorcima i navigacijskim uređajima.[8] Treći element koji čini

---

[5] *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1985., svezak 7, str. 513.

[6] Branko Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, "Narodne novine", Zagreb, 1979., str. 189.

[7] Drago Pavić, *Pomorsko pravo, knjiga druga, Pravo pomorskih prijevoza*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 106.

[8] Evidentirana je novija odluka Upravnog suda RH u kojoj je sud zauzeo stajalište da su prijevoznik (trgovačko društvo), kao i odgovorna osoba u njemu prekršajno odgovorni za neodržavanje u ispravnom stanju brodskih navigacijskih karata i brodske opreme. Prijevoznik je dužan organizirati kontrolu obavljanja poslova na brodu radi osiguranja sigurnosti plovidbe, a propuštanje toga inkriminirano je kao prekršaj. Također, i odgovorna osoba u trgovačkom društvu prekršajno odgovara, kada se utvrdi ovakav prekršaj. Opširnije o tome: Vesna Skorupan, Odgovornost za sigurnost plovidbe zakupoprimatelja kao brodara, prikaz presude Upravnog suda Republike Hrvatske, br. Us-7565/2000 od 11. travnja 2002., *Poredbeno pomorsko pravo* god. 42 (2003) 157, str. 274-276.

brod sposobnim za plovidbu je sposobnost za preuzimanje, prijevoz i očuvanje tereta. Ovamo spada stanje skladišta, specijalnih instalacija za očuvanje tereta itd.[9] Prijevoznik je obavezan dužnom pažnjom (pozornošću) osposobiti brod za plovidbu, odnosno osposobiti ga da primi i sačuva određeni teret (a to znači primjereno brod opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako ga je primio na prijevoz).[10] Znači, sposobnost broda za plovidbu, ima dva aspekta. Prvi aspekt je da brod, posada i oprema moraju biti u takvom stanju da su sposobni podnijeti uobičajene pomorske nezgode.[11] Drugim riječima, ovaj element sposobnosti broda za plovidbu uključuje postojanje posebnih svojstava za nautičku sposobnost broda, odnosno sposobnost za obavljanje ugovorenog putovanja (*seaworthiness* u užem značenju). Drugi aspekt sposobnosti broda za plovidbu odnosi se na sposobnost odnosno prikladnost (*fitness*) broda za preuzimanje, prijevoz i očuvanje tereta u stanju u kojem je primljen na prijevoz (*cargoworthiness*).[12]

U teoriji se spominju opća i posebna sposobnost broda za plovidbu, tj. apsolutna i relativna sposobnost. Opća se odnosi na opće stanje broda, a naziva se i apsolutna sposobnost broda za plovidbu. Ona obuhvaća elemente nautičke sigurnosti broda za plovidbu u odnosu na trup, strojeve, brodsku opremu i uopće sve uvjete koji se u tom pogledu traže od broda, pri čemu se zahtijeva da brod odgovara uvjetima koje propisuje pomorsko upravno pravo, propisi o sigurnosti, osobito tehnička pravila, posjedovanje propisanih isprava o sigurnosti plovidbe kao dokaz sposobnosti broda za plovidbu.[13] Posebna je sposobnost broda ona koja je dodatno potrebna da se obavi konkretno (ugovoreno) putovanje, a naziva se još i relativna sposobnost broda za plovidbu. Pod time se podrazumijeva da brod mora biti opskrbljen dovoljnom količinom pogonskog materijala (dovoljna količina goriva i zaliha), odgovarajućim brojem kvalificiranih članova posade, posebnom opremom i sl. Danas je općeusvojeno da se pod sposobnošću broda za plovidbu ne podrazumijeva samo njegova plovidbena sposobnost nego i sposobnost za očuvanje tereta (*cargoworthiness*). Znači, tzv. *seaworthiness* uključuje i *cargoworthiness*. Prema engleskom *Marine Insurance Act* (1906), smatrat će se da je brod sposoban za plovidbu kada je razborito sposoban u svakom pogledu da se

[9] Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, *o.c.* str. 190.

[10] Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug Split, Split, 2003., str. 175.

[11] Tako objašnjava Zlatko Ćesić, Dužna pozornost u osposobljavanju broda za plovidbu, *Pomorski zbornik* g. 39 (2001) 1, str. 193-207.

[12] Tako objašnjava Pavić, *Pomorsko pravo, knjiga druga*, *o.c.* str. 107.

[13] Ćesić *oc.*

može suočiti s uobičajenim opasnostima mora na osiguranom putovanju (čl. 39, t. 4).[14]

3.2. Suvremene prateće konvencije kao izvori za reguliranje novih standarda sposobnosti broda za plovidbu

Napredak znanosti kontinuirano pridonosi razvoju novih metoda brodske konstrukcije i novih standarda sigurnosti broda. Sukladno tome se i standard odgovarajuće sposobnosti broda za plovidbu mijenja. Iako napredak znanosti i tehnologije nameće više standarde i vještine u uporabi dužne pozornosti u osposobljavanju broda za plovidbu, isto ne mora značiti i sigurniju plovidbu budući da su novi brodovi opremljeni sofisticiranim strojevima i opremom koji zahtijevaju visok standard postupanja, održavanja i brige.[15] Zbog uvođenja novih standarda sigurnosti i sposobnosti broda dolazi do evolucije međunarodnih pravila o spomenutim standardima.

Prvi tragovi javnog nadzora nad sigurnošću brodova kao i nad sigurnošću plovidbe nalaze se u srednjovjekovnim propisima. Reguliranje sposobnosti broda za plovidbu relativno je novijeg datuma, javlja se tek nakon industrijske revolucije. Prije toga nije bilo niti tehničke, ni ekonomske baze za razvoj takve vrste propisa.[16] Naše pomorstvo bilo je jedno od prvih koje je imalo propise o sposobnosti broda za plovidbu. U prvom redu treba istaknuti Politički edikt iz 1774. godine.[17] Nakon prvog svjetskog rata donijete su prve dvije međunarodne konvencije: *Konvencija za zaštitu ljudskog života na moru - SOLAS* konvencija iz 1929. (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) i *Međunarodna konvencija o teretnim linijama* iz 1930. godine, a koje su postale temelj za određivanje sposobnosti brodova za plovidbu.[18] Obje konvencije izmijenjene su i to više puta, zbog pooštravanja uvjeta i njihovog osuvremenjivanja.

Kao rezultat višegodišnjih napora na međunarodnom planu, a s ciljem poboljšanja sigurnosti u cjelokupnom procesu iskorištavanja brodova, te zaštiti okoliša od onečišćenja s brodova nastao je *Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja* (*International Safety Management Code - ISM Code*). Pravila

---

[14] Pavić *Pomorsko pravo, knjiga druga, o.c.*, str. 107.

[15] Ćesić, *o.c.*

[16] *Pomorska enciklopedija svezak 7., o.c.* str. 513.

[17] Čl. II § 10 nalagao je zapovjedniku "osvjedočiti se ne samo da brod ne propušta vodu,... da može odoljeti plovidbi, koju ima poduzeti, da je snabdjeven priborom, pa da je na brodu i brodske momčadi u dovoljnom broju..." *Pomorska enciklopedija, svezak 7., o.c.* str. 513.

[18] *Pomorska enciklopedija svezak 7., o.c.* str. 513.

ISM kodeksa, kao preporuke Skupštine Međunarodnog pomorskog odbora uključena su u *SOLAS* konvenciju, te su postala obvezujuća za sve države članice Konvencije. Većina svjetskih država su članice Konvencije, te se smatra kako Konvencija pokriva 98% svjetske trgovačke tonaže. Radi osiguranja slobode plovidbe u sve luke svijeta pravila su obvezna i za brodove država nečlanica, pa se smatra kako su ona obvezujuća za sve brodove na svijetu, neovisno o njihovoj državnoj pripadnosti.[19] Pravni učinci primjene ISM kodeksa na obveze prijevoznika glede sigurnosti broda za plovidbu od velike su važnosti pa je potrebno podrobnije se osvrnuti na svrhu i zadatke ovog instrumenta.

ISM Kodeks prihvaćen je rezolucijom IMO-a A.741(18) od 4. studenog 1993. godine i predstavlja sustav međunarodnih pravila o standardu za sigurno upravljanje i vođenje broda i sprječavanje štetnih posljedica onečišćenja.[20] U čl. 1.2 samog Instrumenta određeni su ciljevi Kodeksa, a to je: osigurati sigurnost na moru, spriječiti povrede i gubitak života, izbjeći štete okolišu, posebice morskom, te imovini. U praksi se postupak usaglašavanja postojećih sigurnosnih procedura, te postupaka za sprječavanje onečišćenja sa ISM kodeksom obavlja na način da svako brodarsko društvo (kompanija) razvije poseban sustav za sigurno vođenje broda (engl. *safety management system SMS*). Ovaj zahtjev sadržan je u točki 1.4 Instrumenta pod nazivom "Operativni zahtjevi za sustav sigurnog upravljanja". Prema toj odredbi, jedna od temeljnih zadaća je obveza kompanije izraditi sigurnosnu politiku i politiku zaštite okoliša, te upute i pravila koja osiguravaju sigurno vođenje brodova i zaštitu okoliša u skladu s odgovarajućim međunarodnim zakonodavstvom i zakonodavstvom države zastave broda. Poseban članak (čl. 5) govori o odgovornosti i ovlasti zapovjednika, a posebno je za ovu temu interesantan čl. 10 koji govori o održavanju broda i opreme.[21] Sama Konvencija donosi definiciju pojma kompanija, ona označava brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj ili zakupoprimatelj, a koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je preuzimajući

[19] Drago Pavić, Pravni učinci ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara, *Poredbeno pomorsko pravo* 40 (2001), 155, str. 57-70.

[20] Opširnije o ISM Kodeksu: Željko Kiperaš, ISM Kodeks-primjena od strane države zastave, *Poredbeno pomorsko pravo* g. 38 1996., (1-4), str. 61-72., Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug Split, Split, 2003. str. 75. Drago Pavić Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara, *Poredbeno pomorsko pravo* 40 (2001), 155, str. 57-70.

[21] Čl. 10. propisuje da u ispunjavanju zahtjeva održavanja broda i opreme kompanije trebaju osigurati da se: 1. pregledi održavaju u odgovarajućim intervalima, 2. prijavi svaki nedostatak sa mogućim uzrokom ako je poznat, 3. poduzme odgovarajuće mjere popravka i 4. vodi zapisnik o poduzetim mjerama. Svi ovi pregledi i mjere trebaju biti uključene u redoviti postupak održavanja broda.

tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti nametnute Kodeksom (čl. 1.1.2).[22]

Brodovlasnik je za svaki brod obvezan ustanoviti vlastiti regulativni sustav (*safety management system, SMS*) i dokazati kako ga primjenjuje (čl. 1. st. 4). Kao potvrdu da je brodar u odnosu na svaki brod ustrojio taj sustav, ovlaštena državna organizacija[23] izdaje dvije vrste svjedodžbi: "*Document of Compliance - DOC*"[24] i *Safety Management Certificate - SMC* [25] (čl. 13). Posebnost ISM kodeksa je da je brodovlasnik radi sigurnog upravljanja svakim brodom i omogućavanja veze između brodovlasnika i broda, dužan odrediti *designated person* - jednog ili više njegovih uposlenika na kopnu koji imaju izravan pristup visokoj razini upravljanja. Za to imenovana osoba (*designated person*) je odgovorna za praćenje sigurnosti i zaštitu okoliša u odnosu na svaki pojedini brod, te u slučaju potrebe i za potporu s kopna (čl. 4). Brodar je obvezan utvrditi postupke za obuku osoblja i provoditi ih (čl. 6. st. 5), i to u suglasnosti s Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanju svjedodžbi i obavljanju straže pomoraca (STWC). Npr. prijevoznik se neće moći pozivati na oslobođenje od odgovornosti ako časnik nije prošao propisanu obuku sukladno STWC konvenciji jer se radi o propuštanju dužne pozornosti u popuni broda posadom.[26]

Pavić objašnjava kako je funkcija ISM kodeksa dvostruka. Pravno on je tehnički standard za pitanja upravljanja i vođenja broda, mjerilo je ispravnog i prikladnog postupanja radi ostvarivanja tog cilja. S tehničkog stajališta, propisivanjem minimalnog standarda o sigurnom upravljanju i vođenju broda osigurava se zadovoljavajući standard sigurnosti u pomorstvu i povećava kultura sigurnog upravljanja i vođenja broda.[27] Dakle, ISM-kodeksom nije uređena imovinskopravna odgovornost. Iako se radi o pravilima poglavito pomorskoupravnog i kaznenog prava sigurno je da će u ovom instrumentu postavljeni kriteriji i pravila za sigurno upravljanje i vođenje broda poslužiti kao mjerila sudovima i arbitražnim tijelima u ocjenjivanju odgovornosti brodovlasnika (prijevoznika) kada se raspravlja o odgovornosti za vrlo širok krug pitanja iz područja ugovorne ili izvanugovorne odgovornosti brodovlasnika (brodara, prijevoznika). Na primjer: odgovornost za sposobnost broda za plovidbu, opće ograničenje odgovornosti, odgovornost za teret primljen na prijevoz, ograničenje ugovorne odgo-

[22] Ova definicija je vrlo korisna jer jasno definira krug osoba na strani broda koje snose obveze i odgovornost nametnute Kodeksom.

[23] U nas je to Hrvatski registar brodova.

[24] Utvrđuje da je *Safety Management System* usklađen s ISM kodeksom.

[25] Potvrđuje uskladenost broda s ISM kodeksom.

[26] Primjer navodi Ćesić *o.c.*

[27] Pavić, Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodara, *o.c.*

vornosti, odgovornost za onečišćenje okoliša i ograničenje te odgovornosti, odgovornost zapovjednika, odgovornost za izbor zapovjednika i drugih osoba s kojima se u svom poslovanju služi.

Za ovu temu posebno je interesantno da se neudovoljavanje zahtjevima ISM kodeksa može tretirati kao neudovoljavanje standardu "dužne pažnje" pri osposobljavanju broda za plovidbu, što može imati za posljedicu odgovornost prijevoznika za štetu kada je šteta posljedica nesposobnosti broda za plovidbu. To znači da se svaki standard niži od propisanog može ocijeniti kao propust dužne pozornosti (*due diligence*) i imati negativni učinak za brodovlasnika (brodara, pomorskog prijevoznika) u okviru odnosa odgovornosti za štetu.[28]

Teret dokaza o uporabi dužne pozornosti prema čl. 4. st. 1. Haških pravila je na prijevozniku, koji treba dokazati postupanje sukladno ISM zahtjevima. Ne udovoljavanje odredbama ISM kodeksa glede ulaganja dužne pozornosti u osposobljavanju broda za plovidbu ima za posljedicu da se prijevoznik ne može pozivati na oslobođenje od odgovornosti predviđeno Haškim pravilima. Prema Hamburškim pravilima na prijevozniku također leži teret dokaza da su on, njegovi radnici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanje događaja ili njegovih posljedica. Dakle, i u primjeni Hamburških pravila može se smatrati da nepostupanje sukladno ISM kodeksu znači odgovornosti prijevoznika.

3. 3. Obveze prijevoznika u odnosu na brod prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu

U pogledu obveza prijevoznika i njegovih dužnosti u svezi sposobnosti broda za plovidbu (engl. *duty of due diligence for seaworthiness*) prihvaćen je tradicionalni slijed ovih obveza iz Haško-Visbyskih pravila: osposobiti brod za plovidbu, brod primjereno opremiti, popuniti posadom i opskrbiti zalihama, za preuzimanje prijevoz i čuvanje tereta urediti i staviti u dobro stanje skladišta, kao i ostale dijelove broda u kojim se roba prevozi. Odredbe članka 5.4 Nacrta konvencije, korespondiraju sa Haško Visbyskim pravilima člankom 3. točka 1.[29] Međutim, upravo u pogledu ove odredbe

[28] Primjena ISM kodeksa može biti od velike važnosti i na brodovlasnikovo pravo na ograničenje odgovornosti. Ako se ne poštuju odredbe ISM-kodeksa, ta okolnosti može biti razlog za gubitak prava na ograničenje odgovornosti, a u skladu sa čl. 4. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine. Protokolom iz 1996. o izmjeni konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. članak 4. nije mijenjan.

[29] Prema Haškim pravilima čl. 3. t. 1. prijevoznik je dužan ulaganjem dužne pažnje (*due diligence, diligence raisonnable*) prije i na početku (*before and at beginning*) osposobiti brod za plovidbu, propisno ga opremiti, popuniti posadom i opskrbiti zalihama, osposobiti i dovesti u ispravno stanje brodska skladišta, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njezina preuzimanja prijevoza i očuvanja.

u nacrtu Konvencije predložene su i značajne novine, a te se novine mogu ocijeniti možda i kao najrevolucionarniji zahvat u prijevoznikove obveze, a time izravno i njegovu odgovornost. Nacrt Konvencije predviđa uvođenje kontinuiranog trajanja obveze ulaganja dužne pažnje prijevoznika, znači kao i do sada prije i na početku putovanja, ali i za vrijeme trajanja prijevoza morem, te uz obvezu brod učiniti sposobnim za plovidbu i obvezu održavati ga sposobnim za plovidbu. Takvo rješenje, samo sa drugačijom stilizacijom norme sadrže i Hamburška pravila. To se može zaključiti interpretacijom njihovog čl. 5. st. 1., koji govori o temelju prijevoznikove odgovornosti: "prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i iz zakašnjenja u predaji, ako je događaj koji je prouzročio gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastao dok je roba bila u njegovom držanju..." (označila V.S.). Prema istoj konvenciji smatra se da je prijevoznik u držanju robe od trenutka kada je preuzeo robu do trenutka kada ju je predao (čl. 4.). Usporedbom aktualnih konvencija Haških i Hamburških pravila, u pogledu sposobnosti broda za plovidbu (*seaworthiness*), smatra se da je dužnost prijevoznika po Hamburškim pravilima stroža nego prema Haškim jer prijevoznik mora dokazivati da je brod bio "*seaworthy*" i tijekom prijevoza, a što u režimu Haških pravila nije potrebno.

Ovaj prijedlog o kontinuiranom trajanju obveze prijevoznika, znači prije, na početku i za vrijeme putovanja stavljen je za vrijeme rada Međunarodnog pododbora za ujednačavanje prava o prijevozu stvari morem (*International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea - Uniformity ISC*) od delegata iz Kanade, Francuske i Italije.[30] Dodavanje obveze prijevozniku upotrijebiti dužnu pažnju ne samo prije i na počeku putovanja, nego i za vrijeme prijevoza morem, te ne samo brod učiniti sposobnim za plovidbu, već ga i održavati sposobnim za plovidbu, izazvali su brojne rasprave i živu, te suprotstavljenu argumentaciju. Oko ovog prijedloga nije postignuta suglasnost, pa je u nacrtu Konvencije, ova odredba sastavljena u alternativnom obliku, točnije ovaj sporni dio izdvojen je u uglate zagrade. To znači, jedna varijanta je "na liniji" Haško Visbyskih pravila, zahtijeva se od prijevoznika ulaganje dužne pažnje u pogledu sposobnosti broda za plovidbu i opremanje i snabdijevanje posadom i životnim namjernicama prije i na početku putovanja. Druga varijanta sadržava, pored toga i zahtjev ulaganja dužne pažnje i za vrijeme trajanja prijevoza stvari morem. Razlika između ova dva normativna rješenja vrlo je bitna. Prema Haškim pravilima prijevoznik je dužan upotrijebiti dužnu pažnju u pogledu plovnosti broda prije i na početku putovanja. Nakon što je brod počeo putovanje, ta dužnost prestaje u tom obliku. No prijevoznik odgovara za posljedice neplovnosti koja je nastupila za vrijeme putovanja, ali jedino ako je nastala kao posljedica prijevoznikovog propusta upotrijebiti dužnu pažnju prije i na početku putovanja.

[30] *CMI Yearbook 1995*, str. 186.

Prijedlog odredbe o kontinuiranom trajanju odgovornosti u Nacrtu konvencije naišlo je na protivljenje nekih delegacija. Vrlo intenzivna rasprava nacionalnih delegacija odvijala se na Konferenciji u Singapuru u svibnju 2001. godine.[31]

Protivnici nametanja obveze prijevozniku održavati brod sposobnim za plovidbu, smatrali su ako brod postane nesposoban za plovidbu zbog posljedica za koje prijevoznik ne odgovara nije korektno nametnuti prijevozniku obveze koje su u suprotnosti s ovim principom. Na temelju toga nije razumno niti nametati prijevozniku obvezu da održava brod sposobnim za plovidbu dok se nalazi na putovanju morem. Isticalo se da prijevoznik ne može udovoljavati ispunjavanju obveze održavanja broda sposobnim za plovidbu za vrijeme putovanja, ili u uvjetima plovidbe ne može to čini na jednak i siguran način kao kada je brod u luci. Isključenje obveze održavanja broda sposobnim za plovidbu je postignuto i kroz oslobođenje od odgovornosti za djela i propuste posade u rukovanju brodom (nautičku grešku).[32] Stoga, prema mišljenju zastupnika ovog shvaćanja, uvođenjem ove norme, te dvije norme bi postale na neki način suprotstavljene. Nesporno, djela, propusti ili krivnja u plovidbi ili upravi broda mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu, točnije na održavanje broda sposobnim za plovidbu.

S druge strane skupina koja predlaže nametanje ove odgovornosti tijekom čitavog putovanja ističe kako načela o obvezama prijevoznika u vezi sposobnosti broda za plovidbu koja su bila raspravljana još 1921. godine i 1922. godine (u pripremi Haških pravila), a to su isti argumenti koji se pokušavaju isticati i sada, danas su potpuno neprihvatljiva. Oni su u jasnoj suprotnosti s zahtjevima o održavanju sigurnosti broda za vrijeme plovidbe postavljenim *Međunarodnim kodeksom o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja* (*International Safety Management Cod-om*). U tom kontekstu posebno su važne obveze prihvaćene pod nazivom "*Safety Management System*" (čl. 1.4 ISM Coda), koje govore o operativnim zahtjevima za sustav sigurnog upravljanja, zatim odredbe o odgovornosti i ovlastima kompanije (čl. 3), odgovornosti i ovlastima zapovjednika (čl. 5) i odredbe o održavanju broda i opreme (čl. 10). Neki nisu protiv uvođenja kontinuiranog trajanja ovih prijevoznikovih obveza, ali ističu kako bi se moralo omogućiti utvrđivanje, odnosno procjenjivanje je li u situaciji koja postoji u stvarnom trenutku, tj. konkretnom vremenu prijevoznik mogao udovoljiti obvezi održavanja broda sposobnim za plovidbu "*the obligation of seaworthiness during the voyage.*"[33] Međutim, procjenjivanje je li prijevoznik bio u mogućnosti

[31] Sažetci komentara nacionalnih delegacija od 31. svibnja 2001. na izdanje Draft Outline Instrument objavljeni su u *CMI Yearbook 2001* - Singapore II, str. 383-551.

[32] Haško-Visbyska pravila u članku 4. 2. (a) predviđaju ovaj ekskulpacijski razlog, a Hamburška pravila ga nemaju. Nacrt konvencije ponovno predvida oslobođenje od odgovornosti prijevoznika za nautičku grešku, međutim i oko ovog pitanja prilikom izrade nacrta konvencije razvile su se vrlo intenzivne rasprave.

[33] Takvo stajalište zastupali su delegati iz Italije.

održavati brod sposobnim za plovidbu, ne može se ocijeniti prihvatljivim jer prema pravilima ustanovljenim ISM Kodeksom, te obveze prijevoznika nisu podložne ocjenjivanju, pa za gubitak ili oštećenje stvari koje otuda proizlaze prijevoznik odgovara.

Istaknuto je i pomalo neobično, ali interesantno shvaćanje da bi uvođenjem obveze održavanja broda sposobnim za plovidbu tijekom putovanja, došlo do objedinjavanja dviju funkcija, brige o teretu i brige o brodu. Neki smatraju da je obveza održavanja broda sposobnim za plovidbu već uključena u obvezu brinuti se o teretu. Takvo stajalište nalazi pokriće u činjenici što se od prijevoznika uvijek traži da postupa razumno i brižljivo prema teretu koji prevozi, pa i onda kada dođe do kvara na brodu tijekom putovanja. Jasno je da brodar održava brod i tijekom putovanja (strojevi se podmazuju, nadzire se rad svih strojeva i opreme, po potrebi otklanjaju se manji kvarovi i sl.). Smatramo kako je to nesporno, međutim, to nije smisao konvencijskih normi. Iz Haško-Visbyskih pravila čl. 3. st. 2., a također i nacrta Konvencije o prijevoznom pravu čl. 5.2.1 nesporno proizlazi da su briga o teretu i obveze u svezi sa brodom dvije odvojene dužnost. Distinkcija, točnije razlikovanje "*management of the ship*" i "*management of the cargo*" učinjena u zakonodavnim aktima i teoriji upravo podržava takvo gledište. Međutim, uvođenje norme o kontinuiranom trajanju odgovornosti prijevoznika treba promatrati povezano s prijedlogom o aboliciji za nautičku grešku. Može se očekivati da će se u praksi pojaviti određene poteškoće u svezi njihove istodobne primjene. Točnije, "snaga" norme kojom se nameće obveza kontinuiranog održavanja broda sposobnim za plovidbu može biti znatno umanjena u slučajevima u kojima će se prijevoznici moći pozvati na nautičku grešku. Znači, kada ekskulpacijski razlog "neodgovornost prijevoznika za nautičku pogrešku" bude u primjeni on će na svojevrstan način derogirati prijevoznikovu obvezu o kontinuiranom osposobljavanju broda za plovidbu. Međutim, jasno je nastojanje tvorca Konvencije da u interesu zadovoljavanja suvremenih imperativa sposobnosti broda za plovidbu nastoje uvrstiti u konvenciju prijevoznikovu obvezu o kontinuiranom održavanja broda sposobnim za plovidbu. Ova norma će svakako imati vrijedan doprinos u ostvarivanju suvremenih standarda sigurnosti plovidbe, a time bolje zaštite tereta koji se prevozi, te pomoraca i unatoč toga što u slučajevima pozivanja prijevoznika na "neodgovornost za nautičku pogrešku" neće moći ostvariti svoj puni učinak. Naravno, ta dva načela (neodgovornost za nautičku grešku, i kontinuirana obveza osposobljavanja broda za plovidbu) ne moraju nužno biti u suprotnosti. Pred sudskom praksom će se naći zadatak njihovog istodobnog tumačenja, a ponekad i potreba pomiriti ta dva načela.

Uz ove do sada opisane primjedbe na tekst nacrta Konvencije o obvezama prijevoznika u svezi broda, mogu se izdvojiti još dvije koje su vrlo važne i na koje je

svakako potrebno osvrnuti se. Ukoliko bi norma Konvencije ostala takva da se nalaže prijevozniku obveza prije, na početku i za vrijeme putovanja održavati brod sposobnim za plovidbu time je jasno pokriveno razdoblje ukrcaja stvari na brod, njihovog prijevoza do dolaska broda na destinaciju, ali prema ovakvoj normi, ta se obveza ne nastavlja na razdoblje iskrcaja stvari s broda. Opravdano se može postaviti pitanje zašto se te obveze prijevoznika ne protežu i na razdoblje iskrcaja stvari s broda. Teoretski, a ponajprije praktično, iako brod ne plovi, on mora i dalje biti pripravan za čuvanje stvari u smislu sposobnosti i ispravnog stanja skladišta, hladnjača i ostalih dijelova broda u kojima se roba čuva.

Također, ako se zadrži formulacija "za vrijeme putovanja morem" u nekim specifičnim situacijama, teško je zamisliti mogućnost njezine primjene na točku (b) čl. 5.4, tj. obvezu prijevoznika uredno opremiti i snabdjeti brod posadom i životnim namjernicama (*properly man, equip and supply the ship*). Po prirodi stvari to su radnje koje se obavljaju prije i na početku putovanja. Ovu obvezu prijevoznik će nesporno biti u mogućnosti izvršiti ako brod na svom prijevoznom putovanju pristaje u više luka, tada je prilikom pristajanja broda moguće brod opskrbiti i životnim namjernicama i po potrebi novom posadom. Međutim, ako prijevozno putovanje započinje u jednoj a završava u drugoj luci koje su međusobno jako udaljene, a brod se nalazi na pučini npr. u situaciji kada se brod nalazi na sredini Tihog oceana gotovo je apsurdno očekivati da će za vrijeme takvog putovanja morem prijevoznik biti u mogućnosti brod snabdijevati posadom i životnim namjernicama. To je možda sa tehničkog stajališta danas i izvedivo, ali pitanje je troškova i realnih mogućnosti za ispunjavanje ove obveze. Dakle, o opsegu ove obveze morat će se očitovati praksa i doktrina.

Sve opisano govori o tome kako je složeno i nimalo nije jednostavno normiranje ovog problema. Interesantno je ukazati na to kako na problem normiranja prijevoznikovih obveza u pogledu osposobljavanja broda za plovidbu gledaju dva velika svjetska teoretičara pomorskog prava profesori Berlingieri i Ziel.

Prof. Berlingieri, a to je i službeno stajalište Italije, predlaže da se pitanje osposobljavanja broda za plovidbu u tekstu konvencije normira u dvije odredbe, a ne brisanjem zagrada i jedinstvenom normom kao što je to u prijedlogu instrumenta. Obveza "prije i na početku putovanja..." ostala bi u čl. 5.4, dok bi se dodao novi članak 5.5 kojim bi se propisalo da je prijevoznik obveze s početka čl. 5.4 također, obvezan izvršavati u mjeri u kojoj je to razumno moguće, za vrijeme razdoblja dok su stvari na brodu i za vrijeme iskrcaja stvari s broda. [34]

Prof. Ziel smatra, kako strogo uzevši u sistemu odgovornosti na temelju krivnje sa obratnim teretom dokaza odredba čl. 5.4 (koja govori o dužnostima prijevoznika u svezi broda) nije više potrebna. Međutim, on ipak pronalazi opravdanje za njezino

[34] Berlingieri, *o.c.*

postojanje i ističe kako za CMI kao tvorca konvencije, pored zadržavanja postojeće sudske prakse, jedan od razloga zadržavanja obveze ulaganja dužne pažnje je i u tome što bi njezino brisanje moglo uputiti pogrešne signale vladama. Sa gledišta sigurnosti i zaštite okoliša, briga o sposobnosti broda za plovidbu sve više i više zaslužuje političku pažnju.[35]

Odredbu iz nacrta Konvencije o obvezama prijevoznika u odnosu na brod možemo ocijeniti korisnom i potrebnom u konvencijskom tekstu, ali uz određene izmjene u odnosu na tekst koji je sada predviđen nacrtom Konvencije. Bilo bi primjereno da se prijevoznikova obveza ulaganja dužne pažnje u osposobljavanje broda za plovidbu i održavanje skladišta i drugih dijelova broda u kojima se roba prevozi proširi i na razdoblje iskrcaja stvari s broda. Ovo bi se odnosilo samo na slučajeve ako dostava primatelju uslijedi poslije iskrcaja stvari s broda. Drugim riječima, to znači da ne bi imalo smisla prijevoznika opteretiti ovom obvezom ukoliko trenutak dostave stvari nastupi prije iskrcaja stvari s broda. Ovako postavljena norma bila bi usklađena i sa čl. 4.1 koji govori o razdoblju trajanja prijevoznikove odgovornosti, a uključuje vrijeme od preuzimanja stvari pa do njihove predaje, zbog toga što je to razdoblje unutar kojeg prijevoznik odgovara za stvari, pa je nelogično razdoblje iskrcaja stvari s broda izdvajati iz tog razdoblja. Nadalje, smatramo da bi bilo korisno dodatno i detaljno raspraviti prijevoznikove obveza u odnosu na njegovu dužnost brod uredno opremiti i snabdjeti posadom i životnim namjernicama za vrijeme prijevoza morem, i to u smislu eventualno jasnijeg definiranja opsega ove prijevoznikove obveze.

Ovako postavljenom normom otklonio bi se i dobro poznat problem, a s kojim se susretala praksa u primjeni Haških pravila, a to je problem tumačenja kauzalnog odnosa između nastale štete i eventualne nesposobnosti broda za plovidbu prije i na početku putovanja. U smislu Haških pravila potrebno je da brod bude sposoban za plovidbu po fazama ("*stages*"). To znači, ako brod u usputnim lukama ukrcava teret brodar je obvezan uložiti dužnu pažnju za dovođenje broda u stanje sposobno za plovidbu samo prema krcateljima čiju robu ukrcava u tim lukama. Ovo se stajalište uglavnom osniva na gramatičkom tumačenju Konvencije i na intenciji njezinih redaktora.[36] Prema spomenutoj teoriji dužnost sposobnosti broda za plovidbu pojavljuje se u svakoj luci u kojoj brod isplovljava s novim teretom.[37]

---

[35] G. J. van der Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, *Transportrecht*, 2002., (7-8), str. 265-277.

[36] Tako objašnjava Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, treća knjiga Ugovori o iskorištavanju brodova*, "Informator" Zagreb, 1980., str. 41.

[37] Radi se o slučaju kada je za različite terete ugovoreno različito putovanje, znači, različita luka ukrcaja. Na primjer ako brod ukrca teret A u luci A1, uplovi u luku B1 gdje ukrca teret B, zatim nastavi putovanje i ukrca teret C u luci C1, i konačno, iskrca sva tri tereta u luci D1. Brod je praktično imao samo jedno

Ukoliko se nacrtom Konvencije uvede obveza pomorskom prijevozniku ulagati dužnu pažnju u održavanje broda sposobnim za plovidbu tijekom čitavog trajanja prijevoza stvari morem, nestat će i potreba tumačenja problema kauzalnog odnosa štete i eventualne nesposobnosti broda za plovidbu prije i na početku putovanja.

4. OBVEZE PRIJEVOZNIKA U ODNOSU NA TERET

Prema novom nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu pomorski prijevoznik sklapanjem ugovora o prijevozu preuzima u odnosu na korisnika prijevoza dvije temeljne obveze prevesti stvari do mjesta odredišta i dostaviti ih primatelju (čl. 5.1). Međutim, iz ovih obveza izviru i neke druge obveze, specifične upravo za prijevoz stvari morem. Za vrijeme prijevoza roba se nalazi u njegovom neposrednom posjedu, pod njegovom zaštitom i prijevoznikovim isključivim nadzorom. Karakteristično je za ugovor o prijevozu to da prijevoznik dobiva nadzor nad robom koju treba prevesti, a od tuda njegove obveze da s robom brižljivo rukuje, slaže, prevozi, čuva, brine se o njoj te ju na taj način štiti od gubitka i oštećenja. Prijevoznikova odgovornost započinje tek kada robu preuzme na prijevoz jer od tog trenutka počinje njegova faktična vlast nad stvarima. Upravo ta obveza zaštite nad robom obuhvaćena terminom tzv. "odgovornost za nadzor" čini bitnu razliku između odgovornosti iz ugovora o prijevozu i odgovornosti iz ostalih, sličnih pravnih poslova.[38] Ako nema ovog elementa neposrednog nadzora nad robom nema ni ugovora o prijevozu.[39]

---

putovanje, ali je brodski teret imao tri različita putovanja jer je ukrcan u tri različite luke. Ako bi teret B ili teret C bio izgubljen ili oštećen, prijevoznik se neće moći pozivati na oslobođenje od odgovornosti dokazivanjem da je dužna pozornost u prethodnom osposobljavanju broda za plovidbu uložena dok je brod bio u luci A1, budući da teret B i teret C nisu započeli putovanje u toj luci. Prijevoznik bi morao dokazati da je uložio dužnu pozornost glede tereta B prije i na početku putovanja u luci B1, odnosno prije i na početku putovanja u luci C1 glede tereta C. Ako bi, pak, prijevoznik propustio uložiti dužnu pozornost u luci A1, što naknadno prouzroči gubitak ili oštećenje tereta B ili tereta C, prijevoznik će biti odgovoran za takav gubitak ili oštećenje jer se oni mogu pripisati propustu ulaganja dužne pozornosti prije započetog putovanja tereta B, odnosno tereta C. Drugim riječima, u takvim i sličnim slučajevima, "prije i na početku putovanja" se produžuje do relevantnog dana za teret na koji se putovanje odnosi. Opisani primjer navodi Ćesić, *oc*.

[38] Na primjer neće se raditi o odgovornosti za štetu u ovom smislu kod zakupa broda u sklopu izvršavanja kojeg dođe do štete uslijed mane prijevoznog sredstva. Iako je nastala šteta na robi, ona nije posljedica lošeg čuvanja tijekom prijevoza, već neispunjenja ili manjkavog ispunjenja ugovora, gdje je odgovornost analogna onoj kod prodaje manjkave stvari. Tako opisuje Helm, J., *Haftung für SchŠden an Frachtgütern*, Verlag Müller, Karlsruhe 1966., str. 93. prema Radionov Nikoleta, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Pravni fakultetu u Zagrebu, Zagreb, 2002. str. 180.

[39] Thume, K. H.: *Kommentar zur CMR*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 1995., str. 348, prema Radionov Nikoleta, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Pravni fakultetu u Zagrebu, Zagreb, 2002. str. 180.

4. 1. Obveze prijevoznika u odnosu na teret prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu

Odredba kojom se propisuju dužnost prijevoznika uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati stvari (čl. 5.2.1) doslovno je preuzeta iz Haško-Visbyskih pravila (čl. 3. st. 2.). U istom članku nacrt Konvencije određuje da prijevoznik nabrojane dužnosti mora izvršavati za vrijeme trajanja njegove odgovornosti. Razdoblje odgovornosti definirano je čl. 4.1.1, a ono traje za čitavo vrijeme unutar kojeg prijevoznik ima nadzor nad stvarima.[40] Ziel, zamjećuje svojevrsnu razliku u odnosu na Haško-Visby pravila, a ona je u tome što se ova dužnost prijevoznika (prema nacrtu Konvencije) primjenjuje na čitavo razdoblje za vrijeme kojeg prijevoznik ima nadzor nad stvarima, a ne samo za vrijeme pomorskog prijevoza "*maritime leg*".[41]

Vrlo interesantna novina sastoji se u tome što ova odredba (čl. 5.2.1) nije kogentnog karaktera. To zaključujemo interpretacijom nove odredbe (čl. 5.2.2) nacrta Konvencije. Člankom 5.2.2 predviđa se da se stranke mogu izričito sporazumjeti da će neke od obveza (uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se o stvarima i iskrcavati stvari) biti dužan izvršiti krcatelj, stana koja ima nadzor ili primatelj ili da će oni biti izvršeni u njihovo ime. To je vrlo važna odredba jer predstavlja iznimku od prijevoznikove obveze brinuti se o teretu. Primjenjivost ovog Instrumenta na prenosive transportne isprave izdane na temelju "*charter party*" čine ovu normu poželjnom i korisnom.[42]

Vjerojatno je svrha ove odredbe koja predstavlja novo pravilo, koje nije postojalo u ranijim unifikacijskim instrumentima iz ovog područja, činjenica da će se njegova primjena odnositi na multimodalne prijevoze, a koji uključuju i prijevoz morem. Važnost ove norme dolazit će do izražaja i imati primjenu vjerojatno upravo u određenim "među aktivnostima", poput ukrcaja stvari na brod, iskrcaja sa broda, npr. u slučaju ako prijevoz započinje na nekoj kopnenoj destinaciji, nastavlja se preko neke luke (gdje se vrši ukrcaj na brod) i završava u drugoj luci (gdje se vrši iskrcaj). Tipičan primjer su tzv. FIO(S) klauzule ("*Free in and out (stowed)" - FIO (S) clause*), prema kojima strana tereta preuzima brigu o ukrcaju/iskrcaju, koji često uključuje i

[40] Ziel, *o.c.* uočava da čl. 5.2.1 sadrži grešku: referenca na čl. 4.2 treba biti na čl. 4.3 "Prijevoznik je obavezan za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti kako je definirano odredbom 4.1, i ukoliko nije drugačije određeno u čl. 4.3 uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati robu (5.2.1)."

[41] Ziel, *o.c.*, str. 270.

[42] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, izvor elektronski zapis: "*Temporary Internet Files/Content. IE5/VEP6I4KP/11-12-01 CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.*" str. 26.

slaganje i osiguranje tereta.[43] Stoga se u čl. 5.2.2 može prepoznati i intencija da se izradi odredba za FIO (S) klauzule koje su rjeđe u linijskom prometu, a češće u *charter party* trgovini.

U slučaju postojanja FIO(S) klauzule, tj. sporazuma stranaka da će određene obveze prema (čl. 5.2.2) izvršiti krcatelj ili će biti izvršenje u njegovo ime nacrt Konvencije predviđa odredbe kojima je prijevozniku osigurana zaštita u presumpciji da su gubitak ili oštećenje stvari ili zakašnjenje u isporuci prouzročeni:

• djelovanjem ili propustom krcatelja, strane koja ima nadzor ili primatelja (čl. 6.1.3. iii)

• rukovanjem, ukrcavanjem, utovarivanjem ili iskrcavanjem stvari od strane ili u ime krcatelja, strane koja ima nadzor ili primatelja (čl. 6.1.3. ix), u nedostatku dokaza smatrat će se suprotno. Dakle, postoji odgovornost prijevoznika i ona je u okvirima ugovora o prijevozu stvari morem, međutim, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta posljedica izostanka neke od dužnosti strane tereta.

Ziel objašnjava da su FIO(S) klauzule bez utjecaja na čl. 5.4 koji govori o obvezama prijevoznika u odnosu na brod. Ako loše slaganje FIO(S) tereta rezultira nesposobnošću broda za plovidbu, a nesposobnost broda za plovidbu uzrokuje štetu na drugom teretu prijevoznik postaje odgovoran za tu štetu. Međutim, hoće li u slučaju štete koja se dogodila na samom teretu koji je bio loše složen prijevoznik biti odgovoran ovisi o postojanju kauzaliteta. Treba zamijetiti da o ovoj kauzalnoj vezi, nacrt Konvencije ništa ne govori. Međutim, odgovor možemo pronaći u čl. 6 koji govori o temelju prijevoznikove odgovornosti, točnije odredbi čl. 6.1.4 koja govori o podijeljenoj odgovornosti. Ako su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci djelomično prouzročeni zbog događaja za koji prijevoznik nije odgovoran i djelomično događajima za koji je prijevoznik odgovoran, prijevoznik je odgovoran za čitav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje osim u opsegu za koji dokaže da je šteta nastala zbog posebnog uzroka za koji on nije odgovoran. Također, isti članak propisuje "ako su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci djelomično prouzročeni događajem za koji prijevoznik nije odgovoran i djelomično događajem za koji je odgovoran, onda je prijevoznik

(a) odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci u opsegu u kojem je nastojao umanjiti gubitak, oštećenje ili zakašnjenje ako dokaže da se to može pripisati jednom ili više događaja za koje prijevoznik odgovara i

(b) nije odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci u opsegu u kojem prijevoznik dokaže da se može pripisati jednom ili više događaja zbog kojih prijevoznik nije odgovoran.

Ako nema dokaza o raspodjeli sveukupne štete tada je prijevoznik odgovoran za dio gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci."

[43] Ziel *o.c.*

Oko odredbe koja dopušta prijevozniku da u sporazumu s krcateljem, koji sporazum mora biti izričito određen u ugovoru, dogovori da će opisane dužnosti biti dužan izvršiti upravo krcatelj ili da će biti izvršene u njegovo ime, doktrina se očitovala i istaknula određene primjedbe. Ovako postavljena norma znači, da će neke od funkcija povezane s prijevoznikovim dužnostima u svezi brige o teretu moći izvršiti ili će biti izvršene u ime strane tereta. Ova norma predstavlja naime, svojevrsno odstupanje o temeljne prijevoznikove obveza (a koja je izdvojena u poseban stavak čl. 5.1) u ovom Instrumentu, a sastoji se u obvezi prijevoznika "prevesti stvari do mjesta odredišta i predati ih primatelju".

Berlingieri[44] smatra ovu odredbu neuvjerljivom. Ako prijevoznik preuzima isporuku stvari, onda njemu ne može biti dopušteno isključiti iz polja primjene ugovora neke aktivnosti koje moraju biti izvršene dok su stvari pod njegovim nadzorom. Prema istom autoru, prijevoznik bi mogao jedino ograničiti polje primijene ugovora, ugovaranjem odnosno sporazumom kako je propisano čl. 4.3.1, a to je odredba prema kojoj za točno određene dijelove prijevoznog puta, prijevoznik, postupajući kao agent može angažirati za prijevoz drugog prijevoznika ili druge prijevoznike.

Na prvi pogled može izgledati da su ove dvije odredbe u svojevrsnom proturječju. S jedne strane stranke se mogu izričito sporazumjeti da će neke od obveza opisanih u čl. 5.2.1 biti dužan izvršiti krcatelj, stana koja ima nadzor ili primatelj ili da će oni biti izvršeni u njihovo ime (5.2.2), a s druge strane čl. 4.3 propisuje da prijevoznik postupajući kao agent može za točno određene dijelove prijevoznog puta angažirati za prijevoz drugog prijevoznika ili prijevoznike. Međutim, odredba čl. 4.3 odnosi se samo na mješovite prijevoze i na ugovore o otpremanju. To znači da postoji razlika između čl. 4.3 (mješoviti ugovori i ugovori o otpremanju) i čl. 5.2.2. U slučaju čl. 4.3 točno određeni dio prijevoznog puta za koji je angažiran drugi prijevoznik nalazi se "izvan" ugovora o prijevozu, prema kojem prijevoznik odgovara krcatelju. U slučaju ako završni dio prijevoza bude izvršen u skladu s 4.3 prijevoznik odgovara prema ugovoru o prijevozu stvari morem za ono razdoblje koje je prethodilo dijelu prijevoza koji je izvršen od drugog prijevoznika. Isto tako, od trenutka kada započinje dio prijevoznog puta za koji je angažiran drugi prijevoznik, taj (drugi) prijevoznik je odgovoran za stvari čitavo to vrijeme neprekidno. To nije slučaj u čl. 5.2.2 Stranke se mogu sporazumjeti da će neke od obveza u svezi s teretom biti dužna izvršiti strana tereta, međutim, prijevoznikova odgovornosti se nastavlja i ona je "u području" ugovora o prijevozu.[45]

[44] Berlingijeri, *o.c.*

[45] Slično objašnjava Ziel, *o.c.*

4. 2. Iznimke od prijevoznikove dužnosti brinuti se o stvarima

Bez obzira na obveze prijevoznika o kojima smo do sada govorili, prema međunarodnim konvencijama i našem Pomorskom zakoniku prijevoznik je ovlašten, u dva slučaja "odstupiti" od svojih obveza koje ulaze u krug njegovih dužnosti u vezi sa stvarima. U prvom slučaju tj. prva iznimka odnosi se na prijevoz opasnog tereta. Prijevoznik je ovlašten iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim takav teret. Međutim, u pogledu mjera koje je zapovjednik broda tj. prijevoznik ovlašten poduzeti prema opasnom teretu rješenja nacrta konvencije se u nekim dijelovima razlikuju od aktualnih konvencija i domaćeg zakonodavnog rješenja, pa će o tome opširnije biti raspravljeno u nastavku.

Drugi izuzetak, tj. odstupanje od prijevoznikovih obveza je pravo prijevoznika žrtvovati stvari kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnost ili za čuvanje ostale imovine koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu. Stilizacija norme nacrta Konvencije se i u reguliranju ovog problema, nešto razlikuje od aktualnih konvencijskih rješenja, pa je i to vrijedno analizirati.

4. 2. 1. Ovlaštenja prijevoznika u postupanju s opasnim teretom prema Nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu

Posebna pravila o opasnoj robi u nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu uvrštena su među odredbe o odgovornosti prijevoznika (*obligations of the carrier* čl. 5). Bez obzira na obveze prijevoznika koje se propisuju u čl. 5.1, 5.2, i 5.4.[46] prijevoznik može odbiti ukrcati, može iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim stvari ili poduzeti druge mjere koje su razumne, ukoliko su stvari za vrijeme razdoblje njegove odgovornosti postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude ili imovinu ili čiji prijevoz je zabranjen ili postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš (čl. 5.3) (označila V.S.).

Nacrt Konvencije, za razliku od Haških i Hamburških pravila ne pravi razlikovanje između toga je li prijevozniku bila poznata opasna priroda stvari ili za nju nije znao.

[46] Čl. 5.1 propisuje: "prijevoznik je dužan uz priuzdržaj odredaba ovog Instrumenta i u skladu s uvjetima ugovora o prijevozu, prevesti stvari do mjesta odredišta i dostaviti ih primatelju". Čl. 5.2 govori o prijevoznikovim dužnostima u svezi postupanja sa stvarima: "Prijevoznik je obavezan za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti kako je definirano odredbom 4.1. i ukoliko nije drugačije određeno u čl. 4.3 uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati stvari". Čl. 5.4 govori o prijevoznikovim dužnostima u svezi broda, a one se odnose na njegovo osposobljavanje za plovidbu, te uredno opremanje.

To se može izdvojiti i kao jedna od značajnih novina koje donosi novi nacrt Konvencije o prijevoznom pravu. Berlingieri[47] smatra da je opravdano nepostojanje takve distinkcije u nacrtu Konvencije, jer ono može biti od značenja za režim odgovornosti, ali nije relevantno s obzirom na doprinos da se izbjegne opasnost. Slično tome i Ziel[48] naglašava da je irelevantno zna li prijevoznik za opasni karakter stvari ili ne, a to je ujedno i shvaćanje Međunarodnog pomorskog odbora. Međutim, u nacrtu Konvencije ove posebne odredbe o opasnom teretu zadržane su iz sigurnosnih razloga (*actual danger rule*). CIM je smatrao da je prikladno mjesto za umetanje ovog pravila čl. 5. UNCITRAL je razmatrao priznavanje sigurnosnog aspekta i zaključio da čitav problem prijevoza opasnog tereta treba biti raspravljen u budućnosti.[49] O ovlaštenju prijevoznika u odnosu na opasne stvari govori se i kod izuzetih slučajeva. Prema čl. 6.1.2. (x) prijevoznik neće biti odgovoran za štetu koja je posljedica njegovog djelovanja u vršenju ovlasti u svezi s stvarima koje su postale opasne za ljude imovinu ili okoliš.

Dakle, odmah možemo zamijetiti da nacrt Konvencije nešto šire, ali i sadržajno drugačije regulira ovaj problem. Ova odredba stilizirana je drugačije od korespondirajućih odredbi Haških i Hamburških pravila. Uz to ne radi se samo o drugačijoj stilizaciji, već i o nešto većem opsegu prijevoznikovih ovlaštenja u postupanju s takvim stvarima, te širem definiranju slučajeva kada postoj konkretna opasnost.

Bolja stilizacija odredbe vidi se u uporabi riječi "može odbiti ukrcati", to ovlaštenje se ne spominje u Haškim i Hamburškim pravilima. Korisno je i logično što ga nacrt Konvencije spominje jer je potpuno nesporno ako prijevoznik ima ovlaštenje iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim, a što su puno stroža i složenija ovlaštenja, da se predviđa i mogućnost da on može ne pristati na ukrcaj opasnog tereta, odnosno odbiti ukrcati ga. Sadržajna razlika zamjećuje u uporabi izraza "ovlašten je poduzeti i druge mjere koje su razumne". U ovom trenutku možda se čini nejasnim koje bi to mjere mogle biti uz ove mjere koje tekst nacrta Konvencije spominje (odbiti ukrcati, iskrcati, uništiti ili učiniti bezopasnim). To znači da će sudskoj praksi biti prepušteno tumačenje koje su to "druge razumne mjere". U pogledu opisivanja opasnosti koja treba nastupiti da bi prijevoznik mogao poduzeti spomenute radnje Haška pravila govore "ako bi roba postala opasna za brod i teret", Hamburška pravila govore o "konkretnoj opasnosti za život ili imovinu", a nacrt Konvencije "ukoliko su stvari za vrijeme razdoblje njegove odgovornosti postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude ili imovinu

[47] Berlingieri, *o.c.*

[48] Ziel, *o.c.*

[49] tako prenosi Ziel, *o.c.*

ili čiji prijevoz je zabranjen ili postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš." Uz opasnost stvari za ljude i imovinu, a može se smatrati da tu spada i opasnost za brod i teret, po prvi puta se u konvenciji iz područja prijevoza stvari morem propisuju obveze, točnije ovlaštenja koja su konzekventna (u skladu) s "javnim pravom" i obvezama u pogledu sigurnosti i sprječavanja zagađivanja okoliša. Prijevoznik dobiva ovlaštenje odbiti ukrcati, iskrcati i uništiti stvari ako su postale ili se čini vjerojatnim da će postati opasne za ljude i imovinu, te ako postoji neprihvatljiva opasnost za okoliš. U ovoj normi prepoznaje se interes zaštite okoliša, koji se danas postavlja imperativom i u suvremenom svijetu neizostavnom potrebom. Međutim, ova norma nije baš idealno izvedena. Pomalo je teška za interpretaciju sintagma "neprihvatljiva opasnost za okoliš" (*unacceptable danger to the environment*). Takva stilizacija odredbe, točnije uporaba riječi "neprihvatljiva opasnost" (*unacceptable danger*) podrazumijeva postojanje "prihvatljive opasnosti" (*acceptable danger*) za okoliš. To opet znači da će biti vrlo teško postaviti kriterije stupnjevanja tj. ocjenjivanja i odmjeravanja te "prihvatljivosti" (*acceptability*) opasnosti za okoliš.

Novina je i što se prijevoznikova ovlaštenja iz ovog članka, odnose i na robu čiji prijevoz je zabranjen (*illegality*). Što se tiče zabranjenosti, to je karakteristika koja se odnosi na obilježje stvari poput nedopuštenosti njihovog prometa, zabranjenog prijevoza i slično. Međutim, moguće je zamisliti i istodobno postojanje odnosno kumulaciju obilježja i da su stvari zabranjene za prijevoz ali i opasne za prijevoz, npr. oružje, eksplozivne naprave i sl.

Naš Pomorski zakonik iako recipira rješenja Haških pravila, u pogledu opasnog tereta pruža nešto drugačiju regulaciju prijevoznikovih ovlaštenja. Za razliku od Haških pravila Pomorski zakonik spominje interes zaštite okoliša, a govori i o prijevozu zabranjenog tereta. Time se pokazuje vrlo modernim i praktički već usklađenim, pretpostavljamo s ovom budućom suvremenom konvencijom.

4. 2. 2. Žrtvovanje stvari poduzeto radi spašavanja

Drugi izuzetak od prijevoznikove dužnosti brinuti se o stvarima, odnosi se na pravo prijevoznika žrtvovati stvari kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnost ili za čuvanje ostale imovine koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu. To znači da akt žrtvovanja stvari nije povreda prijevoznikove obveze brinuti se o stvarima.

Haška pravila u čl. 3. st. 2. propisuju da je dužnost prijevoznika uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu, brinuti se za nju i iskrcati robu koja se prevozi, osim ako nije u čl. 4. drugačije određeno. U članku 4 određeno je da ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze

iz nekog od izuzetih slučajeva koji su taksativno nabrojeni. Za problem o kojem ovdje govorimo interesantna je odredba točke 2. l) koja govori o spašavanju ili pokušaju spašavanja života ili dobara na moru (*saving or attempting to save life or property at sea*). Također, za ovaj problem je značajan čl. 4. st. 4. koji propisuje da "nikakvo skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru, kao ni drugo razumno skretanje, neće se smatrati kršenjem ove konvencije ili ugovora o prijevozu, i prijevoznik neće odgovarati ni za kakav gubitak."

Hamburška pravila, iako ne poznaju izuzete slučajeve, u čl. 5. koji govori o temelju odgovornosti u točki 6. propisuju da prijevoznik ne odgovara, osim u slučaju zajedničke havarije, za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji nastanu zbog mjera poduzetih za spašavanje života ili razboritih mjera za spašavanje imovine na moru. Znači, Hamburška pravila oslobađaju prijevoznika od odgovornosti za slučaj spašavanja života, međutim, spašavanje imovine predstavlja razlog za oslobađanje od odgovornosti samo ako je razborito. To otvara pitanje kada je spašavanje razborito. Filipović i Pallua[50] zaključuju da se ovom odredbom nameće zapovjedniku broda neobično velika odgovornost u odlučivanju kakvo spašavanje imovine je razborito a kakvo nije. Može se smatrati nespornim da je razborito ono spašavanje imovine koje je nametnuto konvencijskim odredbama[51], dok je u drugim situacijama pitanje razboritosti mjera *quaestio facti* konkretnog slučaja. To znači, da Hamburška pravila nameću prijevozniku odgovornost za pogrešnu procjenu razboritosti spašavanja imovine koju vrši zapovjednik. Takvo rješenje ocijenjeno je kao radikalan prekid s dosadašnjom ustaljenom pomorskom tradicijom, i očekuje se da će prouzročiti nesigurne i nepotrebne sudske sporove.[52]

Nacrt konvencije o prijevoznom pravu sadrži odredbu prema kojoj prijevoznik u dijelu prijevoza morem može žrtvovati stvari, kada je žrtvovanje stvari razumno učinjeno radi zajedničke sigurnosti ili za čuvanje ostale imovine koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu (čl. 5.5). Iste uvjete za žrtvovanje stvari sadrže i York-

[50] Velimir Filipović i Emilio Pallua, Komentar Hamburških pravila, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 78, 1978. str. 67-96.

[51] *Konvencija o spašavanju i pružanju pomoći na moru iz 1910.* u čl. 11. propisuje dužnost zapovjednika broda spasiti ljudske živote na moru. *Konvencija o sudaru brodova* iz 1910. čl. 8. propisuje da je zapovjednik broda u sudaru dužan pružiti pomoć ne samo posadi i putnicima, nego i brodu s kojim se sudario.

[52] Tako A. Douglas Werth, The Hamburg Rules Revisited - A look at U.S.Options, JMCL, br. 1, 1991. str. 70, prema Dragan Bolanča, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Split, Split, 1996. str. 106.

Antwerpenska pravila[53] iz 1994., pravilo A. Berlingijeri[54] smatra, kako nema sumnje da je takva tehnika u sastavljanju konvencijskog teksta napredak u odnosu na onu korištenu u Hamburškim pravilima jer osigurava uniformnost u primjeni. Jedina opasnost koja je moguća u budućnosti je u tome što će se možda izmijeniti definicija zajedničke havarije u York-Antwerpenskim pravilima. Međutim, to se vjerojatno neće dogoditi u pogledu žrtvovanja. Može se zamijetiti mala razlika u stilizaciji. Dok prema pravilu A York-Antwerpenskih pravila žrtvovanje može biti učinjeno "...kako bi se sačuvala od opasnosti imovina...", u čl. 5.5 nacrta Konvencije upućivanje na opasnost je izostavljeno u konvencijskom tekstu. Nije sasvim jasno je li to izostavljeno namjerno, i ako jest, koji je razlog. Ako za to nije postojao neki poseban razlog, čini se da nije trebalo odstupiti od stilizacije York-Antverpenskih pravila, mišljenje je istog autora.

Odredba o žrtvovanju ograničena je na prijevoz morem (odnosno vodenim prijevoznim putovima) jer je po prirodi stvari zamisao žrtvovanja radi zaštite zajedničkog pothvata specifično "pomorska stvar", povezana sa zajedničkom havarijom. Zbog toga je prilikom pripremanja nacrta Konvencije o prijevoznom pravu bilo izraženo mišljenje kako nije nužno da se ovaj Instrument bavi tim pitanjem.[55] Međutim, ova odredba je uvrštena u konvencijski tekst.

U usporedbi s Haškim pravilima, u nacrtu Konvencije ne postoji upućivanje na izuzete slučajeve, a čl. 5.2.1 nacrta Konvencije koji govori o obvezama prijevoznika u odnosu na stvari je također, u ovom pogledu neovisan i od čl. 6 koji govori o temelju odgovornosti. Međutim, iako sam članak 5.5 nacrta Konvencije koji govori o ovlaštenju prijevoznika žrtvovati stvari, ne sadrži izravnu poveznicu na čl. 6 koji govori o temelju odgovornosti i izuzetim slučajevima, ta povezanost svakako postoji i u tumačenju članka 5.5 mora se uzeti u obzir. Nacrt Konvencije, po uzoru na Haška pravila preuzima izuzete slučajeve i propisuje da prijevoznik neće biti odgovoran za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje koji nastanu ili proizlaze iz taksativno nabrojenih uzroka, a među njima i spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili imovine na moru (čl. 6.1.3.(v)). Također u posebnoj točki (x) istog članka, propisano je da prijevoznik neće biti odgovoran za djela nastala u vršenju ovlasti koje ima prema čl. 5.5 kada stvari budu žrtvovane.

---

[53] Međunarodni propisi o zajedničkim havarijama dobili su naziv *York-Antwerp Rules*, 1877. godine, prema mjestima u kojima su pravila razmatrana. Tijekom unifikacije nije bilo pokušaja da ih se pretvori u konvenciju. Pravila su se primjenjivala u izvornom ili izmijenjenom obliku na temelju slobodne volje stranaka, ugovornih sudionika u prijevoznom poslu i zajedničkom pomorskom pothvatu. Od svog nastanka pa do listopada 1994. godine Pravila su mijenjana pet puta: 1890. u Liverpoolu, 1924. u Stockholmu, 1950. u Amsterdamu, 1974. u Hamburgu, 1990. u Londonu i 1994. u Sidneyju/Genavu. Tako opisuje Predrag Stanković, Izmjena pravila o zajedničkoj havariji, *Uporedno pomorsko pravo*, v. 36 br. 141.-144. (1-4) 1994. str. 201-207.

[54] Berlingieri, *o.c.*

[55] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 26

Znači, odredba koja govori o ovom ovlaštenju prijevoznika je u usporedbi s onom iz Haških pravila sadržajno slična, ali stilski drugačija jer je povezanost ovih odredbi suprotnog smjera. U nacrtu Konvencije se u odredbi koja govori o izuzetim slučajevima propisuje da prijevoznik neće biti odgovoran za djelovanje koje nastane u vršenju ovlasti koje ima prema čl. 5.5 kada stvari budu žrtvovane. U Hamburškim pravilima korespondirajuća odredba uvrštena u odredbe koje govore o temelju prijevoznikove odgovornosti.

5. PRAVO NADZORA

Sa stajališta prijevoza stvari morem jedna od najvažnijih novina u nacrtu Konvencije je normiranje prava nadzora. Nacrt Konvencije donosi definiciju »nove« osobe, to je strana koja ima nadzor (*controling party*).[56] Time je promovirano i novo ovlaštenje a to je pravo nadzora (*right of control*). Za razliku od drugih prijevoznih konvencija, pravo nadzora nije do sada bilo normirano u pomorskim konvencijama. Nešto što se može nazvati ekvivalentom prava nadzora sadržano je u *Jedinstvenim pravilima vezanim uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvenciji (CIM '80)* i *Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom iz 1956., (CMR).*[57] Primjena u pomorskim prijevozima teretnice, i praksa koja se razvila njezinom uporabom bila je razlog što se u prošlosti u pomorskim konvencijama nije osjećala potreba za normiranjem ovog prava (ovlaštenja). Danas je situacija u pomorskim prijevozima drugačija. U velikom broju trgovačkih odnosa uporaba prenosive prijevozne isprave rapidno opada ili čak potpuno nestaje. Zbog toga, normiranje prava nadzora, koje je po svojoj prirodi prenosivo s osobe na osobu može imati korisnu ulogu u razvoju elektroničke trgovine i komunikacija upravo kada prenosivi ili elektronički zapis nije upotrijebljen.[58] Ovlaštenja koja predmetnim nacrtom Konvencije

[56] može se prevesti i kao »strana koja ima pravo kontrole«

[57] *Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvencije (CIM '80)* u čl. 18. i 19. sadrže odredbe kojima se uređuje "pravo raspolaganja robom". Naime, pošiljatelj ima pravo raspolagati robom i mijenjati ugovor o prijevozu davanjem naloga prijevozniku. On posebice može zatražiti od prijevoznika da prekine prijevoz, odgodi isporuku robe, robu isporuči drugom primatelju, robu isporuči u drugom mjestu. Pod određenim uvjetima i primatelj može mijenjati ugovor o prijevozu davanjem naknadnih naloga. *Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom* od 19. svibnja 1956. (CMR), regulira "prava pošiljatelja u tijeku prijevoza" (čl. 12.). Također, i prema ovoj konvenciji pošiljatelj ima pravo raspolagati robom, zahtijevati da prijevoznik u tijeku prijevoza zaustavi robu na putu, da promijeni mjesto odredišta ili da robu izruči drugom primatelju različitom od onoga koji je označen u tovarnom listu.

[58] Tako tumače komentatori Nacrta konvencije, *o.c.* str. 67.

dobiva strana tereta putem vršenja prava nadzora imaju veliki utjecaj i na obveze prijevoznika, pa svakako njihova analiza ulazi u područje interesa ovog rada.

5. 1. Pojam i obilježja ovlaštenja "pravo nadzora"

Pravo nadzora definirano je u čl. 11.1 nacrta Konvencije. Pod tim pravom, podrazumijeva se ovlaštenje strane tereta prema ugovoru o prijevozu davati prijevozniku upute u svezi stvari za vrijeme razdoblja njegove odgovornosti, tj. za vrijeme dok je roba pod njegovim nadzorom. Pravo davati prijevozniku upute uključuje, odnosno sadržava slijedeća ovlaštenja: 1. davati ili mijenjati upute u pogledu robe koje ne predstavljaju promjenu ugovora o prijevozu, 2. zahtijevati isporuku robe prije njezinog dolaska na odredište, 3. umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom i 4. sporazumjeti se s prijevoznikom oko izmjene ugovora o prijevozu.

Može se zamijetiti kako je unutar definicije prava nadzora postavljene u čl. 11.1 učinjena distinkcija između uputa prijevozniku koje uključuju svojevrsnu izmjenu ugovora o prijevozu i uputa koje nemaju takav učinak. Ovlaštenje koje se izričito spominje je davati ili mijenjati upute u pogledu stvari koje ne predstavljaju izmjenu ugovora o prijevozu čl. 11.1. (i). Primjer za ovu vrstu uputa, koja je inače uobičajena u redovitom prijevoznom poslu je npr. davanje uputa da se stvari prevoze na određenoj temperaturi ili isporuče u točno određeno vrijeme ugovorenog dana i sl. To ovlaštenje ima obilježja uobičajenih instrukcija tijekom prijevoza, a koje se nalaze u okviru ugovorom utanačenih obveza stranaka. Uz ovo, dvije specifične izmjene ugovora o prijevozu su izričito spomenute u opisu ovlaštenja davati prijevozniku upute. To su pravo zahtijevati isporuku stvari prije njihovog dolaska na odredište (čl. 11.1.(ii)), i pravo "zamijeniti" primatelja, to jest imenovati drugu osobu koja će biti primatelj, a koja osoba može biti i sama strana koja ima nadzor (čl. 11.1.(iii)). Ova dva prava vrlo su bitna za prodavatelja stvari, ali npr. i za banku koja ima pravo zaloga na stvarima. Prodavatelju stvari koji nije naplatio prodajnu cijenu vrlo je važno ovlaštenje da može zadržati nadzor nad stvarima ili može izvršiti pravo obustave isporuke prema ugovoru o prodaji. Znači, isporuka stvari prije dolaska na odredište (za vrijeme putovanja) može između ostalog omogućiti prodavatelju da spriječi dolazak stvari u posjed primatelju, ako npr. ovaj nije podmirio svoju obvezu i platio prodajnu cijenu stvari. Pravo zamijeniti primatelja, omogućuje prodavatelju ili banci da odredi drugu osobu (njega samog ili njegovog agenta, novog kupca itd.) kao novog primatelja u zamjenu za izvornog primatelja, a sve s ciljem zaštite odnosno osiguranja njegovih tražbina.

Ovlaštenje sadržano u točki (iv) čl. 11.1 sporazumjeti se s prijevoznikom oko izmjena, odnosno odstupanja od postojećeg ugovora vrlo je važno i za stranu tereta i

za stranu broda. To ovlaštenje ustvari znači da osoba koja ima pravo nadzora (*possessor of the instruction right*) postaje prijevoznikov ugovorni pandan (suugovaratelj) za vrijeme prijevoza, a to je moramo se složiti, ovlaštenje s velikim reperkusijama jer ovim ovlaštenjem strana koja ima nadzor stječe potpunu kontrolu nad stvarima koje se prevoze.

5. 2. Obveza prijevoznika slijediti upute strane koja ima nadzor

Konstatacija koja se logično nameće je da pravo nadzora ima učinak samo ako je prijevoznik obvezan slijediti upute strane koja ima nadzor. Nastavno na to, odmah se moramo upitati postoji li uvijek prijevoznikova obveza slijediti upute strane koja ima nadzor i uopće o kakvim se uputama radi. [59]

Kao što je već istaknuto, u vršenju prava nadzora mogu se razlikovati dvije skupine uputa, one koje su bitne za uobičajeni nadzor nad stvarima poput čuvanja na određenoj temperaturi i slično, a koje upute ne predstavljaju izmjenu ugovora. Pravilo je da je prijevoznik dužan slijediti ovu vrstu uputa. Druga skupina uputa su one upute koje predstavljaju svojevrsnu izmjenu ili dopunu ugovora o prijevozu. U dva slučaja nacrt Konvencije propisuje da je prijevoznik dužan izvršiti upute koje imaju obilježje izmjene ugovora o prijevozu, točnije strana koja ima nadzor ovlaštena je zahtijevati isporuku robe prije njezinog dolaska na odredište i umjesto primatelja odrediti drugu osobu, a to može biti i osoba koja ima pravo nadzora, tj. zamijeniti primatelja drugom osobom. Radi se o uputama koje se smatraju nužnima za prodavatelje kako bi nastavili nadzor nad stvarima prema ugovoru o prodaji, a u slučaju kad stvari nisu plaćene od strane kupca. Međutim, postoje i druge upute koje imaju učinak izmjene ili dopune ugovora. Posebnu pozornost izaziva ova skupina uputa jer se prema temeljnim načelima obveznog prava izmjena ili dopuna ugovora u pravilu tretira kao tzv. "*two-sided matter*" i treba biti rezultat sporazuma obiju stranaka. Zbog toga je unutar CMI-a pokrenuta intenzivna rasprava o ovom pitanju. Izraženo je stajalište kako te odredbe u onoj mjeri u kojoj one daju pravo strani koja ima nadzor, u situaciji kada se prijevoznik ne slaže s primljenim uputama, znače proširivanje nesigurnost, kao ustupak za vrlo mali napredak.[60] Istican je i prigovor kako se u pogledu prava nadzora pomorski prijevoz ne može uspoređivati sa ostalim oblicima (vrstama) prijevoza. Smatralo se kako je veliki teret stavljen pred prijevoznike, pa je u čl. 11.3 propisano "umjerenije"

[59] Ziel, *o.c.* vrlo plastično opisuje da je slijediti upute dio prijevoznikovog "proizvoda", a to je prijevoz, i upute kao takve ulaze u račun, odnosno funkciju prijevoza.

[60] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu , *o.c.* str. 71.

rješenje. Oponenti ovakvih shvaćanja smatrali su kako i druge prijevozne konvencije imaju slična rješenja, te ona u primjeni ne stvaraju nikakve poteškoće. Osim toga, bitno je da pravo nadzora neće moći dugo ostati rijetko rabljeno pravo (institut) zbog njegove važne uloge u razvoju elektronske trgovine u pomorskim prijevozima.

U samom nacrtu Konvencije (čl. 11.3) prijevozniku je osigurana svojevrsna zaštita od "uplitanja" u njegov posao vršenjem prava nadzora. Propisano je, između ostalog u točki (ii) istog članka da davanje uputa ne smije ometati normalno djelovanje (postupanje) prijevoznika. Ovaj članak također, se bavi troškovima i eventualnim gubicima i štetama koje mogu nastati vršenjem prava nadzora. Prijevoznik je ovlašten odbiti izvršiti uputu ako njezino izvršavanje ometa njegovo uobičajeno djelovanje. To znači da on npr. ne može biti prisiljen uploviti u luku koja nije njegova normalna ruta ili iskrcati pretovarene stvari.[61] Propisano je u točki (iii) čl. 11.3 da davanje uputa ne smije prouzročiti dodatne troškove, gubitke ili štetu prijevozniku ili bilo kojoj osobi koja ima neki interes na stvarima koje se prevoze na istom putu. Ako se razumno može očekivati da bi mogla nastupiti jedna od opisanih okolnosti prijevoznik nije u obvezi slijediti upute. U slučaju da su dodatni šteta, gubitak ili troškovi nastali u vršenju prava nadzora strana koja ima nadzor dužna ih je nadoknaditi (11.3. (b)). Isto tako, ako prijevoznik razumno može očekivati da će izvršavanje uputa prouzročiti dodatne troškove, gubitak ili oštećenje, ali je usprkos tome spreman slijediti upute, tada je prijevoznik ovlašten zahtijevati osiguranje dodatnih troškova od strane koja ima nadzor u iznosu koji se razumno može očekivati za te dodatne troškove, gubitak ili oštećenje.

Vrlo je bitno naglasiti da odredbe povezane s ovlaštenjem davati upute prijevozniku nisu prinudne pravne prirode. To se može zaključiti interpretacijom odredbi čl. 11.6.[62] Razlog je jasan, pravo nadzora i njegova prenosivost su čisto dispozitivne prirode i prinudne odredbe u ovom slučaju ne bi bile primjerene. Strana koja ima nadzor može imati razlog, odnosno u određenoj situaciji želi ograničiti pravo prijenosa prava nadzora ili u određenom slučaju onemogućiti njegov transfer. Isto tako prijevoznik može htjeti isključiti mogućnost zahtijevati isporuku stvari za vrijeme putovanja ili strankama iz bilo kojeg razloga ne mora uvijek kolidirati mogućnost zamjene primatelja drugom osobom. Zbog toga nacrt Konvencije ostavlja strankama mogućnost da svojim sporazumom ograniče ili isključe mogućnost prenošenja prava kontrole ili odredbe Konvencije koje omogućavaju zamjenu primatelja drugom osobom (11.1. (iii)) ili zahtijevati isporuku stvari prije njihovog dolaska na odredište (11.1. (ii)). Ukoliko je

[61] Primjer je citat iz komentara Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 71.

[62] Bitni elementi prava nadzora nisu dio prinudnog prava, zaključuje Ziel, *o.c.*, a to je izričito navedeno i u komentaru nacrta Konvencije o prijevoznom pravu , *o.c.* str. 72.

prijevozna isprava ili elektronički zapis izdan bilo koji sporazum stranaka o ovom pitanju mora biti sadržan u toj ispravi.

5. 3. Strana koja ima nadzor

Dio nacrta konvencije koji donosi definicije, određuje pojam samo načelno. Strana koja ima nadzor definirana je kao osoba koja je prema čl. 11.2 (istog nacrta) ovlaštena vršiti pravo nadzora. Dakle, definicija upućuje na drugu odredbu čl. 11.2 (istog nacrta), tako da se pomoću sadržaja druge odredbe dobiva potpuniji opis. Tko će biti stranka koja vrši nadzor u smislu Konvencije ovisi o tome je li izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički dokument ili je riječ o situacija kad ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronički dokument.

Kada ne postoji prenosiva prijevozna isprava ili nije izdan prenosivi elektronični dokument, tada se primjenjuje pravilo da je krcatelj stranka koja ima nadzor. Međutim, krcatelj i primatelj se mogu sporazumjeti da će pravo nadzora vršiti druga osoba, o čemu je krcatelj obavezan obavijesti prijevoznika. Krcatelj i primatelj se mogu dogovoriti da je primatelj strana koja ima nadzor. Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na bilo koju treću osobu, nakon čega osoba koja je prenijela pravo gubi pravo nadzora.

Za razliku od položaja pošiljatelja prema *Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)*, Ženeva 19. svibnja 1956., prema kojoj pravo raspolaganja robom prestaje kada je drugi primjerak tovarnog lista predan označenom primatelju, ili kada primatelj po prispijeću robe zatraži da mu prijevoznik preda uz potvrdu robu i drugi primjerak tovarnog lista,[63] prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu čl. 11.2. (a) isprava ne igra takvu ulogu. Strana koja ima nadzor zadržava nadzor nad stvarima do njihove konačne predaje. Također, ne postoji automatski prijenos prava kontrole od krcatelja na primatelja, čim stvari stignu na mjesto odredišta, a što je slučaj prema CMI *Uniform Rules for Sea Waybills*.[64] Kada bi postojao automatski prijenos prava kontrole, najčešća uputa krcatelja, a to je da se stvari ne izruče dok on ne dobije potvrdu da je izvršena isplata kupovnine, bila bi uzaludna i ne bi se mogla primijeniti.

U slučaju kada je izdana prenosiva prijevozna isprava primjenjuju se slijedeća pravila: držatelj, ili u slučaju ako je više od jednog izvornika te prenosive prijevozne isprave izdano, držatelj svih izvornika je isključivo strana koja ima nadzor. Držatelj je ovlašten prenijeti pravo kontrole predajom prenosive transportne isprave drugoj

[63] čl. 12 st. 2. i čl. 13. st. 1. *Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)*, Ženeva, 19. svibnja 1956.

[64] Tako objašnjavaju komentatori nacrta Konvencije, *o.c.*, str. 69.

osobi u skladu sa čl. 12.1, a osoba koja je predala ispravu gubi pravo kontrole. Kad je prenosivi elektronički dokument izdan, stranka koja ima nadzor, isključivo, je njegov držatelj, i ovlašten je prenijeti pravo kontrole drugoj osobi predajom elektroničkog prenosivog dokumenta u skladu s procedurom opisanom u Konvenciji. Ovdje se radi o situaciji kada se prijenosom (predajom) prenosive isprave ili elektroničkog dokumenta automatski prenosi i pravo kontrole. Kako bi se zaštitila treća osoba držatelj, bilo koja izmjena ugovora o prijevozu mora se evidentirati u prenosivom dokumentu.

Problem koji može nastati je situacija ako postoji više izvornika istog dokumenta koji se nalaze kod različitih osoba. Znači, ako je prenosivi dokument izdan u više od jednog primjerka. Odredba Konvencije slijedi postojeću praksu i propisuje da jedino držatelj svih izvornika ima ovlaštenje vršiti pravo nadzora. Posljedica takvog konvencijskog rješenja je zaključak da ne postoji strana koja ima pravo nadzora, odnosno nitko nema ovlaštenje vršiti pravo nadzora ukoliko određena osoba ima samo jedan ili više izvornika, ali ne i sve izvornike izdane isprave. Takvo shvaćanje podupire i odredba nacrta Konvencije (11.1.c (i)) koja propisuje da kada vrši pravo nadzora imatelj tog prava mora na zahtjev prijevoznika dokazati, odnosno predočiti da je on držatelj izvornika prenosivog transportnog dokumenta.

5. 4. Obveze strane koja ima nadzor

Ponajprije je potrebno osvrnuti se na odredbe koje govore o obvezama krcatelja, jer su one povezane s odredbama o obvezama strane koja ima nadzor, a interesantne su i zbog toga što iz njih izviru i pojedina specifična ovlaštenja prijevoznika. Jedno od posebno interesantnih ovlaštenja prijevoznika sadržano je u poglavlju o obvezama krcatelja (čl. 7.3). Prijevoznik je ovlašten potraživati, odnosno krcatelj je dužan pružiti prijevozniku informacije, upute i isprave koje su razumno potrebne za: 1. rukovanje sa stvarima i njihov prijevoz, uključujući i mjere opreza koje trebaju biti poduzete od prijevoznika, 2. zatim informacije koje su potrebne prema pravilima, propisima i drugim zahtjevima tijela vlasti, a koje su povezane s budućim prijevozom, uključujući i registriranje i dozvole u vezi sa stvarima. Temelj za ovakvu odredbu je činjenica da siguran i uspješan prijevoz stvari ovisi o suradnji ugovornih stranaka (strane broda i strane tereta). Vrlo je važno da informacije koje strane razumno zahtijevaju za vrijeme putovanja jedna od druge budu točne, potpune i pravodobne. Obje strane moraju se pouzdati u informacije koje je dala druga strana bez mogućnosti prethodnog ispitivanja jesu li točne i kompletne. To također, utječe i na pitanje sigurnosti jer nije dovoljno da su informacije korektne u objektivnom smislu, nego moraju biti adekvatne u odnosu na svrhu kojoj moraju poslužiti. Kao primjer može se istaknuti kako inače korektan opis stvari koje se prevoze, nije točan i potpun ako se stvari označe kao opasne za

prijevoz, a njihov opasni karakter se ne može utvrditi iz opisa koji je dao krcatelj. Odredbom čl. 7.4 nacrta Konvencije propisano je da informacije, upute i isprave koje krcatelj i prijevoznik pružaju jedan drugome a isto prema spomenutim čl. 7.2 i čl. 7.3 moraju biti pravodobne, moraju biti točne i potpune.

Jedna od obveza krcatelja je pružiti prijevozniku upute koje su razumno nužne za prijevoz (7.3). Povremeno se događa da su za vrijeme putovanja poželjne i dodatne informacije i upute, ili čak ponekad su hitno neophodne. U tom slučaju u čl. 11.5 propisano je da strana koja ima nadzor je osoba, koja je u prvom redu dužna pružiti prijevozniku potrebne upute. Pretpostavlja se da je on osoba koja je zainteresirana za stvari. Ako ne postoji strana koja ima nadzor ili ako on nije u mogućnosti prikupiti relevantne informacije, može se očekivati da je obveza pružiti dodatne upute na krcatelju ili tzv. "*documentary shipper*", tj. ugovornom krcatelju.

Također, u čl. 11.5 sadržano je slično ovlaštenje prijevoznika, odnosno obveza strane koja vrši nadzor. Odredba uređuje problem kada su prijevozniku potrebne upute o osobi zainteresiranoj za stvari (*party interested in the goods*) za vrijeme prijevoza, npr. stvari ne mogu biti isporučene kako je predviđeno, pa su dodatne upute potrebne u svezi brige o stvarima. Glavna osoba koja je obavezna davati prijevozniku upute je strana koja ima nadzor, zbog toga što se za njega pretpostavlja da je zainteresiran za stvari. Obveza pružiti upute prijevozniku također, se primjenjuje na držatelja elektroničkog zapisa, ako je on strana koja ima nadzor.

Međutim, strana koja ima nadzor, ne mora uvijek postojati ili ne mora uvijek biti poznato prijevozniku tko je on. Tada je ova obveza na krcatelju ili osobi opisanoj u čl. 7.7 Čl. 7.7 sadrži odredbu prema kojoj ako osoba označena kao "krcatelj" u ugovornom utanačenju stranaka, iako nije krcatelj u smislu kako je to definirano u čl. 1.19[65] preuzme[66] prijevoznu ispravu ili elektronički zapis onda je on osoba koja ima: (a) obveze i odgovornosti nametnute krcatelju prema ovom članku i prema čl. 11.5, kao i (b) krcateljeva prava i imunitete propisane ovim čl. i čl. 13. Ovo pravo, tj. obveza proizlazi iz članka 11.5. Međutim, položaj osobe o kojoj govori čl. 7.7 u primjeni konvencije mogao bi se pokazati kao vrlo složen. Krcatelj i prijevoznik su definirani kao osobe koje su stranke ugovora o prijevozu. U toj mjeri oni imaju određena prava i odgovornost. Komentatori nacrta Konvencije[67] ukazuju da takva

[65] Čl. 1.19 određeno je da je krcatelj osoba koja sklapa ugovor o prijevozu sa prijevoznikom.

[66] U tekstu nacrta konvencije rabi se izraz "*accepts the transport document*" koji u ovom kontekstu smatramo primjerenim prevesti kao preuzme u smislu fizičkog preuzimanja isprave.

[67] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.*, str. 44.

definicija krcatelja otvara pitanje kako postupati sa 1. *fob*[68] *prodavateljem*, 2. agentom koji nije krcatelj, iako je naveden kao krcatelj u prijevoznoj ispravi i 3. osobom koja stvarno dostavlja stvari prijevozniku u slučaju kada je ta osoba različita od osoba spomenutih u točki 1. i 2.

"Fob prodavatelj" obično udovoljava zahtjevima iz čl. 7.7 On je naveden u prijevoznoj ispravi i preuzima ispravu. Ako je prenosiva prijevozna isprava izdana, on je prvi držatelj te isprave i ima sva prava i odgovornosti držatelja, uključujući i pravo nadzora. Ako prenosiva prijevozna isprava nije izdana "fob prodavatelj" ima pravo prema čl. 13 i pravo nadzora ako fob kupac (koji je i primatelj i krcatelj) o tome obavijesti prijevoznika.[69] Točnije, radi se o situaciji kada fob prodavatelj organizira prijevoz za račun "fob kupca", a kupac je krcatelj.[70] Krcatelj u ovoj situaciji najčešće nije prisutan u ugovorenoj ukrcajnoj luci, već se nalazi na destinaciji i izvršava primitak robe. Sam ugovor o prijevozu sklapa kupac kao uvoznik stvari koje se prevoze, a predaja stvari kupcu smatra se izvršenom ukrcajem robe na brod. Znači, suština problema je u tome što u slučajevima "fob prodaje" krcatelj i primatelj mogu biti iste osobe. Pitanje koje se nameće kada se govori o "fob prodaji" je tko snosi rizik od gubitka ili oštećenja robe prilikom svih manipulacija do broda u luci ukrcaja prodavatelj ili kupac? Sav rizik od gubitka ili oštećenja robe do trenutka kada roba prijeđe ogradu u ugovorenoj luci ukrcaja/otpreme snosi prodavatelj, a od trenutka kada je roba isporučena sav rizik snosi kupac (cf. pravila A-4, B-4, A-5 i B-5).[71] Također, važno je istaknuti da je prema pravilima Incoterms-termina FOB (cf. pravilo B-3) kupac obvezan o svom trošku sklapati ugovor o prijevozu robe, te je obvezan snositi troškove slaganja. Međutim, troškove ukrcaja u ugovorenoj luci do trenutka kada ona prijeđe ogradu broda u ugovorenoj luci ukrcaja snosi prodavatelj (cf. pravila A-6 i B-6). Incoterms-termin FOB pogodniji je za kupce (tj. uvoznike) nego za prodavatelje (tj. izvoznike). Ta se pogodnost za kupce očituje u činjenici da kupci biraju najpovoljniji brod za prijevoz robe i da oni raspolažu s robom tijekom cijelog prijevoznog puta.

Znači, prema "fob" terminu prodavatelji ispunjavaju svoju obvezu isporuke kada

---

[68] Ratko Zelenika i Helga Pavlić, Znakovitosti Incoterms-termina 2000. FOB u kupoprodajnim ugovorima, *Hrvatska pravna revija* god. III, br. 12, 2003., str. 21-26.: "Puni naziv Incoterms-termina FOB glasi *Free ON Board* (...*named port of shipment*), što prevedeno na hrvatski znači FRANKO BORD (...imenovana luka ukrcaja/otpreme)." Pavić, Pomorsko pravo, knjiga druga, *o.c.* str. 71., opisuje: "Kratica "FOB" (*Free on Board* - ugovorena ukrcajna luka). Kao termin ima slijedeće temeljno značenje: "Osnovna je obveza prodavatelja da preda robu u ugovorenoj ukrcajnoj luci. Ukrcajem robe na brod izvršena je predaja robe kupcu. Ugovor o prijevozu robe morem sklapa kupac (uvoznik). Rizik za gubitak ili oštećenje robe prelazi s prodavatelja na kupca kada roba stvarno prede ogradu broda u ukrcajnoj luci. Kupac osigurava robu za vrijeme prijevoza."

[69] Tako je objašnjeno u Komentaru konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 44.

[70] Tako je objašnjeno u Komentaru konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 53.

[71] Tako objašnjavaju i Zelenika i Pavlić, *o.c.*

isporuče robu preko ograde broda u imenovanoj luci ukrcaja/otpreme, i to na brod kojega je imenovao kupac, na ugovoreni dan ili unutar ugovorenog razdoblja, u ugovorenoj luci ukrcaja i na način kako je uobičajeno u toj luci. To znači da kupci moraju snositi sve troškove i rizike od gubitka ili oštećenja robe od trenutka isporuke robe, ili bolje rečen o od trenutka kada je roba prešla ogradu broda u imenovanoj luci ukrcaja/otpreme.[72]

Situacija s agentom, koji nije krcatelj (kako je definirano), ali se spominje kao krcatelj u ispravi, pojavljuje se jedino kada je taj agent, izravno ili neizravno označen od krcatelja da bude ugovorni krcatelj (*documentary shipper*). Ako taj agent prihvati ispravu, njegova pozicija je jednaka kako je gore opisano u pogledu fob prodavatelja. Njegova alternativna mogućnost je da ne prihvati ispravu.

Definicija pošiljatelja uključuje upravo osobu opisanu pod točkom 3. (a to je osoba koja stvarno dostavlja stvari prijevozniku). Međutim, on nema odgovornost prema čl. 7.7 ili prema čl. 11.5. Njegovo jedino pravo je da postigne učinak da stvari budu preuzete od prijevoznika ili stvarnog prijevoznika prema čl. 8.1. Prema čl. 8.1 pošiljatelj je ovlašten dobiti prijevoznu ispravu, (ako je prijevoznik suglasan), ili elektronički zapis u kojem će biti evidentirano da je prijevoznik ili stvarni prijevoznik preuzeo robu. Dakle, radi se o situaciji da pošiljatelj nije krcatelj ili osoba na koju upućuje čl. 7.7, pa je zbog toga nužno da ta osoba dobije potvrdu da je prijevoznik primio stvari, a koja će mu poslužiti kao dokaz u njegovom odnosu s drugim osobama da su stvari predane na prijevoz.[73]

Ako strana koja ima nadzor ne daje prikladne informacije, ona je odgovorna prijevozniku zbog ne davanja informacija. Naime, za vrijeme razdoblja dok su stvari pod njegovim nadzorom prijevoznik može zahtijevati informacije, upute ili isprave od strane koja ima nadzor. Ukoliko prijevoznik nakon razumnog napora ne može identificirati ili pronaći stranu koja ima nadzor, ili ako strana koja ima nadzor nije u mogućnosti pružiti adekvatne informacije upute dokumente prijevozniku, obvezu to učiniti imat će krcatelj ili osoba na koju se upućuje čl. 7.7. Odredba čl. 11.5 interesantna je i po tome što je sačinjena s ciljem da služi interesu strane tereta i to što je više moguće zaštiti njezine sigurnosti. Naime, njezinom interpretacijom zaključuje se kako je isključena mogućnost da prijevoznik za vrijeme prijevoza postupa kao posrednik u interesu stvari u slučaju kada ne može pronaći stranu koja ima nadzor ili ukoliko ona ne može pružiti adekvatne informacije.[74]

---

[72] Zelenika i Pavlić, *o.c.*

[73] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 44

[74] Prijevoznik ima ovlaštenje postupati kao agent samo u slučaju ako stvari ne budu preuzete od strane primatelja u mjestu i vrijeme spomenuto u čl. 4.1.3 i nema izričitog ili neizravnog sporazuma zaključenog između prijevoznika i primatelja koji bi slijedio iz ugovora o prijevozu ili ako prijevozniku nije dopušteno prema pravu koje se primjenjuje isporučiti stvari primatelju. Opširnije *infra t. 6.5.*

5. 5. Prijenos prava i obveza

Članak 11.2 propisuje da je pravo davati upute prenosivo. Međutim, to je odredba dispozitivne prirode, što znači da stranke svojim sporazumom mogu isključiti mogućnost prijenosa prava nadzora. To ovlaštenje stranaka sadržano je u čl. 11.6 nacrta Konvencije. Ukoliko je isprava ili elektronički zapis izdan bilo koji sporazum stranaka o ovom pitanju mora biti sadržan u toj ispravi. Pitanjem prijenosa prava (*transfer of right*) bavi se čl. 12 Uređeni su slučajevi prijenosa prava ako su prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis izdani, kao i slučajevi vezani uz prijenos prava davati upute ako prenosiva prijevozna isprava nije izdana ili ako ne postoji prenosivi elektronički dokument. Uz ove odredbe o prijenosu prava vrlo su važne i odredbe o prijenosu obveza. Dapače, Ziel iznosi mišljenje kako je naslov "prijenos prava" koji nosi čl. 12 UNCITRAL-ovog nacrta Konvencije nešto što obmanjuje. Isti članak bavi se i pitanjem prijenosa obveza. Po njegovom mišljenju to je puno bitnije pitanje i jedino vrijedno u tom članku, zbog toga što je posebno u ovom području pomorsko pravo "kolebljivo".[75] Nacrt Konvencije bavi se pitanjem prijenosa obveza prema ugovoru o prijevozu, kao i prijenosom obveza temeljem prijenosa prenosive prijevozne isprave.

Članak 12.1.1 koji regulira prijenos prava kada je prenosiva prijevozna isprava izdana, ocrtava postojeću praksu. Pravilo je da je držatelj ovlašten prenijeti pravo sadržano u toj ispravi predajom te isprave drugoj osobi. Isto tako, ako je prenosivi elektronički zapis izdan njegov imatelj je ovlašten prenijeti pravo sadržano u tom elektroničkom zapisu, predajom tog elektroničkog dokumenta, bez obzira je li on izdan po njegovoj naredbi ili po naredbi druge strane (čl. 12.1.2). Za ovakav oblik transfera esencijalno je to što prijenos isprave ima za nužnu posljedicu automatski i prijenos prava koja su sadržana u toj ispravi, odnosno koja proizlaze iz te isprave. Dakle, držatelj ima ovlaštenje prenijeti pravo iz isprave predajom isprave drugoj osobi.

Čl. 12.3 sadrži pravilo vezano uz prijenos prava davati upute ako prenosiva prijevozna isprava nije izdana ili u slučaju ako nema prenosivog elektroničkog dokumenta. Tada se prijenos ne može vršiti predajom transportnog dokumenta ili elektroničkog zapisa. U tom slučaju prijenos prava nadzora odvija se prema odredbama nacionalnog prava koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. Kada nije izdana prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis prijenos prava može imati učinak prijenosa prava putem elektroničke komunikacije. Međutim, prijenos prava nadzora, u tom slučaju ne može biti izvršen, odnosno nema učinak bez obavijesti prijevoznika o izvršenom prijenosu prava. Dakle, prijenos na koji se primjenjuje nacionalno pravo zahtijeva dva dodatna uvjeta. Prvi je da nacionalno pravo mora

[75] Ziel, *o.c.*

propisivati (dopuštati) da prijenos može biti izvršen elektroničkim putem i drugo je da prijevoznik mora biti obaviješten o tom prijenosu. Ziel[76] zaključuje kako su obadva zahtjeva postavljena (uključena u normu) zbog toga što prijenos prava kontrole mora omogućiti ostvarivanje svoje bitne uloge, a to je olakšavanje trgovine elektronskim medijem.

Prijenos obveza, također, može biti izvršen prema ugovoru o prijevozu i prijenosom obveza prema prenosivom dokumentu (čl. 12.2). Polazna ideja je da je prijenos obveza povezan s vršenjem prava prema ugovoru o prijevozu. U čl. 12.2.1 propisano je da se imatelju prenosivog dokumenta, koji nije krcatelj, ne pretpostavlja bilo koja odgovornost prema ugovoru ako on stvarno ne izvršava neko od svojih prava. Znači, držatelj koji nije krcatelj i ne vrši nijedno pravo prema ugovoru o prijevozu, ne preuzima odgovornost prema ugovoru o prijevozu samo zato što je držatelj. Ovo pravilo pruža nužnu sigurnost banci koja drži prenosivi dokument jedino iz sigurnosnih razloga. Ta banka neće biti u obvezi platiti prijevozninu tako dugo dok ona nije aktivno zainteresirana za ugovor o prijevozu. Kupac koji u međuvremenu kupi stvari uživa jednaku zaštitu na temelju ovog članka.[77] Jedina obveza držatelja koji "šuti" je u njegovoj funkciji strane koja ima nadzor, on ulazi u poziciju prema kojoj on mora davati upute prijevozniku. Međutim, ovo je obveza koja je normalno u interesu držatelja prenosive prijevozne isprave. Poziciju ovakvog držatelja štiti čl. 11.2.d koji propisuje da se osoba koja nije krcatelj a prenosi pravo nadzora bez vršenja tog prava, tim prijenosom oslobađa odgovornosti nametnute strani koja ima nadzor temeljem ugovora o prijevozu ili temeljem ovog Instrumenta.

Čl. 12.2.2 propisuje pravilo da držatelj koji nije krcatelj, ali koji vrši neko pravo prema ugovoru o prijevozu preuzima odgovornost tj. obveze nametnute prema ugovoru o prijevozu u mjeri u kojoj je ta odgovornost uključena ili proizlazi iz prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog zapisa.

Također, ako prijenos prava prema ugovoru o prijevozu, prema kojem nema prenosive prijevozne isprave ili prenosivog elektroničkog dokumenta uključuje prijenos odgovornosti tada je to povezano i s prijenosom prava koja se prenose, prenositelj prava i osoba na koju se prava prenose su solidarno odgovorni s obzirom na pojedine odgovornosti koje proizlaze iz tih odgovornosti (12.4).

Komentatori objašnjavaju da se nacrt Konvencije (čl. 12.3) ne bavi s prijenosom odgovornosti prema ugovoru o prijevozu ako prenosivi dokument nije izdan. Međutim, moguće je da nacionalno pravo povezano sa transferom prava omogućava taj prijenos koji uključuje ili može uključivati odgovornost povezanu s pravom koje je preneseno. Korektno je predvidjeti, mišljenje je komentatora Konvencije da je odgovornost osobe

[76] Ziel, *o.c.*

[77] Ziel, *o.c.*

koja prenosi pravo i osobe kojoj se pravo prenosi u tom slučaju solidarna, zato što u uobičajenim okolnostima prijevozniku je jedino moguće prosuditi solventnost krcatelja, kao stranke u ugovoru o prijevozu, a ne i solventnost drugih osoba.[78]

6. DOSTAVA PRIMATELJU

Dostava primatelju vrlo je važna ugovorna obveza i za stranu tereta i za stranu broda, a u svezi nje postoji više specifičnosti, pa čak i pojmova koje je potrebno razjasniti radi boljeg razumijevanja ove obveze. Najčešća pitanja koja se pojavljuju su: kojoj osobi stvari treba predati, pod kojim uvjetima (postojanje prenosive prijevozne isprave, slučajevi ako se prijevoz odvija bez izdavanja prenosive prijevozne isprave, indirektna predaja), te postupak prijevoznika ako teret iz bilo kojeg razloga nije moguće predati primatelju.

U redovnim prilikama iskrcavanje i predaja robe su završni čin pravnog posla prijevoza stvari morem i normalan i uobičajeni kraj obveznog odnosa između naručitelja i prijevoznika. Dostavom ili predajom stvari primatelju prijevoznik izvršava svoju zadnju obvezu iz ugovora o prijevozu stvari morem i ujedno se oslobađa svake daljnje odgovornosti za teret. Međutim, on naravno i dalje ostaje odgovoran za manjak, gubitak i oštećenje tereta nastalo prije predaje. Vrijeme predaje robe pojavljuje se i kao trenutak u kojem se utvrđuju nedostaci nastali u izvršavanju pravnog posla prijevoza stvari morem, u smislu manjkavosti i neispunjenja obveza (npr. gubitak ili oštećenje tereta, oštećenje tereta zbog lošeg pakiranja, utvrđivanje troškova iz posebnih havarija i sl.). Činjenica dostave ili predaje stvari vrlo je važna i zbog toga što od trenutka dostave počinju teći rokovi zastare za podnošenje tužbe za naknadu štete zbog oštećenja ili gubitka tereta. Trenutak predaje stvari, također je važan i za utvrđivanje postoji li zakašnjenje u predaji tereta, a time i pravo na naknadu štete za taj priznati oblik štete.

Tumačenjem čl. 4 Nacrta Konvencije koji govori o razdoblju trajanja prijevoznikove odgovornosti, može se zamijetiti da je isporuka stvari primarno "ugovorna stvar". Naime, čl. 4.1.3. propisuje da je vrijeme i mjesto isporuke stvari ono vrijeme i mjesto koje su stranke u ugovoru o prijevozu ugovorile. Ukoliko ne postoji specifična ugovorna odredba u svezi isporuke stvari, vrijeme i mjesto isporuke odredit će se u skladu s običajima i praksom koji postoje u vrijeme i u mjestu isporuke. U slučaju nepostojanja sporazuma stranaka o tom pitanju, niti običaja i prakse, vrijeme i mjesto isporuke stvari je ono vrijeme i mjesto na kojem, odnosno kada su stvari iskrcane ili istovarene sa posljednjeg broda ili prijevoznog sredstva na kojem se one prevoze

[78] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 75.

temeljem ugovora o prijevozu. Ovdje se ponovno aktualizira problem koji postoji u primjeni aktualnih konvencija, a to je kada je završen trenutak iskrcaja robe s broda ili drugog prijevoznog sredstva. Međutim, upravo oko toga se raspravljalo prilikom izrade nacrta Konvencije. Naime, stajališta UNCITRAL-ovih delegata razdijelila su se oko toga je li u konvencijskom tekstu potrebna vrlo precizna definicija fizičke isporuke robe ili ne. Prevladalo je stajalište da treba uvažiti različitosti koje postoje u praksi u pogledu postupanja s različitim vrstama tereta, različitim običajima u pojedinim lukama, različitim vrstama brodova, vrstama prijevoza i slično. Zbog toga je strankama ostavljeno da sporazumom dogovore modalitete dostave primatelju. Nacrt konvencije u čl. 10 koji regulira "dostavu primatelju" čini to iscrpnije i sadržajno kvalitetnije u usporedbi s ranijim unifikacijskim instrumentima u ovom području. Nastoji napraviti kompromis pravičnim balansom interesa strane tereta i strane broda. Reguliraju se slučajevi dostave kada je izdana prenosiva isprava i kada nije, zatim različiti slučajevi oko isporuke stvari poput situacije ako držatelj prenosive isprave ne zatraži isporuku stvari, ako strana koja ima nadzor ili krcatelj ne dadu prijevozniku primjerene upute, ako prijevoznik iz bilo kojeg razloga ne može predati robu primatelju i sl.

Nacrt Konvencije donosi, već spomenutu novinu, a to je da u poglavlju o obvezama prijevoznika (čl. 5.1), izričito propisuje da je obveza prijevoznika prema tom Instrumentu i u skladu s uvjetima ugovora o prijevozu prevesti stvari do odredišta i dostaviti ih primatelju. Time je prvi puta u jednoj konvenciji iz područja prijevoza stvari morem dostava primatelju akcentirana posebno u okviru odredbi o obvezama prijevoznika. Interesantno je zamijetiti kako i naš PZ izričito propisuje ovu obvezu (čl. 538.: "brodar je dužan predati teret primatelju".[79]

Međutim, prije analize konkretnih normi nacrta Konvencije u svezi dostave primatelju i njihove međusobne usporedbe potrebno je analizirati ključne pojmove koji su esencijalni za razumijevanje ove prijevoznikove obveze.

6. 1. Značenje pojmova (iskrcaj, predaja ili dostava, primatelj)

Haška pravila u svom konvencijskom tekstu ne rabe izraze predaja tereta i dostava tereta, kao niti izraz primatelj, već upotrebljavaju izraz "prijevoz robe", a on obuhvaća vrijeme od ukrcavanja robe na brod do njezina iskrcaja s broda. Iskrcaj i predaja robe

[79] Normu gotovo identičnog sadržaja sadržavao je i *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* (Sl. list SFRJ br. 22/77.) čl. 529., a vrlo sličnu i *Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova* (Sl. list FNRJ br. 25/1959.) čl. 67.:"brodar je dužan predati teret u luci odredišta osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu, a ako je bila izdana teretnica, zakonitom imatelju teretnice" (označila V.S.).

nisu identični pojmovi, a osim toga ne moraju se dogoditi istovremeno, znači, ta dva trenutka mogu međusobno vremenski i stvarno koincidirati, ali i ne moraju. Iskrcaj će koincidirati sa predajom kada se teret predaje ispod čekrka. Ako se pak predaje u skladištu broda, tada će predaja uslijediti prije iskrcaja. Moguće je da predaja bude nakon iskrcaja, a to se događa ako se teret predaje u skladištima luke.[80] Radi boljeg razumijevanja odredbi Haških pravila potrebno je povezati propise iz čl. 1 (e), čl. 2 i čl. 7. Iz njih slijedi da nije sasvim jasno određeno kada počinje ukrcaj i kada završava iskrcaj. Mišljenje da se to odnosi od čekrka do čekrka, a kada se ne koristi čekrk onda iskrcaj završava kada teret pređe ogradu broda.[81] Međutim, to pravilo je teško primijeniti na tekuće terete, plinove, iskrcaj u barže i slično. Zbog opisanog, sudska praksa je morala dati tumačenje i odgovor na pitanje kada u slučaju primjene Haških pravila počinje teći rok zastare za podnošenje tužbe za naknadu štete. U tumačenju Haških pravila sudska praksa upravo radi distinkciju između iskrcaja stvari i predaje robe.[82] Također, i teorija pomorskog prava praćena velikim brojem nacionalnih zakonodavstava govori o iskrcaju i predaji kao o samostalnim radnjama jedinstvene posljednje faze ispunjenja ugovora. Analiza jedne i druge obveze prijevoznika pokazuje da je ovakvo razlikovanje opravdano. Predaja se razlikuje od iskrcaja u tome što znači uručenje robe primatelju, odnosno što se njom podrazumijeva i prijem (prihvaćanje) tereta od strane primatelja. Ustvari, predaja robe je posljednji završni akt ispunjenja ugovora o prijevozu koji je po svojoj prirodi dvostran. Predaja s jedne strane, sadrži potvrdu brodara da je putovanje završeno, a s druge strane, priznanje da je primatelj primio teret. Sama radnja predaje se inače, obavlja na različitim mjestima, zavisno od toga kako je to među strankama dogovoreno.[83] Znači, predaja robe nije posebno razrađena u odredbama Haških pravila. Ivković[84] objašnjava da "predaja" može biti stvarna predaja ("*actual delivery*") ili konstruktivna predaja ("*constructive*

[80] Tako objašnjava Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, treća knjiga, *o.c.* str 274.

[81] Tako zamjećuje Ivković, Haška pravila, *o.c.* str. 59.

[82] Okružni sud SAD (Okružje Južna Karolina) presudom od 11. rujna 1970., zauzeo je slijedeće pravno stajalište: "na temelju Haških pravila zakonski rok zastare za podnošenje tužbe za naknadu štete zbog oštećenja tereta iznosi godinu dana od časa predaje robe ili datuma kad je roba trebala biti predana. Ovo razdoblje ne počinje teći od časa iskrcaja robe iz broda. Iskrcaj i predaja robe ne moraju se dogoditi istovremeno." Objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo* br. 55, 1972., str. 69-73. Slično stajalište zauzeo je i Trgovački sud Seine, odlukom od 7. veljače 1964.: "brodarova obveza ne prestaje iskrcajem tereta ispod čekrka, već njegovom predajom primatelju." Odluka je objavljena u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 23, 1964., str. 48-49.

[83] Slavko Carić, Miodrag Trajković, Ivo Grabovac, Drago Pavić, Ivica Jankovec, Velimir Filipović, Predrag Šulejić i Predrag Stanković: *Saobraćajno pravo*, Naučna knjiga , Beograd 1990. str. 128.

[84] Ivković, Haška pravila, *o.c.* str. 85.

delivery"). Stvarna predaja je slučaj kada se teret preda izravno primatelju ili po njemu imenovanom agentu ili osobi. Konstruktivna predaja je slučaj kada je dana primatelju informacija o času i mjestu dolaska broda, kada je teret stavljen u prikladno i zaštićeno mjesto i primatelju ostavljeno razumno razdoblje da ga može premjestiti i smjestiti pod nadzor.

Brunetti[85] objašnjava da su ukrcaj i iskrcaj materijalna, a primitak i predaja stvari pravna djela. To znači da se samim činom utovara ili istovara ne mora vršiti i primitak i predaja stvari. Također, snošenje troškova za ukrcaj ili iskrcaj stvari na brod ne podrazumijeva i snošenje rizika za propast ili oštećenje stvari za vrijeme ukrcaja/iskrcaja. Uz sve to stvari su još složenije jer primopredaja robe u okviru međunarodne pomorske kupoprodaje podrazumijeva i sklapanje posebnih ugovora koji se interpoliraju u ostvarivanje prava i obveza iz ugovora o prijevozu.[86] U suvremenom pomorskom transportu prijevoz stvari je proces tijekom kojeg se rukovanje stvarima često obavlja automatizirano i strojno vođeno. To u praksi uzrokuje tj. nameće potrebu definiranja početka i kraja razdoblja odgovornosti puno preciznije. Ziel ističe da pojmovi kao preuzimanje, primitak, čuvanje ili nadzor nad stvarima, isporuka i slično svi imaju konotaciju fizičkog transfera stvari između osoba, dok se danas u praksi taj transfer više ne događa na taj način.[87] To u praksi uzrokuje sporove i zbog toga se nameće potreba definiranja početka i kraja razdoblja odgovornosti na način koji će stvarati manje nedoumica. Zbog brojnih pravnih posljedica koje su ovdje samo sažeto naznačene razvidno je od kolike je važnosti da dostava ili predaja tereta primatelju, a time i definiranje razdoblja prijevoznikove odgovornosti budu normativno jasno uređeni u smislu što je moguće preciznijih kriterija za njihovo utvrđivanje.

Novije konvencije (Hamburška pravila, Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe i nacrt Konvencije o prijevoznom pravu), kao i naš PZ određuju odgovornost prijevoznika "od prijema do predaje" odnosno od "preuzimanja robe do trenutka njezine isporuke". Hamburška pravila u čl. 4. propisuju da odgovornost prijevoznika završava predajom robe u luci iskrcaja. Pomorski zakonik u čl. 559. propisuje: "brodar odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta

[85] Brunetti, III/1 str. 180., prema Milan Špehar, *Odgovornost brodara osvrtom i na Haška pravila*, vlastita naklada, Zagreb, 1939., str. 37.

[86] Ovdje se ponajprije misli na ugovore o ukrcaju i iskrcaju odnosno prekrcaju tereta. Ratko Miklaušić Ugovorni odnosi kod ukrcaja i iskrcaja tereta iz broda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci* 23 2002 Suppl. (2) str. 195-218.: "Iako se ovi ugovori nastavljaju na ugovor o prijevozu, na način da povezuju kopneni i pomorski prijevoz, oni imaju samostalnu pravnu prirodu, posebnu pravnu problematiku, a u odnosu na ugovor o prijevozu su "*res inter alios acta.*"

[87] Ziel, *o.c.*

koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje...".[88] Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe u odredbi čl. 14. st. 1. određuje da "odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za robu obuhvaća razdoblje od trenutka preuzimanja robe do trenutka njezine isporuke." Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu, također slijedi spomenuta rješenja i on propisuje u čl. 4.1.1 (a to je članak koji govori o trajanju prijevoznikove odgovornosti) da odgovornost prijevoznika za stvari, prema tom instrumentu pokriva razdoblje od kada je prijevoznik preuzeo stvari do trenutka kada su stvari isporučene primatelju (označila V.S.). Ovakva normativna rješenja mogu se ocijeniti kao primjerenija jer znatno pojednostavljuju utvrđivanje trenutka dostave, a time i prestanak prijevoznikove odgovornosti za stvari, početak tijeka rokova zastare i sl.

Za određivanje trenutka prestanka odgovornosti prijevoznika ključna je definicija pojma "primatelja". Pravilo je da je prijevoznik dužan predati teret ovlaštenom primatelju. Pojam primatelja (engl. *consignee* ili *receiver*) definiraju Hamburška pravila, Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe i novi nacrt Konvencije o prijevoznom pravu, dok Haška pravila nemaju definiciju pojma primatelj u članku 1. koji govori o značenju pojmova koje ista konvencija u svom tekstu rabi. Sam pojam primatelja u pravilu nije sporan, to je osoba koja je ovlaštena primiti robu. Ovakvu definiciju imaju Hamburška pravila (čl. 1. st. 4.)[89] i Konvencija o međunarodnom multimodalno prijevoz robe (čl. 1. st. 6.). Novi nacrt konvencije o prijevoznom pravu donosi malo širu definiciju pojma, pa primatelja određuje kao osobu ovlaštenu primiti robu prema ugovoru o prijevozu ili prijevoznom dokumentu ili elektroničkom zapisu. Definicija iz nacrta Konvencije je potpunija, a time i sadržajno kvalitetnija jer se već u njoj upućuje na modalitete preuzimanja tereta, a oni ovise o tome odvija li se prijevoz bez prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa ili je izdana prijevozna isprava. Iz toga se posredno može izvesti pravilo da je prijevoznik dužan predati teret ovlaštenom imatelju prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa, a ako takva isprava nije izdana, onda osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu. Ovakvo suvremenije rješenje sadrži i naš Pomorski zakonik. Primatelj je definiran

[88] Znači, odredba hrvatskog PZ u potpunosti odgovara Hamburškim pravilima. Međutim, PZ u čl. 584. st. 2. toč. 1. predviđa da se odgovornost brodara može ugovorom mijenjati u korist brodara u slučaju oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcaja ili nakon iskrcaja.

[89] Osim ove okvirne odredbe, Hamburška pravila ne razrađuju detaljno ovlaštenje primatelja primiti robu. Primjenom općih načela pomorskog prava može se zaključiti da primatelj može biti ovlašten primiti teret na temelju ugovora ili na temelju teretnice (na ime, po naredbi, na donositelja) ili druge isprave. Hamburška pravila ne donose ni propise o cediranju prava primatelja, pa možemo zaključiti da se to rješava prema nacionalnom pravu koje se primjenjuje.

kao osoba ovlaštena primiti teret od brodara.[90] Također, PZ u svom zakonskom tekstu razrađuje pravni temelj na kojem se vrši predaja tereta primatelju. On ovisi o tome je li izdana prijevozna isprava ili ne. Čl. 540. propisuje: "brodar je dužan predati teret ovlaštenom imatelju teretnica, a ako ta isprava nije izdana osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu".

Znači, primatelj robe može biti određen u ugovoru o međunarodnom prijevozu robe, ali to ne mora uvijek biti slučaj, on se može legitimirati prezentacijom prijevozne isprave koja ima svojstvo vrijednosnog papira. U trenutku zaključenja ugovora o prijevozu robe morem primatelj ne mora biti određena osoba, bitno je da se utvrdi način na koji se može legitimirati primatelj robe u mjestu odredišta. U poslovnoj praksi su također česti slučajevi da ugovoreni primatelj robe ima ovlaštenje odrediti drugu osobu kao primatelja robe i u onim slučajevima kada se u konkretnom ugovoru o međunarodnom prijevozu robe ne izdaje prijevozna isprava koja ima svojstva vrijednosnog papira. Primatelj robe nije ugovorna strana u ugovoru o prijevozu robe morem, iako na temelju ovog ugovora može biti određeno da primatelj prihvaćanjem robe jednostranom svojom izjavom volje stječe niz značajnih prava i obveza. Osnovna obveza koju na ovakav način stječe primatelj u svim prijevoznim granama je obveza plaćanja prijevoznine i naknada drugih prijevoznik troškova prijevozniku. Ovo pravilo omogućuje jednostavnije reguliranje pravnih odnosa između prijevoznika i korisnika prijevoza poslije izvršenog prijevoza robe, jer se u mjestu dostave najčešće nalazi primatelj a ne i pošiljatelj robe. Primatelj robe može, ali ne mora, na temelju ugovora o međunarodnom prijevozu robe prihvatiti obvezu plaćanja prijeovznine i naknadu troškova. Ovakav položaj primatelja ipak ne stvara prijevozniku rizik nemogućnosti realizacije svojih ugovornih zahtjeva, zato što na temelju odgovarajućih zakonskih propisa ima pravo zaloga i pravo retencije u cilju osiguravanja njegovih ugovornih zahtjeva. Prijevoznik nema interes niti je najčešće obvezan predati robu primatelju koji odbije platiti prijeovzninu i druge troškove, jer prijevoznik predajom robe primatelju gubi zakonska sredstva osiguranja svojih ugovornih zahtjeva, jer su ona uvjetovana držanjem robe od strane prijevoznika.[91]

U svakom slučaju, dostava stvari uvijek treba biti izvršena ovlaštenom primatelju. Slijedom toga, a primjenom pravila "*argumentum a contrario*" sudska praksa zauzela je stajalište da se predaja tereta neovlaštenoj osobi smatra gubitkom tereta.[92] Takvo

[90] Definicija je sadržana u čl. 463. koji donosi značenje izraza upotrijebljenih u glavi II (Ugovori o iskorištavanju brodova) Pomorskog zakonika.

[91] Slavko Carić, Miodrag Trajković, Ivo Grabovac, Drago Pavić, Ivica Jankovec, Velimir Filipović, Predrag Šulejić i Predrag Stanković: *Saobraćajno pravo*, Naučna knjiga , Beograd 1990. str. 19.

[92] Presuda Trgovačkog suda u Marseille od 9. rujna 1975. objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 70, 1976., str. 68.

tumačenje pronalazimo i u hrvatskoj pomorskopravnoj doktrini.[93] Predaja tereta neovlaštenoj osobi ne stvara izvanugovornu odgovornost brodara. Brodar koji je predao teret neovlaštenoj osobi odgovara iz ugovornog odnosa onome kome je teret morao biti predan.[94] Zastara za naknadu štete prouzročene predajom tereta neovlaštenoj osobi počinje teći od dana kada je taj teret predan.[95]

6. 2. Dostava stvari kada je izdana prenosiva prijevozna isprava

Prema nacrtu Konvencije o prijevoznom pravu kada u pravnom poslu prijevoza stvari morem postoji prenosivi dokument, držatelj tog dokumenta je osoba ovlaštena potraživati isporuku stvari, a prijevoznik je obvezan dostaviti stvari toj osobi prilikom predaje prenosivog dokumenta (čl. 10.3.2. (i) (a)). Dakle, nacrt Konvencije propisuje da ako držatelj zahtijeva isporuku, prijevoznik je obvezan izvršiti isporuku, a posljedično se oslobađa svoje obveze prema ugovoru o prijevozu, a to je isporuka stvari na mjestu destinacije. Osim toga članak (a) slijedi uobičajenu praksu prema kojoj prenosivi dokument treba biti predan od strane njegovog imatelja prijevozniku. Ovakva praksa također štiti prijevoznika jer isključuje mogućnost tzv. "pogrešne dostave" i predaje stvari neovlaštenoj osobi.

Komentatori objašnjavaju da odredba čl. 10.3.2. (i) (a) ima ograničenu primjenu. U skladu s postojećom praksom, držatelj koji ne vrši niti jedno pravo prema ugovoru o prijevozu, je ovlašten ali ne i obvezan zahtijevati isporuku.[96] Osim toga, ovaj članak (10.3.2) ne isključuje mogućnost da se isporuka stvari od strane prijevoznika u mjestu odredišta izvrši bez predaje prenosive isprave ili bez predstavljanja imatelja prava prema prenosivoj ispravi (čl. 10.3.2.(iii)).

Problem za prijevoznika može nastati ako je prenosiva prijevozna isprava izdana, a prijevoznik isporuči stvari nekome koji "još uvijek" nije držatelj teretnice, on se tada izlaže velikom riziku, jer njegova obveza je isporuka stvari imatelju tog dokumenta. Funkcija teretnice bazira se na pretpostavci da držatelj teretnice tu ispravu

---

[93] Brajković, V., Čolović, I., Filipović, V., Jakaša, B., Katičić, N., Pallua, E., Tomašić, V., Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentatorskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 228.: "O gubitku se radi kad brodar nije u mogućnosti na odredištu predati ovlaštenom primatelju teret koji je preuzeo na prijevoz... O gubitku se radi i kad se ustanovi da je brodar teret predao neovlaštenoj osobi."

[94] Odluka Apelacionog suda u Genovi od 28. veljače 1966., objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 37, 1968. str. 56-58.

[95] Odluka Trgovačkog suda u Marseille od 9. rujna 1975. objavljeno u *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* br. 70, 1976., str. 68.

[96] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 63.

predoči prijevozniku nakon dolaska stvari, a posljedica toga je da prijevoznik isporuči stvari kada mu je taj dokument predan. Međutim, često teretnica nije dostupna u trenutku kada stvari stignu na odredište. To može biti uzrokovano nizom poslovnih razloga, npr. postupci oko ugovaranja kreditnih uvjeta ili nekog drugog financijskog aranžmana u svezi stvari mogu potrajati duže nego što traje samo prijevozno putovanje. To može nastati i zbog udaljenosti mjesta odredišta ili zbog određenih administrativnih zapreka. Zbog svega toga, nametanje prijevozniku obveze da stvari dostavi isključivo predajom teretnice, u današnjim uvjetima poslovanja može biti znatno otežano. Ziel objašnjava da se praksa danas odmaknula daleko od klasičnog sistema teretnice. Isti autor iznosi iznimno interesantne statističke podatke, prema kojima zaključuje da je učestalost nedostupnosti teretnice na mjestu destinacije podcijenjena. Procjenjuje se da u linijskom prijevozu u 15 % slučajeva nema predaje dokumenta. Kod brodarskih ugovora, ta pojava (brojka) je znatno viša oko 50%, dok u trgovini pojedinim proizvodima kao mineralnim uljima, postotak raste do blizu 100 %. Mnogi brodarski ugovori danas uključuju standardne klauzule prema kojima je prijevoznik dužan isporučiti stvari na odredištu bez izdavanja teretnice, ali isključivo prema uputama čarterera.[97]

S druge strane držatelj se oslanja na sigurnost koju prenosivi dokument pruža. Komentatori Konvencije slikovito to opisuju riječima: "on se zakonito oslanja na prenosivi dokument kao njegov "ključ" za stvari."[98] Također, odredba članka 10 naglašava da je funkcija teretnice dvostruka: služi kao ugovor o prijevozu i isprava koja daje pravo na stvari u isto vrijeme.

Tijekom prijevoza prava krcatelja mogu biti prenijeta na stranu koja ima nadzor, pa odatle izravna implikacija i na ovlaštenja u svezi dostave primatelju. Slijedom toga nacrt Konvencije regulira i slučajeve tzv. "ranije isporuke", znači, ako je isporuka stvari izvršena bez predaje isprave, a držatelj prijevozne isprave je postao držatelj nakon što je prijevoznik isporučio stvari primatelju ili osobi ovlaštenoj prema ugovoru ili drugom sporazumu (10.3.2. (iv)). Dakle, u okviru dostave stvari primatelju problem koji može nastati je ako je isporuka stvari u mjestu odredišta izvršena bez predaje (bez izručivanja) prenosive prijevozne isprave prijevozniku ili bez predstavljanja u skladu s procedurom predviđenom nacrtom Konvencije, a nakon tako izvršene dostave osoba stekne prenosivu ispravu, točnije postane njezin držatelj nakon što je prijevoznik isporučio stvari primatelju. Pitanje je koja prava su povezana sa prenosivim dokumentom nakon isporuke stvari u opisanom slučaju. Čl. 10.3.2. (iv) rješava ovakvu situaciju. Ovdje je sadržana ideja da treća osoba u dobroj vjeri, držatelj prenosivog

[97] Ziel, *o.c.*

[98] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 60.

dokumenta zaslužuje zaštitu. Ako treća osoba držatelj prenosivog dokumenta u trenutku stjecanja tog dokumenta opravdano (razumno) nije mogla znati da je isporuka stvari već izvršena, on ne gubi svoje pravo na preuzimanje stvari. Nacrt konvencije ne govori ništa o mogućnosti prava na povrat koje bi prijevoznik imao prema krcatelju u slučaju kada on ne može kompenzirati svoju štetu prema "neškodljivom" držatelju. Ovo je druga strana kompromisa koji je postignut u ovoj novoj proceduri, smatra Ziel[99]. Isti autor se pita kako imatelj (držatelj) prenosivog dokumenta razumno može znati da je isporuka stvari izvršena bez predaje dokumenta? Po njegovom mišljenju to može zahtijevati novi primatelj tog dokumenta koji je obratio pozornost na datum u tom dokumentu. On može shvatiti da se to odnosi na uobičajeno trajanje putovanja. Također, može se očekivati da novi primatelj poznaje običaje i praksu na tržištu s kojim je dokument povezan. Na pojedinim tržištima, isporuka stvari bez predaje teretnice postala je pravilo više nego iznimka. Kada osoba stekne prenosivi dokument nakon isporuke, on razumno može smatrati da stvari nisu isporučene, a ukoliko se to dogodilo, on prima dokument koji je beznačajan u njegovom odnosu prema prijevozniku. Međutim, nacrt Konvencije predviđa iznimku od ovog pravila i to u korist zaštite strane tereta, točnije kupca, ako je dokument predan njemu u okviru izvršavanja ugovora ili drugog sporazuma postignutog prije isporuke stvari. U tom slučaju još uvijek postoji pravo povezano s dokumentom, ali ne više i pravo izvršiti isporuku (čl.10.3.2.(iv)). Ova procedura koja je propisana u čl. 10.3 može biti manje sigurna od one procedure koju pruža sustav teretnice. Doista, krcatelj koji je u obvezi pružiti upute u svezi isporuke, može zloupotrijebiti to pravo. Međutim, također je jasno da klasični sustav teretnice u praksi također sadrži određene praznine. Prema opisanom rješenju nacrta Konvencije rizik povezan s pogrešnom dostavom stavljen je na stranu prijevoznika.

Komentatori nacrta Konvencije[100] objašnjavaju da često držátelj zna ili razumno treba znati da je isporuka izvršena bez predaje prenosivog dokumenta. U tom slučaju, i ako on postane držatelj nakon takve isporuke nema više razloga za njegovu zaštitu. U opisanom slučaju on jedino stječe tj. zadržava prava prema teretnici (to je pravo zahtijevati odštetu za stvari) ako je on postao držatelj prema ugovoru ili drugom sporazumu koji je već postojao prije isporuke. Inače sé prava iz teretnice moraju smatrati iskorištenima. Konačno, ova odredba pokriva "*bona fide*" slučajeve kada je predaja teretnice unutar niza (lanca) prodavatelja i kupaca zakašnjela. To ne isključuje mogućnost da nakon isporuke, prava iz teretnice koja su iskorištena mogu biti prenijeta na treću osobu, ali to se mora utanačiti posebnim sporazumom, a ne samo predočenjem

[99] Ziel *o.c.*

[100] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu *o.c.* str. 64.

teretnice. Smatramo kako će se najčešće raditi o ustupanju prava na naknadu štete ukoliko su stvari oštećene, ili subrogaciji prava iz osiguranja.

U slučaju kada je više od jednog izvornika prenosive prijevozne isprave izdano nacrt Konvencije slijedi postojeću praksu i propisuje u čl. 10.3.2. (i) (a) da će predavanje jednog izvornog dokumenta biti dovoljno i ostali izvornici neće imati nikakav učinak ili vrijednost. Poznato je da to rješenje usvaja i naš Pomorski zakonik. Naime, ako je izdano nekoliko izvornih primjeraka teretnice, svaki ovlašteni (zakoniti) imatelj ima pravo zatražiti predaju tereta. Ako je netko od ovlaštenih imatelja iskoristio svoje pravo, naš Zakonik naglašava kako bi se izbjegle nezgodne posljedice ostali primjerci gube važnost za prijevoznika, tj. više ga ne obvezuju (tzv. kasatorna klauzula).[101]

6. 3. Dostava stvari kada ne postoji prenosiva prijevozna isprava

Prijevoznikova obveza prema nacrtu Konvencije je prevesti stvari do odredišta i isporučiti ih primatelju (čl. 5.1). Čl. 10.3.1 objašnjava ovu obvezu u slučaju kada ne postoji prenosivi dokument. Tada prijevoznik mora dostaviti stvari osobi koja je "označena" tj. imenovana od krcatelja ili od strane koja ima nadzor (ako je to osoba različita od krcatelja), a primatelj se mora pravilno identificirati. Čl. 10.3.1. (i) i (ii) propisuje da je strana koja ima nadzor dužna savjetovati prijevoznika, tj. davati prijevozniku upute prije i za vrijeme dolaska stvari na mjesto odredišta, a to se odnosi i na informiranje prijevoznika o imenu (osobi) primatelja. Prijevoznik je dužan dostaviti stvari primatelju kada se on pravilno identificira. Dakle, kada nema prenosive prijevozne isprave prijevoznikov ugovorni partner, a to je krcatelj ili strana koja ima nadzor, ako je on osoba različita od krcatelja ima obvezu pobrinuti se o tome da stvari budu preuzete. Komentatori nacrta Konvencije skreću pozornost na to da u ovom slučaju ne postoji dvostruka funkcija ugovora o prijevozu.[102] Time se želi otkloniti zabluda i naglasiti da u situaciji kada nije izdana prijevozna isprava, ugovor o prijevozu ne preuzima funkciju prijevozne isprave, a to znači da ne može služiti kao isprava koja daje pravo na stvari.

6. 4. Obveza primatelja preuzeti robu

S obzirom na prijevoznikovu obvezu dostaviti stvari, logično je upitati se postoji li korespondirajuća obveza primatelja. Znači, postoji li s druge strane obveza primatelja preuzeti robu na odredištu? Aktualne konvencije iz područja prijevoza stvari morem

[101] Tako objašnjava Ivo Grabovac: Prijevozno ugovorno pravo, o.c. str. 61.

[102] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.*, str. 54.

nisu sadržavale obvezu primatelja da preuzme stvari kada iste stignu na odredište. Dakle, postojeća praksa nije nužno tražila (obvezivala) da primatelj preuzme stvari. Nacrt Konvencije uvrštava korespondirajući normu tj. generalnu preuzimateljevu obvezu u čl. 10.1: "kada stvari stignu na odredište primatelj je dužan izvršiti svoje pravo iz ugovora i preuzeti ih na mjestu i u vrijeme kako je to riješeno u čl. 4.1.3". Međutim, odmah se moramo upitati što se događa u slučaju ako primatelj ne udovolji toj obvezi, znači ne preuzme stvari. Slijedi li za njega kakva "sankcija", tj. koje posljedice mogu nastupiti. Prije toga korisno je konstatirati kako primatelj nije ugovorna stranka u ugovoru o prijevozu stvari morem, on je osoba ovlaštena od krcatelja primiti (preuzeti) stvari. Odgovor na to pitanje koja je posljedica neispunjenja obveze primatelja možemo pronaći u odredbi čl. 12.2. Ona propisuje da jedino ako primatelj vrši neko od prava prema ugovoru o prijevozu, on je obvezan preuzeti stvari. Ako primatelj ne vrši nijedno pravo, on nema obvezu preuzeti stvari. Posljedica nepreuzimanja stvari u slučaju, kada je to obveza primatelja je da prijevoznik više nije odgovoran za gubitak ili oštećenje stvari. Ziel[103] tumači kako Nacrt Konvencije nema odredbi o eventualnoj odgovornosti primatelja, ali ona se može pretpostaviti ako se nacionalno pravo primjenjuje na tu odgovornost. Zbog takve situacije pitanje koje se nameće je kakav je u tom slučaju pravni položaj ostalih stranaka koje su uključene u taj pravni posao, ponajprije prijevoznika.

6. 5. Dužnosti prijevoznika u slučaju nemogućnosti predaje robe primatelju

Nerijetko, kada se teret ne preda ili ne može predati primatelju jer se na ugovorenom mjestu i u ugovoreno vrijeme primatelj nije javio, situacija nije simplificirana već iz toga proističe niz otvorenih problema. Razlozi za nemogućnost preuzimanja tereta tj. predaju primatelju su mnogobrojni. Prijevozniku može biti nepoznato tko je ovlašteni primatelj i nije ga mogao pronaći, primatelj iz bilo kojeg razloga može odustati od preuzimanja tereta ili biti spriječen u mogućnosti preuzeti teret. Moguće je također, da se na preuzimanju tereta pojavi više imatelja prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa. Postoje slučajevi kada stvari prema pravu ili propisima koji se primjenjuju u mjestu isporuke moraju biti predane tijelu vlasti ili trećoj osobi. Također, može se raditi o slučaju da ne postoji prikladno skladište ili nisu dostupne određene olakšice na odredištu. Ponekad fizički nije moguće na nekim destinacijama predati stvari na čuvanje.

Dakle, pitanje koje se može postaviti što se događa ako se primatelj ne pojavi na odredištu ili inače proizlazi da on nije zainteresiran za stvari. Odredbe čl. 10.3.2. (ii) i 10.4.1 bave se situacijom kada stvari ne budu preuzete na odredištu. Komentatori

[103] Ziel, *o.c.*

nacrta Konvencije[104] ističu da se prava funkcija teretnice na taj način dovodi u pitanje. Naime, ukoliko se držatelj ne pojavi prijevoznik mora prvo tražiti instrukcije (čl. 10.3.2. (ii)). Osoba koja ima tu dužnost dužna ih je i dati, osim ako je u međuvremenu oslobođena svoje obveze. Čl. 10.3.2. (ii) propisuje ako držatelj ne zatraži isporuku stvari od prijevoznika nakon njihovog dolaska na mjesto odredišta, prijevoznik je dužan obavijestiti stranu koja ima nadzor, ili ako je nakon razumnog nastojanja nemoguće identificirati ili pronaći stranu koja ima nadzor, smatrat će se da je to krcatelj. U tom slučaju strana koja ima nadzor ili krcatelj moraju prijevozniku dati upute u pogledu isporuke stvari. Ako je prijevoznik u nemogućnosti nakon razumnog nastojanja identificirati ili pronaći stranu koja ima nadzor ili krcatelja tada će se osoba navedena u čl. 7.7[105] smatrati krcateljem za potrebe ovog članka.

Međutim, za vrijeme putovanja prava krcatelja mogu biti prenesena na stranu koja ima nadzor. Stoga, ako držatelj prenosivog dokumenta ne potražuje stvari, prijevoznik je usmjeren prvo na tu osobu i može zahtijevati od njega upute u svezi isporuke stvari. Ukoliko prijevoznik ne može ući u trag strani koja ima nadzor, on je ovlašten obratiti se krcatelju za upute. Ako on ne može pronaći krcatelja, tada je dužan obratiti se krcatelju iz ugovora (tzv. "*documentary shipper*"). Sve ove osobe na zahtjev prijevoznika imaju obvezu pružiti odgovarajuće upute. Oni mogu, npr. osloboditi prijevoznika obveze u svezi stvari preuzimanjem stvari natrag. U biti ova procedura nije puno drugačija od one koja postoji kod brodarskih ugovora. Kod njih čarterer i prijevoznik često ugovaraju da će prijevoznik biti obavezan zahtijevati od čarterera upute u svezi s isporukom stvari (*delivery instructions*) kada se držatelj teretnice ne pojavi na odredištu. Nacrt Konvencije donosi pravilo prema kojem prijevoznik koji prevozi stvari prema uputama strane koja ima nadzor ili krcatelja u skladu s stavkom (ii) gore opisanim, dakle, u slučaju kada držatelj ne zatraži isporuku stvari, a prijevoznik ne može pronaći stranu koja ima nadzor prijevoznik će biti oslobođen obveze isporuke stvari prema ugovoru o prijevozu držatelju, bez obzira na to je li je prenosivi dokument predan ili se osoba koja zahtijeva isporuku prema prenosivom elektronskom dokumentu predstavila u skladu sa pravilnom procedurom kao držatelj (čl. 10.3.2. (iii)). Dakle, ovaj članak (čl. 10.3.2. (iii)) propisuje koja posljedica nastaje za prijevoznika kada se prijevoznik ravna po uputama danim prema prethodnom stavku (čl. 10.3.2. (ii)). U tom slučaju on se oslobađa svoje generalne obveze dostave stvari primatelju. Za izbjegavanje sumnje on se ne oslobađa svih obveza

[104] Komentar nacrta Konvencije o prijevoznom pravu, *o.c.* str. 63.

[105] Čl. 7.7. sadrži odredbu prema kojoj ako osoba označena kao "krcatelj" u ugovornom utanačenju stranaka, iako nije krcatelj u smislu kako je to definirano u čl. 1.19 preuzme prijevoznu ispravu ili elektronički zapis onda je on osoba koja ima: (a) obveze i odgovornosti nametnute krcatelju prema ovom članku i prema čl. 11.5, kao i (b) krcateljeva prava i imunitete propisane ovim čl. i čl. 13. Ovo pravo, tj. obveza proizlazi iz članka 11.5. Detaljnije o tome tko se smatra osobom u smislu čl. 7.7, te o njezinom položaj opširnije *supra t. 5.4.*

prema ugovoru o prijevozu, kao npr. platiti naknadu ako su stvari dostavljene oštećene. Nacrt konvencije ne govori ništa o mogućnosti prava na povrat koje bi prijevoznik imao prema krcatelju u slučaju kad on ne može kompenzirati svoju štetu prema "neškodljivom" držatelju. Rizik je prema ovoj odredbi na krcatelju. Posljedica ove odredbe je da držatelj teretnice ponovno dolazi do izražaja.

Konačno, čl. 10.4.1 nudi prijevozniku koji nije izvršio dostavu stvari primatelju primjereno rješenje prema kojem se on može osloboditi svoje daljnje odgovornosti za stvari. Naime, radi se o slučajevima ako stvari ne budu preuzete od strane primatelja u vrijeme i na mjestu spomenutom u čl. 4.1.3 i nema izričitog ili neizravnog sporazuma zaključenog između prijevoznika ili stvarnog prijevoznika i primatelja koji bi slijedio iz ugovora o prijevozu ili ako prijevozniku nije dopušteno prema pravu ili pravilima koje se primjenjuje isporučiti stvari primatelju. U tim slučajevima prijevoznik nema drugog izbora već koristiti pravo iz čl. 10.4.1. (b), a to je da na rizik i za račun osobe koja ima pravo na stvarima poduzme neko ili sva prava ili sredstva, a to su mogućnost da uskladišti stvari na prikladnom mjestu, raspakira stvari ako su one pakirane u kontejneru ili poduzme drugi postupak koji je prema mišljenju prijevoznika u interesu stvari i prema okolnostima se razumno može zahtijevati, zatim proda stvari u skladu s praksom, te prema pravu i propisima koji postoje u mjestu gdje se stvari nalaze. Prijevoznik je ovlašten koristiti se ovim pravom jedino ako je obavijestio osobu navedenu u ugovornom utanačenju stranaka kao osobu koju treba obavijestiti o dolasku stvari na odredište.

Nacrt Konvencije sadrži jednostavno rješenje, i propisuje u čl. 10.1 ako primatelj ne izvrši tu svoju obvezu i stvari ostanu kod prijevoznika ili stvarnog prijevoznika, prijevoznik ili stvarni prijevoznik mogu u interesu stvari postupiti kao agenti primatelja, ali bez odgovornosti za gubitak ili uništenje tih stvari, osim ako su gubitak ili oštećenje rezultat osobnog djelovanja ili propusta prijevoznika izvršenih s namjerom da se prouzroči takav gubitak ili oštećenje stvari, ili bezobzirno postupanje i sa znanjem da će takav gubitak ili oštećenje vjerojatno nastati. Znači, polazna ideja za ovakvo normativno rješenje je pružanje mogućnosti prijevozniku da se može "osloboditi" stvari. Točnije, po potrebi raspolagati sa stvarima ako one ne budu preuzete. Prijevoznika se ne može prisiljavati da preuzme na sebe dodatne troškove i rizik koji mogu nastati ako stvari ostanu u njegovom držanju. Naš zakonodavac je analogno normirao ovu situaciju.[106]

[106] Čl. 553. PZ propisuje ako se primatelj tereta ne javi, ili ako se ne može pronaći, ili ako neće ili ne može preuzeti teret, odnosno ako se prije predaje tereta javi više zakonitih imatelja teretnice, brodar je dužan tražiti uputu od krcatelja, odnosno od naručitelja. Članak 554. PZ propisuje ako brodar, koji je tražio uputu od krcatelja, odnosno naručitelja, ne primi na vrijeme tu uputu ili primljenu uputu ne može izvršiti, on može postupiti prema članku 548. PZ, to znači, na trošak i rizik primatelja ili druge osobe ovlaštene raspolagati teretom, iskrcati teret i čuvati ga sam ili ga dati na čuvanje javnom skladištu ili drugoj prikladnoj osobi.

7. ZAKLJUČAK

Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu usvaja dosta tradicionalnih rješenja i to ga čini sličnim s Haškim pravilima. Upravo to će pridonijet očuvanju postojeće sudske i poslovne prakse. Ovdje se ponajprije misli na uporabu dobro poznatog standarda "dužna pažnja", te osposobljavanje broda za plovidbu, postupanje s teretom i slične obveze oko kojih postoje čvrsta stajališta doktrine i sudske prakse.

S druge strane, on nesporno sadrži suvremenija rješenja od onih sadržanih u aktualnim konvencijama iz područja prijevoza stvari morem. Usvajanje suvremenih standarda u pogledu sposobnosti broda za plovidbu i obveza ulaganja dužne pažnje tijekom čitavog razdoblja dok su stvari pod njegovim nadzorom, te suvremeni imperativi koje postavljaju interesi zaštite okoliša, a sve to kao podrška, točnije doprinos ujednačenosti s pratećim konvencijama čini Nacrt konvencije suvremenim i modernim instrumentom.

Najveći doprinos uvođenja prava nadzora odnosno njegovog normiranja je ponajprije u tome što kroz pravilnu uporabu prava nadzora najvažnija stvarnopravna funkcija prenosivog transportnog dokumenta može i bez izdavanja tog dokumenta biti zaštićena. Kroz uporabu prava nadzora otvara se mogućnost za ukidanje prenosivog dokumenta u korist posla koji se temelji na elektroničkoj komunikaciji između stranaka.

Ako se ova međunarodna konvencija donese i stupi na snagu, dakle na međunarodnoj razini prihvate njezina rješenja, tada bi u cilju usklađenosti domaćeg pozitivnog prava i međunarodnih propisa bilo poželjno njezina rješenja preuzeti i u Pomorski zakonik. Pretpostavljamo da bi moguće izmjene trebale ići u smjeru uvrštavanja i u hrvatsko pozitivno pravo ovih novina za koje se pretpostavlja da će zasigurno u nekom obliku zaživjeti i u pomorskom prijevoznom pravu biti prihvaćene, poput prava nadzora, prilagodbe prijevoznikovih obveza suvremenim standardima sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša, te elektronske razmjene podataka.

Međutim, budući da je za sada još uvijek nepoznata sudbina ovog instrumenta, a osim toga on se nalazi u obliku nacrta konvencije, uz to su vrlo malobrojna očitovanja pomorskopravne doktrine o njemu, smatramo da je oportuno pričekati s odlukama o preuzimanju njegovih rješenja, a pogotovo nekih spornih rješenja o kojima smo govorili i koja vjerojatno neće zaživjeti u obliku u kojem su predviđena ovim nacrtom Konvencije o prijevoznom pravu.

Summary:

CARRIER'S OBLIGATIONS - NEW PROVISIONS PROPOSED BY THE DRAFT INSTRUMENT ON TRANSPORT LAW

This paper presents and analyses new provisions proposed by the CMI/UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law in respect of the carrier's obligations. A comparison is made between formulations contained in the Hamburg and the Hague Rules.

Two main obligations of the carrier - his duty to care for the cargo and his obligations with respect to the ship - are analyzed in detail. Among other things, the author pays special attention to proposals concerning the introduction of the carrier's obligation of "due diligence" for the whole period of his responsibility. The mentioned changes have been considered as a support to the requirements set out by the International Safety Management Code in respect of the safety and maintenance of the ship during her operation. Different comments are analyzed.

The paper deals with other important questions considering the obligations of the carrier such as delivery to the consignee and exceptions to duties of care. These provisions show important changes in relation to actual conventions.

The most significant news is the introduction of the provision of the "right of control", which has not been dealt with in maritime conventions so far. In this paper the author gives the definition of the concept of the "right of control", explains who the "controlling party" is, analyses his obligations as well as the transfer of rights and obligations. Finally she explains the obligation of the carrier to follow the instructions of the controlling party.

The Draft Instrument on Transport Law has introduced many contemporary solutions, but it intends to make compromise between traditional and modern imperatives imposed by pollution preservation, international standards for the safe management and operation of ships and electronic communication. In spite of its goal to provide an adequate regulation of carrier's obligations the Convention has not achieved optimal results. Nevertheless, it included a considerable number of modern tendencies, which are critically evaluated in the paper.

Key words: Draft Instrument on Transport Law, carriage of goods by sea, carrier's obligations, duties of care for the cargo, seaworthiness, exceptions to duties of care, right of control, controlling party, transfer of rights and obligations, delivery to the consignee.

REGLEMENTARNO INOVIRANJE PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA U PRIJEDLOGU ZAKONA O POMORSKOJ PLOVIDBI U ODNOSU NA MEĐUNARODNO KONVENCIJSKO I KOMPARATIVNO PRAVO I ZAKON O POMORSKOJ I UNUTRAŠNJOJ PLOVIDBI

Mr. sc. SAVO MARKOVIĆ,
zamjenik izvršnog direktora
Barska plovidba
Obala 13. jula bb, 85000 Bar

UDK 347.791.6
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 02.02.2004.
Prihvaćeno za tisak: 21.04.2004.

Pravni institut privremene mjere zaustavljanja brodova razmatran je u inozemnoj pravnoj literaturi, posebno u značajnim djelima F. Berlingierija i W. Tetleya, kao i kroz komentar[1] i segmentarno, u odnosu na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SFRJ iz 1977. godine, u radovima S. Trive, Đ. Ivkovića, B. Lukšića, M. Dike, D. Rušinović i dr., te u odnosu i na Međunarodnu konvenciju o arrestu iz 1952. (D. Ćorić). Novi pomorski zakonici, temeljeni na navedenom ZPUP-u i novim dostignućima međunarodnog konvencijskog prava, u određenim aspektima unaprjeđuju raniju reglementaciju i tretiraju se u hrvatskoj i slovenskoj jurisprudenciji te u radovima drugih autora (I. Grabovac, D. Bolanča, B. Kandare - J. Čizmić, Z. Tasić, J. Marin, M. Pavliha i dr.). Uz osvrt na genezu, ranije legislativno uređenje ove materije i na međunarodno pravo arresta brodova, prikazuju se određene izmjene u crnogorskom, odnosno pravu SiCG koje se odnose na ovu privremenu mjeru.

Ključne riječi: *pravno nasljeđe, Konvencija o zaustavljanju brodova iz 1999., Zakon o pomorskoj plovidbi, primjerenost privremenih mjera, sudska nadležnost, lučka kapetanija.*

---

[1] *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, s napomenama i komentarskim bilješkama, Brajković Vladislav, Čolović Ilija, Filipović Velimir, Jakaša Branko, Katičić Natko, Pallua Emilio, Tomašić Veljko, Triva Siniša - redaktor dr. Siniša Triva, Zagreb 1981.
Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SFRJ br. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90, Sl. list SRJ br. 34/92), koji je stupio na snagu 01.01.1978. godine, prestao je važiti donošenjem Zakona istog naziva, koji je na snazi u SiCG, odnosno važio je za SR Jugoslaviju (Sl. list SRJ br. 12/98). Naime, 1998. godine je, u skladu s ranijom promjenom državnopravnog okvira, stupio na snagu ZPUP koji je odrazio tu promjenu. Uz izvjesne materijalnopravne preinake, promijenjen je i broj članaka, pa numeracija članaka ZPUP iz 1998. ne odgovara onima iz ZPUP-a iz 1977. godine. Rad se poziva na tekst i numeraciju članaka ZPUP-a iz 1998. godine, te na formulacije članaka radnog teksta prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi*.

UVOD

Privremena mjera zaustavljanja broda provodi se na temelju sudske zabrane odlaska broda iz luke u kojoj se nalazi, radi osiguranja zakonski utemeljenih potraživanja predlagatelja Zaustavljanje broda implicira niz pravnih relacija, često u različitim jurisdikcijama, koje su od posebnog značaja za uspješno provođenje ove privremene mjere. One se iskazuju prvenstveno kroz prirodu pomorskih potraživanja, sudsku nadležnost za odlučivanje o meritumu spora, odnos između dužnika, odnosno protivnika predlagatelja i broda koji se nastoji zaustaviti, i vjerovnika odnosno predlagatelja, osiguranja i protuosiguranja za moguće štete uzrokovane pogrešnim zaustavljanjem kao posljedicom imperfektnog postupanja ili neujednačenosti zakonodavnih rješenja.[2] Zaustavljanje broda, kao privremena mjera, predmet je koji uređuje i međunarodno pravo, dok su neke druge privremene mjere uređene nacionalnim zakonodavstvom. Izvršenje i osiguranje na brodovima pomorske i unutrašnje plovidbe, s obzirom na specifičnost odnosa vezanih za zaustavljanje broda te nužnost blažih pretpostavki za provođenje te najslabije vrste osiguranja, dovode do određenih odstupanja od općih pravila o izvršenju i osiguranju. Pravnici koji se bave *arrestom* brodova trebaju znati utvrditi odgovarajuće pretpostavke, ali i subjektivitet stranaka po pravilima strogog procesnog legitimiteta u pravoj jurisdikciji, kako bi zaustavili pravi brod u pravo vrijeme. Efektuacija *arresta* pretpostavlja snalaženje kroz različite jurisdikcije, koje sadrže i određene specifičnosti. Tako u zemljama *Common law* sustava brod (teret i/ili vozarina) može zaplijeniti sud admiraliteta pri podnošenju tužbe ili tijekom postupka po *in rem* tužbi, da bi se osiguralo vjerovnikovo »pomorsko potraživanje«[3]. Vlasnik *res,* prihvaćanjem *writ*-a i davanjem izjave da se brani otpočinje postupak *in rem* i podvrgava se sudskoj nadležnosti (*forum arresti*). Međutim, »ako se ne odluče postati strankom obrane vlastitoga vlasništva, protiv njih se ne može ustanoviti osobna odgovornost u tom postupku«.[4]

Iako su brodovi po svojim imovinskopravnim osobinama pokretne, nepotrošne i sastavljene stvari,[5] na njih se u mnogo čemu primjenjuje pravni režim koji je svojstven

---

[2] Zoran Tasić, International Convention for the Unification of Certain Rules to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952 ("The Arrest Convention"): Review of Certain Provisions, *Uporedno pomorsko pravo*, v. 37, Zagreb 1995., str. 172.

[3] "*Arrest*"; Glossary of Maritime Law, Abbreviations, Definitions, Terms, Links and Odds 'N Ends, By William Tetley, Q.C. (20. 2003.), http://tetley.law.mcgill.ca/maritime/glossarymaritime.htm.

[4] Dorotea Ćorić, Međunarodna unifikacija pravila o postupku privremene mjere zaustavljanje broda, *Uporedno pomorsko pravo*, v. 32, (1-2) Zagreb 1990., str. 45.

[5] Dr. sc. Dragan Bolanča, Privremene mjere kao mjere osiguranja u hrvatskom pomorskom zakonodavstvu, *Pravni vjesnik 12 (1-4)*, Osijek 1996., str. 97.

nekretninama,[6] pa tako i režim izvršenja. Provođenjem izvršenja na brodovima posredno se zadire u interese određenih trećih osoba, kao što su vlasnik tereta, zakonski i hipotekarni vjerovnici, posada, putnici; pri čemu se u najvećoj mogućoj mjeri najčešće nastoje zaštititi interesi tih osoba.[7]

Dugotrajno provođenje izvršenja na brodovima u svezi postupka osiguranja, a i općenito, vodilo bi u izrazitu suprotnost sa potrebama plovidbe, te stoga procesna pravila o provođenju izvršenja trebaju posebno biti inspirirana težnjom za brzim, ekonomičnim i učinkovitim postupanjem koje će po mogućnosti osigurati što nesmetaniju eksploataciju broda, čak i za vrijeme provođenja izvršenja. S druge strane, predmet izvršenja je izuzetno mobilan, što iziskuje posebne mjere čiji je cilj osiguranje učinkovitoga stvarnog i pravnog[8] zahvata nad predmetom izvršenja, koji je podležan osporavanju, ali i opasnosti da ne bude kvantitativno i kvalitativno intenzivan čime se priječi potpuno ostvarenje ciljanog vjerovnikovog prava.[9] Stoga je od posebne važnosti kako konzervacijska, anticipacijska i regulativna funkcija privremene represivno-preventivne sudske zaštite mjerom zaustavljanja broda.[10]

S obzirom na izražen element inozemnosti u pomorskom prometu, strane osobe mogu se pojaviti kao predlagatelji izvršenja ili izvršni dužnici, ovlaštenici nekih drugih stvarnopravnih odnosa ili konkurenti u postupku prinudne prodaje brodova. Navedeno nameće potrebu za rješenjima ustanovljenim međunarodnim konvencijama, koja bi trebala biti ili su recipirane u domaćem zakonodavstvu, ili je pak Srbija i Crna Gora pristupila tim međunarodnopravnim aktima; pri čemu i nadalje ne postoji međunarodnopravno prihvaćen jedinstven sustav izvršenja na brodovima.[11]

Značajni strani pravni sustavi sadrže posebne propise o izvršenju na brodovima. ***Engleski*** *propisi* bili su sadržani u ***Zakonu o nadležnosti sudova*** od 5. srpnja 1956.,

---

[6] Dr. Siniša Triva, Izvršenje i osiguranje na brodovima, *Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu*, God. XXIII - Broj 2-3, Zagreb 1973., str. 280.

[7] Jasenko Marin, Davanje osiguranja postupku osiguranja potraživanja određivanjem privremene mjere na brodu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 34/45-46, Split 1997., str. 205.

[8] Dr. S. Triva, Izvršenje...op.cit., str. 281.

[9] Dr. sc. D. Bolanča i dr. sc. B. Kandare, Mjere osiguranja na brodu u svijetlu odredaba Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 32/39-40, Split 1995., str. 28. Dr. sc. Dragan Bolanča, Privremene mjere kao mjere osiguranja u hrvatskom...op.cit., str. 97.

[10] Dr. sc. Mihajlo Dika, Vrste privremenih mjera prema Ovršnom zakonu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, Volumen 19, Supplement, Rijeka 1998., str. 745.

[11] "Ovlaštenje da se brod zaustavi je krucijalno, koliko i ekstremno sredstvo u naoružanju stranaka koje nastoje zaštititi vlastite interese u pomorskim sporovima. Ali pravni okvir u kojim se brodovi zaustavljaju uopće nije u cijelosti međunarodnog karaktera. Pravo i praksa variraju širom svijetafl. *Arresting ships*, http://www.maritimeadvocate.com/ilsship.htm, p.1.

u dijelu nadležnosti pomorskog suda,[12] dok su propisi **SAD** određeni pravilima ***Vrhovnog suda*** koja su obvezatna u provođenju izvršenja na pomorskim brodovima:[13] *Dopunska pravila C pomorskim potraživanjima u sklopu Federalnih pravila građanskog postupka.* Zaustavljanje broda u **Kanadi** uređeno je ***Federal Court Act***-om iz 1985., a procesno pravno ***Pravilima Federalnog Suda*** iz 1998., u Dijelu 13, od Pravila 481. *et seq.*[14]

U **talijanskom** pravu izvršenje na brodovima je normirano člancima 643-686 ***Zakonika o plovidbi*** iz 1942.[15], te, za pomorske brodove u čl. 489-497. ***Pravilnika za provođenje Zakonika o plovidbi*** iz 1952. godine.

U **francuskom** pravu ta su pravila već bila formulirana u čl. 197-215 ***Code de Commerce***-a iz 1807. i u čl. 23-32 ***Zakona od 10. srpnja 1885. o hipoteci na brodovima***, dok su za brodove unutrašnje plovidbe utvrđeni mjerodavni propisi ***Zakonom od 5. srpnja 1917.*** godine.[16]

---

[12] Paragrafi 5.1 do 5.7 *Practice Direction 61* (admiralitetska potraživanja) promulgirana Dijelom 61 ("*Admiralty Claims*") u Pravilu 61.5 *Civil Procedure Rules 1998.* (S.I. 1998/3132), prema izmjenama, na snazi od 25. ožujka 2002. "*Arrest*"; Glossary of Maritime Law, Abbreviations, Definitions, Terms, Links and Odds 'N Ends, By William Tetley, Q.C., http://tetley.law.mcgill.ca/maritime/glossarymaritime.htm.

[13] *Supplemental Rule C of the Supplemental rules for Certain Admiralty and Maritime Claims*, Ibid. Dorotea Ćorić...op.cit., str. 46. Dok se dopunsko pravilo C odnosi na *arrest*, pravilo B se odnosi na zapljenu (*attachment*).

[14] Izmjene *Federal Court Act*-a iz 1992. stupile su na snagu 1992. SOR 98/106. Ibid.

[15] »Si riportano infatti, con datazioni in verità raramente pacifiche, al 1160 (o 1161) il *Constitutum Usus Pisanae civitatis;* al 1204 le disposizioni concernenti il diritto marittimo che trovarsi nei *Commentarii super consuetudinibus praeclarae civitatis Bari*, attribuite dalla tradizione ai giuidici Andrea e Sparano da Bari; al 1225 gli *Statuta Tarretarum* di Venezia; al 1313, come data più lontana, *l'Imposicio Oficii Gazarie* di Genova; al 1318 il *Breve Portus Kallaretani* di Cagliari; al 1334 gli *Statuti* di Rimini; a non prima del 1339 i »*Capitoli et ordinacioni di la curti di mari di la nobili citati di Messina*« dei *Capitula consulatus maris Messane;* al 1397 lo *Statuto del Mare* di Ancona. Questi *Ordinamenta* tranesi sarebbero pertanto più antichi anche delle due più importanti raccolte medievali: di quella detta *Tabula de Amalpha,* la cui prima parte in latino si attribuisce a non prima del 1131(...); e di quella detta *Consolato del Mare* (...).«
"Ma per il lungo volgere di tempo, a partire dagli ultimi testi imperiali, non ci furono, come ho già ricordato, nè in terra nè sul mare, leggi promananti dal potere politico, e, sul mare, saranno queste raccolte medievali a disciplinare i traffici, valendo come corpi di leggi scritte, fin quando il 1681 Luigi XIV codificherà le leggi della navigazione con la *Ordonnance de la Marine*, attingendo dalle raccolte mediterrance e dalle norme e raccolte delle città anseatiche con le quali entra nel Mediterraneo il diritto nordico, il tutto rifluendo il 1812 nella codificazione napoleonica la quale toglierà alle leggi del mare la separazione dalle leggi commerciali, che però il mare rivendicherà il 1942 riunendo anzi in un'unica disciplina e in un unico codice.... Ecco dunque la grande e secolare importanza di queste raccolte medievali. »Prof. Saverio Nisio dell'Università di Bari, Degli« Ordinamenta et consuetudo maris« di Trani, Estratto da »Archivio storico Pugliese« - Anno XVI - fasc. I-IV, *Conferenza letta a Trani il 22 dicembre 1963.*, pp. 8-9, 22-23.

[16] Dr. S. Triva, Izvršenje...op.cit., str. 281.

U Kini je međutim, zaustavljanje brodova uređeno čl. od 21 do 43 ***Zakona o pomorskom postupku***, koji je stupio na snagu 1. srpnja 2000. godine, a njegove odredbe značajno odražavaju pravila **Konvencije o zaustavljanju brodova** iz 1999. g.[17] Od posebne važnosti je i **Sudsko Tumačenje** Zakona o pomorskom postupku, kao smjernica u implementaciji, koje je Vrhovni Sud NR Kine objavio u prosincu 2002. godine.[18] Ako neko pitanje nije uređeno navedenim Zakonom, primjenjuje se *Zakon o građanskom postupku* kao *lex generalis*.[19]

POVIJEST REGULIRANJA ZAUSTAVLJANJA BRODOVA (SREDNJOVJEKOVNO RAZDOBLJE)

U srednjem vijeku, prema odredbama statuta jadranskih gradova, zaustavljanje nije bilo uređeno kao privremena mjera, već kao **jedna od radnji u izvršnom postupku**, odnosno kao zaustavljanje radi **prodaje broda**.[20] Stjecanje stvarnih prava na brodu realiziralo se posebnim načinom stjecanja vlasničkog prava - zapljenom. Zapljena broda bila je **posljedica akta javnih vlasti,**[21] **oružanog sukoba**, ili se događala na temelju tzv. **prava jačega**, ili je nastala na osnovi **represalija**. Ovaj institut se, uz svoje specifičnosti, može smatrati pretečom *arresta*.

Represalije su u statutima autonomnih jadranskih komuna označavale pravno uređen način kako se može uz pomoć svoje komunalne vlasti naplatiti neko potraživanje od pripadnika drugih autonomnih komuna.[22] S druge strane bila je to mjera suzbijanja nekontrolirane samopomoći.

---

[17] »*Arrest*«...op.cit. http://tetley.law.mcgill.ca/maritime/glossarymaritime.htm.

[18] George Y.B. Wang, Arrest of Ships in China, http://www.forwarderlaw.com/Feature/wang8.htm, p. 1.

[19] Jasenko Marin, *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Zagreb 2003., str. 179.

[20] Jasenko Marin, *Ibid*, str. 3-4

[21] *Vuole il Re che si faccia requisizione per servizio della Curia di dieci navi dei regnicoli e, in mancanza, anche di navi estere, meno che di quelle dei Veneziani. (8 maggio 1273 - I Indizione - Trani).* Scriptum est Guillelmo de sancto honorato et sociis statutis super reparatione et munitione vassellorum Curie etc.... ..., de navibus hominum Regni ubicumque per partes vestre commissionis fuerint, vel in ipsarum defectu de navibus quorumcumque exterorum existentium in eisdem partibus exceptis navibus venetorum pro parte nostre Curie **arrestetis** pro nostris servitiis cum mandaverimus profecturas, signifiantes incontinenti magistris Rationalibus magne Curie nostre, **arrestationem ipsarum navium**, et in quibus locis fuerint cum capacitate cuiuslibet earumdem et nominibus patronorum. Iniungimus vobis preterea, quatenus X naves Curie nostre, venturas apus Brundusium de partibus ...» Francesco Samarelli, *Nuovo contributo su Gli ordinamenti marittimi di Trani*, Molfetta 1937., p. 108. *Bold* - S.M.

[22] Antun Cvitanić, *Iz dalmatinske pravne povijesti (Represalije u dalmatinskom statutarnom pravu)*, Split 2002., str. 718. Represalije: od lat. *reprehendere* - natrag uzeti (*repressaliae, represaliae, repreasaliae*).

Sadržaj odredbi o represalijama glasio je, ukoliko bi pripadnik jedne komune bio izvan teritorija svoje komune opljačkan, morao se, prije nego što pribjegne samopomoći, obratiti svojoj komuni, s prijavom oštećenja. Načelnik (knez/*comes, rector, potestas*) je onda morao nastojati stvar urediti mirnim putem i oštećenom nadoknaditi štetu ili isplatiti dug. U tu svrhu obraćao se komuni na čijem je području počinjena otimačina, odnosno kojoj je pripadao dužnik, kako bi ga primorala da ispuni obvezu prema oštećenom vjerovniku s područja njegove komune.[23] Pri tome se načelnik komune u pravilu služio posebnim izaslanicima (*ambaxatores, nuncii*) koji su osobno njegovo pismo dostavljali adresatu, što se registriralo u posebnu komunalnu knjigu.[24]

Nakon povratka izaslanika čekalo se neko vrijeme hoće li će domaći oštećeni građanin dobiti nadoknadu.[25] Komunalni organi bili su dužni umanjiti visinu potraživanja svojega sugrađanina ako uz iskaze svjedoka, njegove i izjave drugih zaključe kako je nemoguće pretpostaviti da je on imao toliko novca ili roba koliko tvrdi da mu se duguje[26], vodeći ipak računa i o njegovim troškovima nakon nastanka takve situacije, ali i o *lucrum cessans*-u.

Utvrđivanjem visine potraživanja, načelnik je zajedno s ostalim komunalnim službenicima koji su bili pod prisegom podnosio izvješće velikom općinskom vijeću. Ono je, kao najviše komunalno tijelo, odlučivalo većinom glasova treba li provesti represalije prema komuni, odnosno građanima komune na čijem je području izvršena otimačina ili kojoj pripada dužnik (*utrum in rebus, vel in personis et rebus*).[27] Ako bi vijeće odlučilo da treba provesti represalije, izdavalo bi osobi koja je prijavila štetu posebnu dozvolu (»*carta represaliarum*«) kojom ju ovlašćuje da može slobodno plijeniti imovinu bilo kojeg građanina komune kojoj pripada dužnik, ili protiv same komune, do potpunog namirenja svojega potraživanja i svih troškova koje je tim povodom imala.[28]

---

[23] Antun Cvitanić, *Iz dalmatinske pravne povijesti; Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, str. 729.

[24] Antun Cvitanić, *Iz dalmatinske pravne povijesti; Represalije... op.cit.*, br. 719.

[25] Ako se to ne bi dogodilo, ponovo su se u istu svrhu odašiljali poslanici i ponovo se čekalo određeno vrijeme na rezultat misije. Ukoliko bi se i ova pokazala bezuspješnom, načelnik je s ostalim dužnosnicima izvršnog aparata općine utvrđivao visinu oštećenikovog potraživanja saslušanjem svjedoka, zainteresirane stranke, izjavama onih koji stranku poznaju, uz prisegu, uvidom u notarske isprave (ako se radilo o dugovanju) i sl. Pri tome, umjesto uz potpun dokaz i ukoliko je moguće uz utvrđivanje pravog stanja stvari, često se zaključivalo *per famam et indicia*. Ibid.

[26] Ibid.

[27] U cilju osiguranja nepristrasnosti u vijeću tom prilikom su iz njega uklanjani eventualni rodaci oštećenika.

[28] Takvom dozvolom su se čak i građani te komune mogli prisilno zadržati.

Ako se osoba koja je prijavila štetu poslužila dobivenim ovlastima i zaplijenila neku imovinu dužnika, njegovog sugrađanina ili njegove komune, bila je dužna u određenom roku zaplijenjene stvari pohraniti kod načelnika i određenih općinskih službenika.[29] Ako su zaplijenjene stvari vrjednije od prijaviteljeva potraživanja, trebalo je vratiti višak onome kome su te stvari zaplijenjene. Ukoliko vrijede manje, prijavitelj je mogao i dalje plijeniti, do namirenja vlastitog potraživanja, što je također trebalo registrirati u posebnoj komunalnoj knjizi.[30]

Imajući genezu u individualnoj samopomoći, pomanjkanju sudske zaštite građana jedne jadranske komune na području druge i čestoj neučinkovitosti međukomunalnih sporazuma o eliminiranju međusobnih zapljena na osnovi represalija, kao i provedenom postupku za dobivanje ovlasti za represalije na osnovi kauzalne odgovornosti, bez obzira je li ona nastala iz ugovora ili delikta, one svode zahtjev oštećenoga na mjeru koja je u skladu s povredom prava.[31] Međutim, iako uz odobrenje političke vlasti, njih provode sami zainteresirani građani, a ne organizirana politička vlast. Odnosne statutarne odredbe, težeći upravo kroz ove institute učinkovitosti i ekonomičnosti poboljšati uvjete robne razmjene, pridonijele su tome da pojedine komune umanjuju nekontroliranu samopomoć svojih građana u odnosu na građane drugih komuna u nadi da će i one analogno postupati. Stoga se na području pomorske djelatnosti već u XIV. st. a pogotovo u XV. st. primjećuje opća tendencija zabrane zapljene broda na temelju ovlaštenja za represalije i ukidanje takvih ovlaštenja.[32]

Bez obzira što se u statutarnim glavama o represalijama ne spominju posebno brodovi kao predmeti represalija, jasno je da se one na njih odnose jer je **pravo represalija** zapljenom brodova najviše i dolazilo do izražaja.[33] Tendencija ukidanja represalija zapljenom broda ponegdje se očitovala kao kazna protiv onoga koji je nastojao steći vlasništvo broda zapljenom, kao za piratstvo,[34] te je vjerojatno ubrzo otpala kao poseban način stjecanja vlasništva.

---

[29] Ako to ne bi sam učinio, bio bi na to prisiljen i za kaznu bi morao platiti prilično visoku globu. Načelnik poslije toga preko posebnog izaslanika obavještava komunu kojoj pripada povjerilac, odnosno dužnik, o zapljeni, s napomenom da se zaplijenjene stvari još uvijek mogu povratiti ako se da potpuno zadovoljenje. Ako se ni tada ne dobije traženo zadovoljenje, komunalni procijenitelji (*extimatores*) će procijeniti vrijednost zaplijenjenih stvari i dosuditi ih prijaviocu (oštećeniku, povjeriocu). Ibid.

[30] Ibid, str. 720.

[31] Ibid, str. 721.

[32] Ibid, str. 720-721.

[33] Antun Cvitanić, *Iz dalmatinske pravne povijesti; Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, str. 730.

[34] Ibid.

U slučaju suvlasništva nad brodom (njegovim idealnim dijelom), uslijed eventualne nesloge koja rezultira neisplovljavanjem, svaki je suvlasnik imao pravo staviti brod na javnu prodaju. Donošenjem takvih odredbi komune su prvenstveno imale u vidu interese nesmetane pomorske trgovine, a ne želju suvlasnika za razvrgavanjem suvlasničkog odnosa.

Zapljena broda mogla se provoditi i kao kazna za nepoštivanje odgovarajućih propisa o brodovima[35], što je predstavljalo začetak odgovarajućih upravnopravnih ovlaštenja.

Brod se mogao predati vjerovniku i kao jamstvo za obveze vlasnika. Kako se brod vjerojatno prvo smatrao pokretninom,[36] da bi potom prevladala suprotna tendencija, za osnivanje stvarnog prava na brodu bila je potrebna odluka izvršnog organa komune, koja se morala i oglasiti. Međutim, u tu se svrhu, u pravilu, nije mogao zaustaviti brod koji se upravo spremao isploviti, ako je njegov vlasnik dao dostatno osiguranje da će izvršiti obvezu dužnika, odnosno zadovoljiti vjerovnikovo potraživanje. Takve su odredbe bile izraz nastojanja vladajućih krugova komuna da u najvećoj mjeri otklone prepreke za nesmetano odvijanje plovidbe radi[37] ostvarivanja kako vlastitih interesa, tako i jačanja ekonomije komune. [38]

---

[35] Antun Cvitanić, *Iz dalmatinske pravne povijesti; Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, str. 728.

[36] *Liber Statutorum Civitatis Ragusii*, III cap. 46. Ibid.

[37] Ibid., str. 731.

[38] Institut represalija je bio uobičajeno sredstvo naplate potraživanja u srednjem vijeku koje je potjecalo iz ustanovljenog sistema samopomoći, o kojem se govori u Bartolusovom djelu »*Tractatus represaliarum*« iz 1354. godine. Antun Cvitanić, *Iz dalmatinske pravne povijesti (Represalije u dalmatinskom...* op.cit., str. 718. Represalije su omogućavale da se za dug nekog građanina prema strancu ima smatrati dužnikom bilo koji građanin toga grada ili čak i Općina u cjelini - kao *communitas* (stat. Cath. cap. 395, 396). Prof. dr Nevenka Bogojević-Gluščević, *Iz pravnog života srednjovjekovnih primorskih gradova*, Podgorica 2002., str. 48. Procedura provođenja represalija, usmjerenih protiv imovine i ličnosti dužnika ili bilo kojeg njegovog sugrađanina je eksplicirana u zadarskom (cap. 19), šibenskom (cap. 74 *De modo et forma pignorae, seu represaliae exhibendae;* 75 *De modo et ordine pignorae seu represaliae capiendae*), trogirskom (cap. 58 *De modo concedendi represalias)*, splitskom (cap. 6 et 7 u pravom smislu u odnosu na cap. 6-12 *De repressalijs)* i kotorskom statutu. Hvarski i dubrovački statut reguliraju naknadu štete zbog toga što su u drugom gradu građani uhapšeni za dug nekog svog sugrađanina, ili im je uzapćena lađa da bi platili nečiji dug i tako se oslobodili represalija. Prof. dr. Nevenka Bogojević-Gluščević, Statutarna pravila o pomorskoj havariji u srednjevjekovnim istočno-jadranskim gradovima, *Pravni zbornik*, 1-2/2001. Podgorica 2001., str. 338-339. Cf. Statut Kotora: cc. 70, 378, 383, 400. Riniero Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946., p. 170. S tim u vezi, značajan je dokument od 26. oktobra 1372. iz barske notarske kancelarije: Nalog sudaca i Vijeća grada Bara *Nichus*-u *Gulielmi de Antibaro* za prodaju ulja od strane gradske općine. U "Diversa Cancellarie 1371" u arhivi c.k. okružnog suda u Dubrovniku, zavedeno je pod 26. listopadom 1372. da je *Nichus Gulielmi de Antibaro* prodao jednom Dubrovčaninu "*miliaria decem olei mercadandeschi*", po 26 dukata u zlatu za "*miliare*", "ad maritimam, ubi adherent nauigia, videlicet in portu Antibari". Ulje je prodano "*pro parte judicum et consilii ciuitatis Antibari*" prema sadržaju pismena "*sigilati sigillo dicte ciuitatis Antibari*": "Comession a vuy Nico de Guliermo de parte deli judici collo cosseyo d'Antiuari per far uendita

SUVREMENE KODIFIKACIJE I KONVENCIJSKO PRAVO

Uvođenjem francuskog **Trgovačkog zakonika** na našem primorju bili su uvedeni i njegovi propisi o izvršenju na pomorskim brodovima. I ovaj propis je određivao da brod »jamči« za dugove vlasnika, ali se zaustavljanje i njime uređuje kao faza postupka namirenja vjerovnikova potraživanja prodajom broda, koja se ipak mogla izbjeći davanjem odgovarajućeg osiguranja za namirenje potraživanja: »*Sigurnost data za te dugove zaprekom biva zaustavi.*«[39] Za vrijeme austro-ugarskog suvereniteta nisu donošeni novi propisi u tom području. Pravna teorija i praksa Austro-Ugarske uzela je francuske propise kao zastarjela pravila proceduralnog značaja; iznošena su pravna shvaćanja o tome da su opća pravila o egzekuciji neadekvatna i da bi trebalo donijeti nova, specifična za materiju izvršenja na brodovima[40].

Uvaživši izneseni prigovor, u Kraljevini Jugoslaviji je u radu na posebnom zakonodavnom uređenju pomorskog prava donesena 21. ožujka 1940. i **Uredba o izvršenju i obezbeđenju na brodu zbog novčanih tražbina i o privremenim naredbama u pogledu broda.** (Službene novine od 11. travnja 1940. br. 84-XXX). Ova Uredba je predstavljala pravnu cjelinu sa **Uredbom sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijama** od 30. svibnja 1939., s **Uredbom o ustrojstvu upisnika brodova** i **Uredbom o upisima stvarnih prava na brodu i o odnosnom postupku** od 21. ožujka 1940. godine.

Za izvršenje na brodu bila je predviđena shodna primjena općih naredbi (čl. 1 do 68) i naredbi o izvršenju na tjelesnim pokretnim stvarima (čl. 208 do 240) **Zakona o izvršenju i obezbeđenju** (od 9. srpnja 1930.).

U III odsjeku uredbe, u »*Privremenim naredbama*« (čl. 32) izričito je predviđena mogućnost određivanja privremene naredbe zaustavljanja (zabrane putovanja) broda, koja se mogla odrediti umjesto ili pored privremene naredbe čuvanja broda.[41] Uredba se odnosila na brodove, udjele na brodu (karate), brodove u gradnji, odnosno brodove iznad 20t bruto tonaže, dok je bila utvrđena nadležnost sreskog suda, nadležnog za

---

d'oyo in fina ducati IIII (c), che vuy possay hobligar a vuy et allo com(un) a pena de ducati C, e sello com(un) non uolissi pagar, che se possa pagar soura, çascaduno nostro çitatino delo suo dano". Romani u gradovima Dalmacije tokom srednjega veka, Zbornik Konstantina Jirečeka, II. *Posebna izdanja SANU*, knj. CCCVI, Odelenje društvenih nauka, Nova serija, knj. 42, Beograd 1962., str. 137-138.

[39] Jasenko Marin, *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Zagreb 2003. str. 4., Naslov II knjige Trgovačkog zakonika glasi: »*O zaustavi (uzapti) i o prodaji brodova*« (čl. 197-215).

[40] *Nacrt Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi;* Knjiga VI, Savezna skupština - Zajednička komisija za kodifikaciju pomorskog prava, Beograd, novembra 1972., str. 190-192. Cf. Dr. S. Triva, Izvršenje...op.cit., str. 281.

[41] J. Marin, *Privremene mjere...op.cit.*, str. 5.

mjesto gdje se vodi Upisnik u kojem je brod upisan, odnosno suda na čijem se području nalazi strani brod. Nadležnost za dozvolu izvršenja na temelju inozemnih izvršnih naslova pripadala je okružnom sudu.

O dozvoli prodaje izvršni sud je obavještavao stranke i sve osobe za koje su upisana knjižna prava na brodu ili na knjižnim pravima, te po službenoj dužnosti bio obvezan proglasom obavijestiti i možebitne prvenstvene vjerovnike, s rokom od 30 dana (čl. 8). Proglas se pribijao na sudskoj ploči te na ploči pomorske pravne vlasti Upisnika brodova i na ploči lučke vlasti u čijem se području brod nalazi, i trebao se objaviti prema predviđenim propisima.

Sud je mogao dopustiti (čl. 11 Uredbe) da domaći brod poduzme, tijekom izvršenja, jedno ili više putovanja, određujući osiguranje broda i sve mjere sigurnosti kako se ne bi onemogućilo izvršenje, s tim da je prema čl. 24 čista dobit od putovanja spadala u diobnu masu.

Uloga suda bila je više utemeljena na postupanju po službenoj dužnosti nego što je danas.

Najniža prihvatljiva ponuda (čl. 16) iznosila je polovicu utvrđene vrijednosti, dok je (čl. 19) na ponovnom dražbenom ročištu najniža prihvatljiva ponuda iznosila **1/3** procijenjene vrijednosti broda i pripatka.

U diobnu masu u pogledu hipotekarnih vjerovnika[42] spadao je i iznos osiguranja (čl. 30 **Uredbe o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijama** od 30. V. 1939., "Službene novine" br. 126-XL-II-303).

U odnosu na Uredbu iz 1939. godine, ostale tri uredbe stupile su na snagu 1940. godine, dok su se ovi propisi nakon rata primjenjivali kao pravna pravila do stupanja ZPUP-a na snagu.[43]

Navedenim aktima domaćeg prava ovaj je materijal uspješno reguliran u nekim aspektima, iako je osnovna uredba iz 1939. bila prilično nejasna i nerazumljiva zbog svojeg krnjeg sadržaja i upućivanja na druge pravne tekstove.

Na međunarodnom planu, nezgodne posljedice različitosti pojedinih zakonodavstava u pogledu naslova za predlaganje privremenih naredaba u imovinskopravnim sporovima, a posebno kod zaustavljanja i čuvanja brodova kao sredstva osiguranja, potakle su *ComitŽ Maritime International* 1930. da na konferenciji u Antwerpenu

---

[42] Hipoteka na brodu kontinentalnih pomorskopravnih sistema ušla je u naše pravo tek 1939/40., nakon dugotrajnih nastojanja pomorskih krugova da se ona uvede i kod nas. Dr. Velimir Filipović, Stvarnopravna jamstva na brodu, *Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja u SR Hrvatskoj*, Zagreb; Pula, studeni 1988., str. 21.

[43] Dr. Velimir Filipović, Stvarnopravna jamstva na brodu...op.cit., str. 21. Cf. George Ivković, »Yugoslavia«, u J. Theunis e.a., *Arrest of Ships 2*. Belgium, The Netherlands, India, Yugoslavia, London: Lloyd's of London Press 1986., p. 102.

razmatra problem zaustavljanja pomorskih brodova ograničivši se na zaustavljanje povodom sudara i pružanja pomoći i spašavanja na moru. U Parizu je 1937. nacrt sužen na sudar, dok je konferencija iz 1947. u Amsterdamu zaključila kako nacrt treba obuhvatiti sve dopuštene naslove privremenog zaustavljanja broda, o čemu je raspravljano na konferenciji u Napulju 1951. Napuljski nacrt je s malim izmjenama prihvatila Diplomatska konferencija iz Bruxellesa, a 10. svibnja 1952. donijela je **Convention Internationale pour l'unification de certaines regles sur la Saisie Conservatoire des Navires de Mer**, koju je potpisala i Jugoslavija[44], što je predstavljalo novu etapu u zakonskom reglementiranju ove materije.

POZITIVNOPRAVNE NORME DOMAĆE LEGISLATIVE U KONTEKSTU KOMPARATIVNOG I MEĐUNARODNOG PRAVA *ARRESTA*

Brodovi, kao fizičke i pokretne stvari relativno velike vrijednosti u pogledu stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava, predmet su legislative, kako je već istaknuto, zasnovane na pravnom režimu koji vrijedi za nekretnine.[45] Analognost pravnog režima, naročito u pogledu stjecanja stvarnih prava, uvjetovala je istovjetnu zakonsku reglememtaciju koja se odnosi na pomorske brodove i brodove unutrašnje plovidbe i u materiji zaustavljanja brodova.

U tom kontekstu je Komisija Savezne skupštine za izradu Nacrta pomorskog kodeksa SFRJ (Ustavom iz 1963. godine izričito je bilo predviđeno donošenje takvog Kodeksa) predložila izradu Plovidbenog Kodeksa, što je bilo prihvaćeno. Kasnije je, s obzirom da se rad odužio, nakon donošenja Ustava iz 1974. godine, otpala mogućnost donošenja zakonodavnih tekstova u obliku kodeksa, pa je zakonski tekst usvojen pod nazivom »Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi«[46]. Pravnu osnovu regulative koja je dovela do stvaranja odnosnog dijela **Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi** činili su:

---

[44] *Pomorska Enciklopedija 2*, Brod-Evp, Bruxelleske Konvencije, Zagreb MCMLV, str. 110, 112. Pomorski Leksikon, Zagreb 1990.

[45] Dorotea Ćorić, Međunarodna unifikacija pravila o postupku privremene mjere zaustavljanja broda, *Uporedno pomorsko pravo*, v. 32, (1-2), 125-126, Zagreb 1990., str. 43.

[46] Prof. Dr Borislav Ivošević, Neke napomene o pojmu, značaju i predmetu plovidbenog osiguranja u svijetlu jugoslovenskog zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Univerzitet "Veljko Vlahović" - Titograd, *Zbornik Fakulteta za pomorstvo u Kotoru*, God. X, 9-10, Kotor 1983/1984., str. 141.

a) **Uredba o izvršenju i obezbjeđenju na brodu zbog novčanih tražbina i o privremenim naredbama u pogledu broda** od 21. ožujka 1940.,
b) pravna pravila bivšeg **Zakona o izvršenju i obezbjeđenju** od 9. srpnja 1930.,
c) nacrt **Zakona o izvršnom postupku** (1970.),
d) **Zakon o parničnom postupku** (8. prosinca 1956.),
e) međunarodne konvencije koje su zasijecale materiju izvršenja na brodu.

Na temelju navedenog, očito je da je materija izvršenja i osiguranja na brodovima normirana u skladu s općim tendencijama procesnog zakonodavstva u reorganizaciji federacije, tj. izvan općeg Zakona o izvršenju i osiguranja. Usprkos tomu, razlozi pravne sigurnosti i osjetljivosti specifične pomorske materije zahtijevali su koncentraciju svih relevantnih pravila na jednom mjestu i jedinstveno reguliranje svih pitanja istim zakonodavnim aktom kojim su regulirana opća pitanja, naročito s obzirom na činjeničnu pokretnost brodova - svojstvo koje određuje opasnost i potrebu učinkovite primjene odgovarajućih pravila u trenutku poduzimanja posebne procesne radnje, te na činjenicu da je u plovidbenim odnosima element inozemnosti prije pravilo nego izuzetak, a razlozi međunarodnopravne sigurnosti iziskuju potrebu vođenja računa o uzajamnom djelovanju domaćeg i mnogih međunarodnopravnih poredaka, u cilju postizanja jedinstvenosti u pravnom istupanju zemlje prema inozemstvu.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ne distingvira potraživanja čije se namirenje traži. Polazilo se od razloga pravne sigurnosti koji zahtijevaju da se sva izvršenja na brodovima podvrgnu jedinstvenom režimu, opskrbljenog garancijama pravno minuciozno reguliranog sudskog izvršnog prava, koji podrazumijeva supsidijarnu primjenu relevantnih procesnopravnih propisa. Također, kako svi brodovi koji mogu biti predmet izvršenja uglavnom nisu upisani u domaće upisnike brodova, za koje vrijedi ***konstitutivni knjižni režim stjecanja stvarnih prava***, takvom režimu nisu bili podvrgnuti strani brodovi na kojima bi izvršenje mogli provoditi domaći sudovi, kao ni domaći brodovi koji zbog određenih razloga nisu upisani u odgovarajuće upisnike. Mjestimična nužna odstupanja *Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* u korist domaćih osoba (vjerovnika i dužnika) u okvirima su uobičajenih standarda prihvaćenih i u stranom zakonodavstvu, a neopravdana diskriminacija izbjegnuta je izlaženjem u susret inozemnim osobama zainteresiranim za stvarnopravne propise našeg prava, pa tako i za one o izvršenju i osiguranju priznatih prava, koja su jedinstveno uređena[47].

Zaustavljanje broda u jugoslavenskom pravu bilo je definitivno uređeno ***Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*** (**Sl. list SFRJ br. 22/77**, 13/82, 30/85, 80/89, 29/

[47] *Nacrt Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, op.cit. str. 192-93. Cf. Dr.sc. Boris Kandare, mr. sc. Jozo Čizmić, *Pomorsko procesno pravo*, Split 1996., str. 34.

90, Sl. list SRJ br. 34/92), koji je ovu materiju regulirao u *Dijelu osmom* - ***Postupak izvršenja i osiguranja na brodovima***: člancima **867 - 993.**, odnosno u glavi IV, t. 3. »*Privremene mjere*«. Zakon je donijet 22. travnja 1977. a stupio je na snagu 1. siječnja 1978. godine.

Novi **Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ br. 12/98)** iz 1998. godine, donesen u drukčijem državnopravnom okviru, također uređuje ovu materiju *u* ***Osmom dijelu - Postupak izvršenja i obezbjeđenja na brodovima - čl. 906 - 1032.,*** koji su dati uz objašnjenje osnovnih pojmova i uz uglavnom terminološke razlike u formulacijama u odnosu na Zakon iz 1977. godine.

Shodno potrebama pravosuđa i novog državnog zakonodavnog ustrojstva, u tijeku su pripreme za donošenje novog zakonodavnog akta u području pomorstva, u skladu sa Ustavnom poveljom državne zajednice Srbija i Crna Gora (Sl. list SiCG br. 1/2003 od 4. veljače 2003. godine). S obzirom na to, posebno je značajan čl. **16** Povelje koji govori o **primatu međunarodnog prava**, a prema kojem ratificirani međunarodni ugovori i općeprihvaćena pravila međunarodnog prava imaju primat nad pravom Srbije i Crne Gore i pravom država članica.

Shodno **Ustavnoj povelji**, **Zakonu za provođenje Ustavne povelje** i Programu rada Vlade RCG, Ministarstvo pomorstva i saobraćaja RCG pripremilo je *radni tekst* **Zakona o pomorskoj plovidbi**, temeljen na Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. U sklopu ovog Zakona kao poseban dio obrađen je morski i podmorski prostor Republike Crne Gore, odnosno državne zajednice Srbije i Crne Gore, na osnovu **Zakona o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu SFRJ**. Međutim, režim unutrašnje plovidbe bit će uređen posebnim propisom.

Prijedlogom **Zakona o pomorskoj plovidbi** preciznije su definirane neke odredbe sada važećeg Zakona, te predložene nove tamo gdje je praksa pokazala da su postojeće zastarjele pa ne prate suvremena privredna i druga kretanja, te, su u stanovitoj mjeri, izvršena određena usklađivanja sa međunarodnim standardima i konvencijama, uz korištenje iskustava nekih drugih pomorskih država. Do pripreme **Zakona o pomorskoj plovidbi** nije bio sklopljen dogovor između dvaju republika o načinu predstavljanja Republike Crne Gore i Republike Srbije u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) u Londonu. Otud i otvoreno pitanje treba li Skupština Crne Gore, ili Skupština Srbije, usvojiti ovaj zakon.

Svakako bi u međuvremenu trebalo odredbe ZPUP, koje preuzima Zakon o pomorskoj plovidbi, preispitati u cilju otklanjanja nejasnoća u njihovom sadržaju i značenju, te dogradnje odgovarajućih odredbi rješenjima iz međunarodnih konvencija i *acquis communautaire* Europske unije.

U komparativnom pomorskom pravu, kao i u međunarodnom pravu općenito, ne može biti prava bez nekog djelotvornog postupka koji će ga provoditi. Mnoge zemlje, svjesne mobilnosti brodova i posljedičnog rizika nepodmirivanja pomorskih potra-

živanja od strane vjerovnika bile su kreativne u razvijanju postupaka osiguranja prije presude, prikladnih zahtjevima pravde i međunarodne pomorske trgovine, što je poticajna osnova razvoju domaćeg zakonodavstva.

Na osnovu komparativne analize, očito je da bi se posebna pozornost morala posvetiti postojećem konceptu založnih prava, s obzirom na postojeće razlike između domaćeg zakonodavstva i rješenja u drugim nacionalnim legislativama. Založno pravo je ograničeno stvarno pravo na određenoj stvari koje ovlašćuje založnog vjerovnika da određeno potraživanje, ukoliko nije ispunjeno po dospijeću, namiri iz vrijednosti te stvari, a založni dužnik (vlasnik stvari) je dužan to trpjeti. Sadržaj ovog prava je pravo namirenja iz vrijednosti zaloga (stvari), i zato je to ograničeno stvarno pravo. Založno pravo stječe se na temelju: pravnog posla (ugovora; ugovorna hipoteka), sudske odluke i zakona.

Zakonsko založno pravo vrijedi kada se ispune posebnim zakonom predviđene pretpostavke. Za razliku od pomorskih privilegija, hipoteka je dobrovoljno, ugovorno založno pravo, dok je *mortgage*[48] specifičan pravni institut angloameričkog prava koji se po svojim pravnim karakteristikama razlikuje od hipoteke kontinentalnog prava i označava prijenos vlasništva ili prava radi osiguranja duga ili neke obveze, s tim da se osiguranje može otkupiti, npr. isplatom duga ili izvršenjem obveze (*equity in redemption*)[49]; ako se to ne učini u roku, vjerovnik postaje vlasnik stvari u mjeri u kojoj je to potrebno za osiguranje njegovog potraživanja. *Mortgages* se upisuju u upisnik brodova i po prioritetu dolaze iza privilegija na brodu, zakonskog prava retencije (pridržaja) i ručne zaloge (*possessory lien*).

Potraživanja zaštićena *possessory lienom*, koji potječe iz engleskog *common law*-a, uživaju pravo prvenstva u namirenju ispred svih ugovornih založnih vjerovnika tj. *mortgagees*, kao i svih pomorskih privilegija i zakonskih založnih prava (*statutory liens)* koja nastaju poslije *possessory liena*, ali ne i pred pomorskim privilegijima i *statutory liens* nastalih prije nego li je *lienor* zadržao objekt *liena*.

Opći *lex maritima* srednjovjekovne Europe stvorio je oblik izvršnog postupka za pomorska potraživanja koji je postupno stjecao značajne karakteristike kako u Engleskoj,[50] tako i na kontinentu. Zemlje kontinentalne Europe zadržale su *saisie conservatoire* ili konzervatornu zapljenu, koja se koristi zajedno s tužbom *in per-*

[48] Dr. Siniša Triva, Izvršenje i osiguranje na brodovima...op.cit., str. 295.

[49] Dr. Marko Pavliha, Mag. Mitja Grbec, *Abeceda pomorskega prava in začasna zaustavitev ladje/the "ABC" of maritime law and arrest of ships in Slovenia*, Ljubljana 2002., str. 97.

[50] Povijesna pozadina admiralitetske tužbe *in rem* do njenih civilno-pravnih korijena u srednjovjekovnoj Europi i admiralitetske zapljene u Engleskoj, ukazuje ne njenu postupnu divergenciju u odnosu na kontinentalni obrazac, počevši od XVI. st., i na prevladujuće stanovnište, te je engleska admiralitetska zapljena kasnije ugašena. Osnovne karakteristike tužbe *in rem* u Ujedinjenom Kraljevstvu, Kanadi i SAD ističu ulogu *arresta* u postupku; pandan američkoj pomorskoj zapljeni je *saisie conservatoire* francuskog odnosno civilnog prava.

sonam, jedinim oblikom tužbe za bilo kakva potraživanja. Engleska, pod pritiskom promjenljivih pravnih koncepata i konflikta civilnog Suda Admiraliteta i suda *common lawa*, sve je više naglašavala distinkciju, tijekom kasnog XVII. st., između tužbe *in rem*[51] i tužbe *in personam*, ograničavajući sudce Admiraliteta gotovo isključivo na *in rem* izvršenje. Opadanje *in personam* parničenja vodilo je i »nestajanju« admiralitetske zapljene, što je vjerojatno prestalo u XVIII. st., da bi bilo zamijenjeno, iako nesavršeno,[52] s *Mareva injunction* 1975. godine.[53]

U međuvremenu je Amerika, prekidajući političke veze s Europom krajem XVIII. st. zadržala i zapljenu i tužbu ***in rem*** u jedinstvenom bogatom pomorskom pravu, dok su države *Commonwealth*a poput Kanade naslijedile i usvojile i englesko pravo i postupak admiraliteta. Postupci koji uređuju zaustavljanje, zapljenu, *saisie conservatoire* i *Mareva injunctions* predmeti su detaljne regulative u mnogim zemljama, dok s njima povezane procedure kao što je *Anton Piller* nalog doprinose pravnoj »aparaturi« koja je na raspolaganju u sudovima pri zaštiti prava vjerovnika.

Mareva injunction u Ujedinjenom Kraljevstvu i u drugim državama *Commonwealtha* i Kanadi, te ***Anton Piller*** nalog, dvije su relativno nove procedure prihvaćene u suvremenom pomorskom pravu, kao i *Arrest* Konvencija iz 1999., koje čine urgentnom potrebu za većom međunarodnom unifikacijom u ovom vitalno važnom području pomorskog prava.

Posebnu pozornost iziskuje i pojam *beneficial ownera*[54] (fr.: »*véritable propriétaire*«), koji uz registriranog vlasnika broda, podrazumijeva i drugu osobu koja bi mogla imati i dioničko vlasništvo nad brodom, kada se njime upravlja pod plaštem

---

[51] Postupak *in rem* provodi se protiv broda i izvršenje se može provesti samo prodajom broda i ne može se odnositi na drugu imovinu. »Ako bi se vlasnik broda pojavio u parnici i nastojao zaštiti svoju imovinu, započinjao je protiv njega postupak *in personam*, koji se vodio paralelno s postupkom *in rem*.« Na osnovu tako donesene presude mogao se sprovesti postupak izvršenja na cjelokupnoj imovini tuženika, a ne samo na brodu protiv kojeg je podignuta tužba. D. Ćorić...op.cit., str. 45-46.

[52] Cf. "FEPA (ZIP iz 1978. - S.M.) even provides for cases which have only been recently introduced abroad.« G. Ivković...op.cit., p. 114.

[53] Cf. Dr Branimir Lukšić, Zaustavljanje broda kao mjera osiguranja, *Osiguranje i privreda 6. lipanj Zagreb 1984.*, str. 14. International ship arrest: A practical guide, edited by A.D. McArdle, Lloyd's of London Press Ltd., 1998, p. 97. »*Mareva injunction*«, Glossary of Maritime Law Abbreviations, Definitions, Terms, Links and Odd's N Ends, By William Tetley, Q. Ct. (updated 20th August 2003); http://tetley.law.mcgill.ga/maritime/glossarymaritime.htm . Cf. D. Ćorić...op.cit., str. 45. Cf. Radomir V. Milošević, Privremena naredba (*Mareva Injunction*) u engleskom pravu, *Pravo i privreda br. 9-19/95*, Godina XXXIII, Beograd 1995., str. 70-79.

[54] Beneficial owner mora biti osoba koja ima najvažnija prava koja prema engleskoj pravnoj teoriji pripadaju vlasniku: pravo isključivog uživanja koristi od stvari i pravo odlučivanja o uništenju i otuđenju stvari. Jasenko Marin, Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 40, brod 155, Zagreb 2001., str. 94.

trust-a,[55] ili povezana pravna osoba, odnosno holding kompanija koja ima odgovarajuće zakonsko ili dioničarsko pravo u brodu, uključujući i pravo raspolaganja. Međutim, pojam ne uključuje *demise* zakupoprimca. Vlasnik-korisnik koji je osobno odgovoran za određena pomorska potraživanja u vrijeme njihova nastanka mogao je zatražiti da brod odgovara *in rem* u Engleskoj i Kanadi. Sadašnji trend zakonodavnih izmjena koji se nameće državama zastava pogodnosti, prema kojem se korisničko vlasništvo mora eksplicirati kod svakog oblika korporativnog konstituiranja može znatno utjecati na budućnost *single ship companies* i zaustavljanje *sister shipsa*. Ovaj postupak prema kojemu brod koji nije onaj na koji se potraživanje odnosi, ali koji je u korisničkom vlasništvu, odnosno čije su dionice u korisničkom vlasništvu pravnog subjekta koji je bio osobno odgovoran za potraživanje kada je ono nastalo, može biti zaustavljen po tužbi *in rem* kao jamstvo potraživanja.[56]

Načelo zaustavljanja *sister shipa* temeljeno je na suprotstavljanju i izbjegavanju odgovornosti brodovlasnika i menadžera koji upravljaju velikim brojem brodova u jednoj kompaniji. »Probijanje« i »podizanje« korporativnog vela u zakonodavstvu se sve više dopušta; *Arrest* Konvencija iz 1999. u čl. 3(2) dopušta zaustavljanje brodova u zajedničkom pravnom, odnosno registriranom vlasništvu, međutim ne i u zajedničkom korisničkom vlasništvu.

Nova Konvencija o *arrestu* sadrži 17 članaka[57] i sistem načela koja se smatraju

---

[55] »Pod tim institutom razumije se pravni odnos između dviju osoba koji nastaje tako da jedna osoba povjeri neku stvar drugoj osobi, s tim da osoba koja je stvar dobila mora tu stvar upotrebljavati u svrhu i prema nalozima koje određuje davatelj stvari.« Sudska praksa je potvrdila da je stavljanje riječi *beneficial* ispred riječi *owner*, motivirano namjerom zakonodavca da osigura da oni koji brod iskorištavaju pod plaštom *trust*-a, ne budu zbog toga u mogućnosti da izbjegnu zaustavljanje tog (ili drugih) brodova. J. Marin, Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, ...op.cit., str. 94-95.

[56] »V Italiji na primer lahko sodišče "prebije" pravno osebnost v zvezi z začasno zaustvitvijo ladje, če se dokaže, da je ustanovitev določene družbe le simulacija oziroma "maska", za katero se skuša skriti pravi lastnik oziroma se z njo skuša otežiti položaj upnika. Preboj pravne osebnosti je možen še v Španiji, Franciji, na Nizozemskem, Malti in nekaternih drugih državah. « »V Sloveniji bi bil spregled pravne osobenosti teoretično sker možen na podlagi določb ***Zakona o gospodarkih družbah - ZGD***...« Dr. M. Pavliha...op.cit., str. 115. »Hrvatski pravni poredak pruža solidne mehanizme zaštite vjerovnika. Odredba čl. 452 (ZOO) tek je jedan od tih mehanizama. Problem je (i) u tome što sami vjerovnici ne poznaju i/ili nedovoljno koriste te mehanizme.« »U tom kontekstu u obzir dolazi i primjena pojedinih odredaba drugih relevantnih zakonskih propisa, osobito propisa stvarnog i obveznog prava, te prava trgovačkih društava.« J. Marin, *Privremene mjere...op.cit.*, str. 137, 202. Cf. čl. 44 Zakona o privrednim društvima RCG (Sl. list RCG br. 6/02.). Jasenko Marin, Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Godina 47 - Broj 4, Zagreb 1997., str. 411, 415.

[57] Art. 1 - Definitions, Art. 2 - Powers of arrest, Art. 3 - Exercise of right of arrest, Art. 4 - Release from arrest, Art. 5 - Right of rearrest and multiple arrest, Art. 6 - Protection of owners and demise charterers of arrested ships, Art. 7 - Jurisdiction on the merits of the case, Art. 8 - Application, Art. 9 - Non-creation of maritime liens, Art. 10 - Reservations, Art. 11 - Depositary, Art. 12 - Signature, ratification, acceptance, approval and accession, Art. 13 - States with more than one system of law, Art. 14 - Entry into force, Art. 15 - Revision and amendment, Art. 16 - Denunciation, Art. 17 - Languages; International Convention on the Arrest of Ships (Geneva, March 12, 1999), http://www.fog.it/convenzioni/inglese/ginevra-1999.htm.

racionalno izbalansiranim između interesa legitimnih vjerovnika i pomorskih kompanija koje traže svijet slobodne trgovine bez nepotrebnih ograničenja.

Arrest Konvencija iz 1999. sadrži izmjene koje će biti od manje ili veće važnosti, ovisno o odnosnom nacionalnom pravu države koja razmatra ratifikaciju Konvencije. Postoje poboljšanja koja su rezultat sveobuhvatnog rada, ali i neki koraci unazad, dok se premošćuje razlika između civilnog koncepta *saisie conservatoire-a i common law* koncepta *arresta in rem*, kao i nepreciznosti Konvencije iz 1952., za koju su mnogi smatrali da je trebalo ostati na njenim provjerenim principima, a ne ih iskušavati ispravljanjem nedostataka.

Praznine koje sadrži Konvencija iz 1999. mogu prouzročiti da mnoge države, uključujući veće pomorske nacije, odbiju ratifikaciju ili pristupanje. Sljedeće **slabosti** u novom instrumentu posebno su očite:

a) popis »pomorskih potraživanja« u čl. 1(1) je »zatvoren«, prije nego što bi se moglo reći da je to »*popis otvorenog kraja*«, što je naslijeđe *Common Law* admiralitetske jurisdikcije, koje lišava novu Konvenciju važnog elementa fleksibilnosti koji bi osigurala »otvorena« lista;

b) posebna zakonodavna prava **prodaje i prioriteta u utršku od prodaje** (kao suprotna pravima samog zadržavanja) u odnosu na brodove zaustavljene nalogom vlada i javnih vlasti nisu spomenuta u Konvenciji (iako su neke mjere priznavanja ovih prava zajamčene Konvencijom o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993.);

c) zaustavljanje brodova zbog stranih pomorskih privilegija koje se razlikuju od onih koja postoje po *lex fori* nije dopušteno, (čl. 3(1)(e) dopušta zaustavljanje jedino zbog pomorskog privilegija koji je **»dozvoljen ili proizlazi (utvrđen ili nastaje)«**[58] po pravu države u kojoj se arrest zahtijeva, umjesto za bilo koje pravo pomorskog privilegija **priznatog** po tom pravu);

d) *sister-ship arrest* odredbe (čl. 3(2)) dopušta jedino zaustavljanje brodova istog **pravnog** vlasništva, a ne onih istog uživalačkog (korisničkog) vlasništva kao što je i »brod prekršilac«, za razliku od dosadašnje prakse.

Prednosti koje Konvencija iz 1999. bilježi u odnosu na Konvenciju iz 1952. su:

a) Definicija »zaustavljanja« (čl. 1(2)) uključuje zadržavanje ili ograničenje kretanja broda po nalogu *Mareva injunction;*

b) posebna zakonodavna prava zadržavanja brodova od strane vlada, lučkih/pristanišnih i ostalih javnih vlasti priznata su po **međunarodnim konvencijama,** a ne jedino po **domaćim zakonima i odredbama** (čl. 8(3));

[58] Cf. Đorđe Ivković, *Jamstvo u postupku privremenih mjera na brodu*, Piran 2002., str. 54.

c) definicija »pomorskih potraživanja« uključuje nova važna potraživanja koja dopuštaju zaustavljanje broda - posebno za štete okolini (čl. 1(1)(d)); troškove repatrijacije i doprinose iz socijalnog osiguranja za članove posade (čl. 1(1)(o); premije osiguranja i plaćanja P&I klubovima u odnosu na brod (čl. 1(1)(q)); provizije (komisije) i brokerske/agencijske naknade plative u odnosu na brod (čl. 1(1)(r); potraživanja od rekonstrukcije broda (čl. 1(1)(m)); potraživanja iz spora u odnosu na ugovor o prodaji broda (čl. 1(1)(v)). S obzirom na navedeno, broj potraživanja, kako prema postojećim, a sada proširenim osnovama, tako i prema sasvim novim, znatno je veći, a ona bi se mogla *de lege ferenda* naći i u domaćem pravu;[59]

d) statutarna prava *in rem* su jasnije priznata, ovlašćujući na zaustavljanje broda u zemljama gdje je tužba *in rem* dopuštena[60] u odnosu na pomorska potraživanja stvorena od strane vlasnika i *demise* unajmitelja (čl. 3(1)(a) i (b));

e) osiguranje za oslobađanje brodova od arrest-a i rearrest-a na odgovarajući način je ograničeno na vrijednost broda (čl. 4(2), 4(5)(b) i 5(1) (a)); postoji pravo da se od suda zahtijeva umanjenje, izmjena ili povlačenje osiguranja;[61] dok je pravo na rearrest dopušteno ukoliko je osiguranje neprimjereno, ukoliko osoba koja daje jamstvo najvjerojatnije neće moći ispuniti svoje obveze po tom osiguranju, ili ako je brod oslobođen bez ishodovanog osiguranja. Konvencija iz 1999. precizno uređuje, uz taksativno navođenje, slučajeve kad su ta zaustavljanja dopuštena uz izbjegavanje korištenja izraza »*drugi važan razlog*«, koji se može različito tumačiti u sudskoj praksi.[62] Sve navedeno bi trebalo, kao ispravno i preporučljivo, razmotriti i u odnosu na inkorporiranje u domaće referentne zakonske odredbe, u cilju njihovog prilagođavanja suvremenim trendovima olakšanja položaja dužnika, odnosno davatelja osiguranja.[63]

f) Protuosiguranje može biti naloženo i štete nadoknađene za svaki nepropisni *arrest*, bez obzira je li »*wrongfull*« (tj. zbog velike nepažnje ili loše /zle vjere) ili

[59] Proširena lista pomorskih potraživanja našla se u novim zakonskim aktima Kine i Slovenije (Pomorski zakonik, čl. 841). Slovensko pravo tako razlikuje tri situacije: ukoliko se na brodu vijori zastava države ugovornice *Arrest* Konvencije iz 1952. moguće ga je zaustaviti samo za potraživanja iz odnosnog čl. 1; ukoliko država zastave nije ugovornica, brod će moći biti zaustavljen za širi opseg potraživanja iz Pomorskog zakonika ukoliko postoji reciprocitet između Slovenije i države zastave broda, inače će brod moći biti zaustavljen praktično za svako potraživanje. Dr. Marko Pavliha... op.cit., str. 16, 18-19, 80-81, 89, 103-105.

[60] Što znači ne i u našoj zemlji.

[61] New arrest Convention, Signals Issue 36 July 1999, http://www.nepia.com/LossPrev/signals/july99/sigjul99.htm. Dr. M. Pavliha...op.cit., str. 135.

[62] J. Marin, *Privremene*...op.cit., str. 121.

[63] Đorđe Ivković, *Jamstvo u postupku privremenih mjera na brodu*. Piran 2002., str. 23, 25, 32.

unjustified (tj. neopravdan), kao i gdje je »pretjerano osiguranje« za oslobađanje broda zatraženo i ishodovano (čl. 6(1) i (2)). Proširenje šteta i protuosiguranja za »pogrešna« zaustavljanja vjerojatno su prirodna evolucija prava u odnosu na »neopravdani« *arrest*, i strahovi zbog potencijalno neograničene odgovornosti koja proistječe iz ove promjene izgledaju pretjerani, posebno u svijetlu iskustva zemalja civilnog prava, gdje su štete dugo vremena bile nadoknadive i za »neopravdane« i »pogrešne« čuvajuće zapljene. Nova Konvencija sadrži detaljnije odredbe o pravu suda koji odlučuje o prijedlogu za privremeno zaustavljanje broda te uvjetuje zaustavljanje broda predlagateljevim osiguranjem protujamstva za štetu koja bi brodaru/protivniku predlagatelja mogla nastati određivanjem ili provođenjem mjere, tj. ako se utvrdi da je zaustavljanje broda bilo protupravno, odnosno pogrešno, ili da ono predstavlja nerazumno ili visoko osiguranje predlagateljevog potraživanja[64], o čemu se odlučuje po pravu zemlje u kojoj je brod zaustavljen.

g) postoje i poticajne odredbe o *forum non conveniensu* i o priznavanju stranih presuda u čl. 7(2) i čl. 7(5) i (6).[65]

Značajna promjena u odnosu na jurisdikciju prema predmetu spora po potraživanju u odnosu na Konvenciju iz 1952. koja jedino daje nadležnost po glavnoj stvari, u kojoj je arrest primijenjen, ako je potraživanje nastalo u toj zemlji, postoji u novoj *Arrest* Konvenciji, koja automatski daje nadležnost državi u kojoj je ishodovano zaustavljanje za sva potraživanja, osim ako sudovi te zemlje odbiju prihvatiti nadležnost, ili se stranke pravomoćno odluče za neku drugu jurisdikciju.

Po Konvenciji iz 1952. nije bilo sasvim jasno u kojem opsegu se ona primjenjuje na brodove država koji nisu strane konvencije, dok je u novom aktu jasno da se ona primjenjuje na sve države, bile one članice Konvencije ili ne.[66]

Na temelju navedenog, postavlja se pitanje je li nova Konvencija učinila napredak, odnosno značajne korisne promjene, koje su dovoljne da uvjere one države koje nisu

[64] Takva mogućnost je uvijek postojala u pravnim sistemima mnogih država, pretežno onih španjolskog govornog područja, te u Hrvatskoj (čl. 301(1) Ovršnog Zakona, Narodne Novine R. Hrvatske, Nova međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova iz 1999. godine, Osiguratelj će moći zaustaviti brod zbog neplaćene premije, Svijet Osiguranja, Zoran Tasić, Stephenson Harwood, http://www.osiguranje.com/časopis.asp?.textšid=208 Zoran Tasić, str. 1. Cf. Đ. Ivković, *Jamstvo u postupku privremenih mjera na brodu...op.cit.*, str. 23, 24. «Ovisiti će, izgleda, o volji i snalažljivosti protivnika da li će u procesu radi proglašenja da privremena mjera nije dopuštena ujedno tražiti i naknadu štete, ili će naknada štete biti naknadni postupakfl. Ibid., str. 30.

[65] Cf. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, str. 37.

[66] New arrest convention, Signals Issue 36 July 1999,...op.cit.

članice Konvencije iz 1952. da joj se pridruže,[67] odnosno jesu li su promjene dovoljno korisne da bi uvjerile **82** države i teritorija strane Konvencije iz 1952. da se odreknu te Konvencije i ratificiraju ili pristupe Konvenciji iz 1999. godine. Aktivno sudjelovanje delegacija Kine, Rusije i SAD na konferenciji moglo bi pridonijeti da ove velike zemlje, usprkos niskom nivou ratifikacija drugih pomorskih konvencija, smatraju ovu Konvenciju u dovoljnoj mjeri nekontroverznom te je preporuče svojim zakonodavstvima[68]. Ukoliko dovoljan broj zemalja inkorporira odredbe ove Konvencije u svoja nacionalna zakonodavstva i tako unaprijede harmonizaciju međunarodnog pomorskog prava odnosna materija imat će manje nejasnoća, a svjetska pomorska trgovina bit će sadržajno unaprijeđena.[69]

Danas postoje barem još dva veća izazova u proceduralnom pravu izvršenja pomorskih potraživanja. Na nacionalnoj razini, povećani interes za građanska prava te njihovo etabliranje kroz ustave može rezultirati prije ili kasnije ispitivanjem tradicionalnih zakonskih postupaka zaustavljanja brodova i zapljene na temelju *dužnog postupka*, ispitivanju kojemu je Amerika već kreativno i učinkovito odgovorila.

Države moraju odlučiti hoće li ratificirati ili pristupiti[70] *Arrest* Konvenciji iz 1999. ili dati efekta njezinim odredbama u svojim nacionalnim zakonodavstvima. Zato što nova Konvencija utjelovljuje značajne promjene u odnosu na tekst Konvencije iz 1952. kojoj je čak prigovarano da je rezultirala jedino uniformnošću pomorskih potraživanja, pitanje je koliko će brzo uslijediti ratifikacija, pristupanje ili prihvaćanje

---

[67] Npr. Sjedinjene Američke Države nisu na žalost nikada postale članicom većine međunarodnih konvencija privatnog pomorskog prava (npr. o sudaru brodova, ograničenju odgovornosti brodovlasnika i zagađenja naftom), dok su dale efekta, s nekim modifikacijama, Haškim pravilima iz 1924. i *Carriage of Goods by Sea Act*-u iz 1936. (COGSA), 46 U.S. Code Appendix sects. 1300-1315. SAD, za razliku od većine mnogih pomorskih nacija, nije postala članicom *Visby* Protokola od 23. veljače 1968. niti *Visby* S.D.R. Protokola od 21. prosinca 1979. koji dopunjava Haška pravila (t.j. "Haško/Visbyjska pravila"), kao ni Hamburških pravila o prijevozu robe morem iz 1978. W. Tetley... op. cit., pp. 95, 42.

[68] New arrest Convention, Richard Shaw, Signals Issue 36 July 1999, http://www.nepia.com/LossPrev/signals/july99/sigjul99.htm....op.cit.

[69] Richard Shaw...op.cit.

[70] Do 4. veljače 2004. pristanak da se Konvencijom obvežu izrazile su sljedeće države: Bugarska, ratifikacijom 27. srpnja 2000., odnosno 21. veljače 2001., Estonija pristupanjem 11. svibnja 2001., Letonija pristupanjem 7. prosinca 2001., Španjolska pristupanjem 7. srpnja 2002. (dodavši, u vezi sa čl. 10, paragraf 1(b) rezervu u odnosu na pravo da isključe primjenu Konvencije u slučaju brodova koji ne viju zastavu države ugovornice), Sirija, pristupanjem 16. studenoga 2002. (uz rezervu da pristupanje Sirije Konvenciji neće ni na koji način biti tumačena tako da znači priznanje Izraela i neće voditi ulasku s tom zemljom ni u kakve transakcije regulirane konvencijskim odredbama). Konvenciju su potpisale i Danska 10. kolovoza 2000., Ekvador 13. srpnja 2000., Finska 31. kolovoza 2000., Norveška 25. kolovoza 2000. i Pakistan 11. srpnja 2000. Multilateral treaties deposited with the Secretary General - TREATY I-XII - 17. asp, http://216.239.41.104/search?q=cache:FHkosšSVCLEJ:untreaty.un.org/ENGLISH/bible/en... pp. 1-2. CMI - Status of ratifications, http://www.comitemaritime.orgiratific/uninat/uni08.htm1 Cf. J. Marin, *Privremene ...op.cit.*, str. 61-62.

od strane mnogih zemalja, posebno od strane velikih pomorskih nacija. Imperativno je da države odgovore pozitivno na izazove poticanja uniformnosti u ovom području pomorskog prava. Takva međunarodna perspektiva nužna je zbog razočaravajućih tendencija mnogih zemalja posljednjih godina, da »idu same« u nekim drugim područjima pomorskog prava, posebno u pomorskom prijevozu robe. Koristi pravne uniformnosti u području zaustavljanja brodova i izjednačavanja nedostataka pravne i posebno proceduralne disharmonije na ovom polju, nemoguće je odvojiti od stanovišta svih sudionika u pomorskoj zajednici (brodovlasnika, brodara, menadžera, unajmitelja, osiguravatelja, vjerovnika, i drugih strana u pomorskoj privredi, kao i sudaca, odvjetnika i vlada). Međutim, postizanje poželjnog cilja međunarodne harmonizacije ide na štetu nacionalnog prava, posebno ukoliko je novostvorena međunarodna konvencija opterećena većim nedostacima.[71]

ADEKVATNOST POSTOJEĆIH RJEŠENJA ZPUP I MOGUĆNOSTI NJIHOVOG UNAPRJEĐENJA KROZ NOVI ZAKON O POMORSKOJ PLOVIDBI

Problemi koji proizlaze iz postojećih normi ZPUP mogu prouzročiti različite odgovore u njihovoj primjeni, što utječe na pravnu sigurnost sudionika u sudskom postupku. Posebno je značajno u kontekstu predloženih odredbi Zakona o pomorskoj plovidbi razmotriti određene legislativne aspekte.

Pravila o ograničenju izvršenja kroz načela protekcionizma i socijalnosti

Pozitivnopravne zakonske norme zahtijevaju osuvremenjivanje, prije svega zato što se umnogome temelje na zastarjelim rješenjima i refleksijama zaštite društvenog vlasništva i pored preformulacija u Zakonu iz 1998. Izmjene i dopune Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine polaze od jedinstvenog koncepta svojine, bez preciziranja tko može biti njezin nositelj, kako je to ranije određeno. Međutim, takav koncept nije dosljedno proveden. Formulacije zakonskih odredbi iz 1998. odražavale su određene promjene u društveno-ekonomskim odnosima, odnosno nestajanje društvene svojine i, s procesom privatizacije i djelovanja tržišta, sve veću dominaciju privatne svojine.[72] Ipak, potrebno je dalje prilagođavanje

[71] Cf. W. Tetley, n.d.

[72] *Pomorsko pravo*, Dr Miodrag Trajković, Beograd 2000., str. 39.

zakonskih odredbi tržišnim uvjetima kao i konceptu privatnog vlasništva. S tim u vezi, čl. 916 st. 1 ZPUP predstavlja odredbu koja odražava ranije dominantne pravne koncepte,[73] a nasuprot suvremenoj sudskoj praksi stoji i zastarjelost formulacije čl. 918 ZPUP. Potrebno je preformulirati i čl. 1021 st. 2 ZPUP.

Međutim, ukoliko se to moglo prihvatiti u kontekstu zakona iz 1998., odredbe čl. 898 prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi* preuzele su recidiv koncepta »društvene svojine« nad osnovnim sredstvima, kao i načelo socijalnosti, što je u suprotnosti s ostalim pozitivnopravnim propisima i takva ograničenja se u praksi vjerojatno neće primijeniti.

Načelo socijalnosti ogleda se i u predujmljivanju odgovarajućeg iznosa za izdržavanje posade zaustavljenog broda od strane predlagatelja.

Također, od potraživanja za koja dužnik može ograničiti svoju odgovornost, visina osiguranja ne mora biti veća od iznosa ograničene odgovornosti.[74]

Nadležnost suda

Uz *sedes materiae* u **Zakonu o sudovima** RCG (Sl. list RCG 5/02) koji u čl. 20 određuje da Privredni sud u prvom stupnju određuje i provodi izvršenje i osiguranje na brodovima, bez obzira na svojstva stranaka - pa se sukladno tome određuje stvarna nadležnost, a shodno rješenjima hrvatskog Pomorskog zakonika (čl. 872) - *Zakon o pomorskoj plovidbi* u čl. 890 propisuje nadležnost suda ovisno od tome nalazi li se brod u teritorijalnom moru ili unutrašnjim morskim vodama, i je li upisan u upisnik brodova. Daleko, detaljnije razrađena **mjesna nadležnost** za odlučivanje o izdavanju i o provođenju privremenih mjera[75] ovisi o tome treba li se provesti upisom ili ne, te traži li se prije, tijekom ili nakon pokretanja postupka.

U čl. 892 prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi* za odlučivanje o prijedlogu za osiguranje novčanog potraživanja zasnivanjem **ugovornog založnog prava** na brodu **mjesno** je nadležan sud na čijem se području nalazi upisnik broda u koji je brod

[73] Cf. Bugarska, International Ship Arrest...op.cit., p. 46; SSSR, Ibid., p. 301.

[74] Dr. sc. D. Bolanča, Privremene...op.cit., str. 102. U vezi sa inkorporiranim odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976. značajno je uporediti *»praecipe for a caveat against arrest« - podnesak u svrhu zabrane zaustavljanja* anglosaksonskog prava. Zahvaljujem se dr. sc. Jasenku Marinu iz Zagreba za upućivanje na navedenu materiju. Cf. čl. 405-420 PZRH.

[75] Dr. sc Dragan Bolanča, Privremene mjere kao mjere osiguranja u hrvatskom pomorskom zakonodavstvu, *Pravni vjesnik 11 (1-4)*, Osijek 1996., str. 104, 105.

upisan, a ukoliko nije upisan - nadležan je sud na čijem se području brod nalazi u vrijeme podnošenja prijedloga.[76]

Čl. 893 prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi* određuje **provođenje** privremene mjere i **mjesnu** nadležnost suda za odlučivanje o prijedlogu za osiguranje privremene mjere. Novi Zakon tako uvodi precizne odredbe u vezi s određivanjem mjera koje je moguće primijeniti **bez faktičke aprehenzije broda**, kroz načelo registracije,[77] putem upisa ugovornog založnog prava radi osiguranja novčanog potraživanja. Prema odredbama čl. 893 prijedloga Zakona radi se o ***»letećem osiguranju«***, kada vjerovnik može podnijeti rješenje o određivanju privremene mjere svakom stvarno nadležnom sudu na čijem se području nađe brod, s prijedlogom da taj sud provede izvršenje.[78] ***»Leteće osiguranje«*** ZPUP nije predvidio, mada se u doktrini smatralo i prije donošenja Pomorskog zakonika RH (čl. 875) da bi se ono moglo dopustiti.[79]

Općenito uzevši, od posebne su važnosti za privremenu mjeru zaustavljanja broda odredbe Glave 1. ovoga dijela Zakona: *»Zajedničke odredbe«* (čl. 885.-896.).

Egzemplarnost u sistematici normi o izvršenju i osiguranju na brodu i teretu

Zakon o pomorskoj plovidbi, pravilno je ocijenjeno, napušta taksativnost u navođenju i određivanju privremenih mjera, kao sredstva osiguranja potraživanja vjerovnika. Čl. 1000 određuje da sud može dopustiti i svaku drugu mjeru kojom se postiže svrha osiguranja novčanog potraživanja predlagatelja. Njihovo dosadašnje taksativno određenje pripisuje se okolnosti što je prema pravilima općeg izvršnog postupka koji je vrijedio u vrijeme donošenja ZPUP-a lista privremenih mjera osiguranja novčanih

---

[76] Identična rješenja predviđena su i kod osiguranja novčanog potraživanja zasnivanjem ugovornog založnog prava (sudske hipoteke) na brodu na osnovu sporazuma stranaka (čl. 874., st. 1., st. 2 i st. 3 Pomorskog zakonika RH). Cf. čl. 892 Prijedloga Zakona o pomorskoj plovidbi. Međutim takvim preuzimanjem rješenja hrvatskog pomorskog zakonodavstva izostavljeno je odnosno poglavlje 2a) Zasnivanje sudske hipoteke na brodu na temelju sporazuma stranaka (čl. 973), koji glasi: »Propisi općeg izvršnog postupka o osiguranju zasnivanjem sudske hipoteke na nekretnini i na pokretnim stvarima na temelju sporazuma stranaka na odgovarajući način se primjenjuju i na zasnivanje založnog prava na brodu, brodu u gradnji, pripacima broda i teretu na brodu na temelju sporazuma stranaka, ako odredbama ovoga Zakona nije što drugo predviđeno.« Cf. Dr sc. Dragan Bolanča i Dr Sc. Boris Kandare, Mjere osiguranja na brodu u svijetlu odredaba Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 32/39-40, Split 1995., str. 37.

[77] »... v 941. členu PZ pa je omogočeno, da lahko upnik in dolžnik sporazumno zahtevata, naj sodišče dovoli in opravi vknjižbo zastavne pravice na ladji dolžnika, ki je vpisana v register ladij,...«. M. Pavliha...op.cit., str. 117.

[78] Dr. Sc. D. Bolanča...op.cit., str. 104.

[79] Cf. Dr sc. Dragan Bolanča i Dr Sc. Boris Kandare, Mjere osiguranja na ...op.cit., Split 1995., str. 38.

potraživanja bila tako određena.[80] ZIP je napustio taksativnost a preuzeo egzemplarnost u određivanju privremenih mjera, te bi se i one koje predviđa ovaj supsidijarni zakon mogle primijeniti na brod,[81] dok bi u postupku osiguranja privremenim mjerama bilo moguće kumulirati više privremenih mjera.[82] Npr. mogla bi se odrediti i privremena mjera zabrane protivniku predlagatelja da raspolaže koristima od iskorištavanja broda, ili ugovoriti prijenos prava vlasništva na brodu u svrhu osiguranja potraživanja (fiducijarni prijenos prava vlasništva na brodu), što je potvrdila i sudska praksa.[83] Međutim, sukladno odredbama ZIP-a, sud će na prijedlog dužnika ili *ex officio* izvršenje ograničiti samo na neka od sredstava ili predmete izvršenja, ako su oni dovoljni za ostvarenje potraživanja.[84] Stoga i zakonske odredbe o pretpostavkama za određivanje privremenih mjera osiguranja novčanih[85] potraživanja ne bi trebalo shvatiti kao ***isključive*** kriterije, već bi se i u postupku osiguranja na brodu trebala primjenjivati dopunska pravila općeg postupka osiguranja o ***pretpostavkama*** za određivanje privremenih mjera, u situaciji u kojoj ta pravila nisu u suprotnosti s onima koja uređuju poseban postupak.[86]

---

[80] Dr. Mihajlo Dika, Privremene mjere osiguranja na brodu, Stvarnopravna jamstva na brodu, *Savjetovanje o stvarnopravnim i obveznopravnim jamstvima u vezi s brodom s aspekta osiguranja u SR Hrvatskoj*, Zagreb; Pula, studeni 1988., str. 82.

[81] Dr sc. Dragan Bolanča i Dr Sc. Boris Kandare, Mjere osiguranja na brodu u svijetlu odredaba Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, *Zbornik radova Pravnog fakulteta ...op.cit.*, Split 1995., str. 32-35.

[82] M. Dika, ...op.cit., str. 82. Ako je predloženo ili je moguće odrediti više privremenih mjera, sud može izabrati, a od jednako prikladnih onu koja je najmanje tegobna za protivnika predlagatelja. Sud ne može eventualni prijedlog za izdavanje neke od zakonom nabrojenih privremenih mjera odbiti jer smatra da se njom ne postiže svrha obezbjeđenja, budući da se protivnik obezbjeđenja takvom mjerom dovodi u težak položaj. J. Marin, Davanje...op.cit., str. 207.

[83] J. Marin, *Privremene...op.cit.*, str. 7. Radi osiguranja novčanog potraživanja mogla bi se shodno ZIP-u odrediti i mjera zabrane dužniku da raspolaže pokretnim stvarima, te čuvanje tih stvari, zabrane dužniku da otuđi ili opterети svoju nekretninu ili stvarna prava na nekretnini uknjižena u njegovu korist, uz zabilježbu te zabrane u zemljišnu knjigu; zabrana dužnikovom dužniku da isplati dužniku potraživanje ili da mu preda stvari te zabrana dužniku da primi stvari; da naplati potraživanje i da njima raspolaže. Kad sud odredi privremenu mjeru zabrane otuđenja ili raspolaganja brodom, naredit će da se ona zabilježi u upisnik brodova, a ako je pravomoćno ukine ili ona prestane po zakonu naredit će brisanje zabilježbe. D. Bolanča i B. Kandare...op.cit., str. 32. Dr. sc. Dragan Bolanča, Privremene mjere...op.cit., str. 99.

[84] Đorđe Ivković, *Privremene mjere osiguranja na brodu*, Piran 1994., str. 11.7

[85] »Među sredstvima izvršenja radi namirenja novčanih potraživanja nije uvrštena prisilna uprava davanjem broda u zakup, a razlog tome vjerovatno treba tražiti u teškoćama njegovog ostvarivanja s obzirom na složenost ovog pravnog instrumenta, na mobilnost broda, na rizike oštećenja i propasti broda, te opasnosti od osujećivanja provođenja izvršenja zadržavanjem broda u inozemstvu izvan dohvata izvršnog suda.« Dr S. Triva, Izvršenje i osiguranje...op.cit., str. 282.

[86] M. Dika...op.cit., str. 83.

Rješenje iz ZIP-a moglo bi se prihvatiti u odnosu na kvalitetu opasnosti, koja bi trebala biti objektivna u odnosu na nenovčana potraživanja iz čl. 1018 st. 2 ZPUP. Opasnost se pretpostavlja ako bi se potraživanje imalo ostvariti u inozemstvu, dok vjerovnik ne mora dokazivati opasnost ako učini vjerojatnim da bi predloženom mjerom dužnik pretrpio samo neznatnu štetu.[87] Tekuće i najavljene promjene u domaćem zakonodavstvu (Zakon o pomorskoj plovidbi, ZIP, ZPP, Zakon o elektronskom potpisu) pružaju takvu mogućnost.[88]

Terminološko i stilsko usklađivanje reglementacije

Prijedlog Zakona o pomorskoj plovidbi sadrži i terminološke neujednačenosti. Zakonske odredbe su i u ranijim formulacijama zahtijevale stilsko ujednačavanje i grupiranje, jer je očito da ih je pripremalo i pisalo više pravnih autora. Također, postoje razlike u odnosu na intenzitet rezolutnosti u interpretaciji konvencijskih odredbi, mada i taj međunarodni akt ima neujednačenosti: formulacija ZPUP u čl. 1018 st. 1, odnosno u čl. 1022. st. 1. (čl. 1004 st. 1 prijedloga Zakona) kaže: "*sud može*", dok je Konvencija o *Arrestu* iz 1952. bitno imperativnijeg karaktera.[89]

Načela učinkovitosti i ekonomičnosti

Nužno je i dalje usavršavati učinkovitost i ekonomičnost[90] sudskog postupka koji treba provesti brzo[91], po mogućnosti ne ometajući iskorištavanje broda. Načelo ekonomičnosti izražava se i u standardnim pravilima (prema čl. 936 st. 1. ZPUP na prijedlog zainteresirane osobe) koja omogućavaju ekonomsku eksploataciju broda i

[87] Dr. sc. D. Bolanča, Privremene mjere...op.cit., str. 101.

[88] Mjera kojom se može postići svrha osiguranja nenovčanog potraživanja, *inter alia* je zabrana otuđenja i opterećenja pokretnih stvari na koje je upravljeno potraživanje, a i čuvanje tih stvari. Dr. sc. D. Bolanča, Privremene...op.cit., str. 101. Među sredstvima izvršenja radi osiguranja nema instituta prethodnog izvršenja uz osiguranje radi osiguranja izvršenja nenovčanih potraživanja. Dr. S. Triva, Izvršenje i osiguranje... op.cit., str. 282.

[89] Up. pod tamo predviđenim uvjetima, formulaciju čl. 3.1): »*...predlagač može zaustaviti...*«; čl. 5 st. 1: »*sud... će dozvoliti...*«.

[90] Cf. odrebe novog *Zakona o elektronskom potpisu*. Advokatske tarife su, prema nekim mišljenjima, previsoke, te se postavlja pitanje da li i koliko i to doprinosi efikasnom reguliranju spornog odnosa.

[91] Doktrina smatra da institut mirovanja postupka kod privremenih mjera nije potreban. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, str. 26

u odgovarajućoj fazi izvršnog postupka.[92] Takva sudska odluka trebala bi u rješenju sadržavati odluku o procesnom stanju za vrijeme dozvole korištenja broda.[93] Čl. 897 prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi* u st. 2 navodi rok od 30 dana, koji je preuzet iz drugih odnosnih propisa; ako vlasnik ne isplati dug odmah po pokretanju izvršnog postupka, pretpostavka je kako nema novčanih sredstava za izmirenje dugovanja. Izvršni postupak na brodovima je hitan, a navedena odredba ga tako odugovlači. Postoji i niz drugih odredbi, posebno onih koje se odnose na putnika i teret na brodu, koje je moguće detaljnije uređivati, u navedenom kontekstu.

Također, u čl. 1007 prijedloga Zakona, kao u i odnosnom članu ZPUP navodi se: »*U rješenju kojim određuje privremenu mjeru sud će odrediti vrijeme njenog trajanja*«.[94] Sudska praksa je utvrdila sedam slučajeva određenja vremena trajanja ove mjere: 1) do pravomoćnosti; 2) do pravomoćnosti i izvršnosti; 3) do mogućnosti da izvršnim putem naplati svoje potraživanje; 4) za određeni broj dana od dana izdavanja; 5) za određeni broj dana od dana prijema; 6) do određenog kalendarskog datuma i 7) do okončanja spora.[95] Zakon određuje u kojem se roku ima pokrenuti spor po meritumu (prema čl. 1025 st. 2 ZPUP; čl. 1007 st. 2 prijedloga Zakona), te bi ovaj član trebalo odgovarajućom formulacijom konkretizirati, tako da privremena mjera bude najdalje na snazi dok se ne ispune pretpostavke za određivanje i provođenje jačeg sredstva osiguranja kojim se postiže ista svrha osiguranja (npr. prethodna mjera), odnosno dok se ne ispune pretpostavke za provođenje izvršenja.[96]

Čl. 999 ZPUP određuje brisanje svih upisanih prava i tereta na prodanom brodu, međutim, postavlja se pitanje ne bi li bilo primjerenije brisati ih po pravomoćnosti rješenja o presude, umjesto po pravomoćnosti rješenja o diobi diobene mase? Sudski rokovi iz čl. 915 st. 2 i čl. 968 st. 3 ZPUP su predugi, mada su za razliku od zastarjelosti u prvom članku, u drugom slučaju povezani s potrebnim vremenom za objavljivanje u službenom listu (s tim u vezi bi trebalo izmijeniti ili dopuniti odredbu čl. 953 ZPUP dajući prostora stranim medijima; čl. 1019 ZPUP te čl. 1001 trebalo bi pobliže normirati).

Postupak sudske prodaje broda po ZPUP-u je izuzetno **složen, dug,**[97] **neeko-**

[92] Dr. sc. Boris Kandare, Mr. sc. Jozo Čizmić...op.cit., str. 33.

[93] Đ. Ivković, *Jamstvo*...op.cit., str. 33.

[94] Cf. st. 1 čl. 952 slovenskog Pomorskog zakonika: »V sklepu, s katerim izda začasno odredbo, določi sodišče njeno trajanje.«

[95] Dr sc. Dragan Bolanča i Dr Sc. Boris Kandare, ...op.cit., str. 36.

[96] J. Marin, *Privremene...op.cit.*, str. 8-9. Shodno odredbama ZIP-a, prijedlog za produženje privremene mjere treba podnijeti prije isteka roka na koji je ona bila određena. Dr sc. Dragan Bolanča i Dr Sc. Boris Kandare, ...op.cit., str. 36.

[97] Cf. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, str. 49.

nomičan i samim time **rizičan**.[98] Ipak, ZPUP dopušta mogućnost transfera **vlasništva,** uz odstupanje od vlastitih odredbi, primjenom **ZOSO**, koji je, kao opći zakon, **prikladniji**, posebno kad je riječ o održanju, pravnom institutu koji je u njemu obrađen, te vlasničkim i suvlasničkim odnosima kao i o zajedničkom vlasništvu.[99] Hrvatski *Pomorski zakonik* precizira i neke dokumente koji se dostavljaju uz prijedlog za prodaju broda: postupak izvršenja hipoteke može započeti na osnovu izvoda iz upisnika brodova koji ima snagu izvršne isprave, a iz koje je vidljivo da je hipoteka na brodu upisana u korist vjerovnika tražioca izvršenja;[100] dokaz o posjedu dužnika, ako brod nije upisan u upisnik brodova.[101]

Obavještavanje nadležnog inozemnog tijela

Temeljen na ranijem ZPUP-u, hrvatski Pomorski zakonik je u čl. 987,[102] tj. između čl. 1030 i 1031. (prema našem važećem Zakonu) uveo poseban članak o **obavještavanju od strane suda nadležnog inozemnog tijela** na prijedlog i trošak vjerovnika o određenju i o ukidanju privremene mjere, što naš Zakon iz 1998. nije bio predvidio,[103] ali jeste novi prijedlog *Zakona o pomorskoj plovidbi* u čl. 1013. Slično rješenje postoji i u talijanskom *Codice della Navigazione*.

Načelo instancijalnosti

U skladu sa **načelom instancijalnosti**, kod pravnih lijekova u odnosu: *sud osiguranja - organ uprave - drugostupanjski sud,* ne bi trebalo bez jasne specifikacije, odnosno **jasnijeg određenja razloga zbog kojih se može dopustiti** - prihvatiti praksu

---

[98] Zaustavljanje broda **radi izvršenja** je drugi vid osiguranja.

[99] Jasenko Marin, Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Godina 47 - Broj 4, Zagreb 1997., str. 411, 415.

[100] U vezi s dostavljanjem isprave kojom se dokazuje postojanje hipoteke na brodu i teretu.

[101] B. Kandare...op.cit., str. 38-39.

[102] »Ovaj propis i njegova primjena u praksi mogli bi dovesti do toga da se lakše dobije tzv. *deletion certificate* i prestankom privilegija u smislu čl. 260 P.Z. odnosno propisa strane države.« Cf. čl. 9. st. 4. Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o privilegijama i hipotekama, Bruxelles, 1926., Đ. Ivković, *Privremene mjere osiguranja*...op.cit., str. 134.

[103] Čl. 987 Pomorskog zakonika, Pomorski Zakonik, Narodne Novine 17/94; http://www.poslovniforum.hr/zakoni/pomorskizakonik05.asp. Isto se odnosi i na **Izvršenje radi predaje broda**, ako međunarodnim ugovorom nije drukčije predviđeno. B. Kandare...op.cit., str. 51-52. Cf. Dr. S. Triva, Izvršenje i obezbjeđenje...op. cit.: »*strani ured koji vodi upisnik*«, str. 293.

da se o devolutivnoj žalbi supsidijarnom primjenom odredbi čl. 8 i 251 ZIP-a razmatra kao o remonstrativnom prigovoru (čl. 966 u vezi sa čl 980 i 981 ZPUP).[104] Međutim, u vezi s čl. 920 prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi* postoje i stanovišta prema kojima umjesto žalbe treba »uvesti« prigovor, jer ga je sudska praksa već usvojila time što se na rješenje sudca pojedinca u izvršnom postupku podnosi prigovor vijeću **tog suda**; a navedeno odgovara i hitnosti postupanja. Opet, ima mišljenja koja ističu, *inter alia*, kako pravo na žalbu proizlazi iz ustavnopravnog utemeljenja.

U rješenjima bivših jugoslavenskih republika, bila su prisutna različita rješenja u postupku osporavanja sudskog naloga. Tako se u Hrvatskoj ranije primjenjivao ZPUP, te se mogla izjaviti žalba[105] na sudsko rješenje, dok se u Sloveniji mogao izjaviti prigovor.[106] Žalba se izjavljivala višem sudu, dok je po prigovoru odlučivao sudac koji je izdao rješenje za zaustavljanje i koji je stoga mogao ostaviti na snazi ili ukinuti tu mjeru.[107] Viši sud je odlučivao bez zakazivanja ročišta, po dokumentaciji, kakav je slučaj i u Crnoj Gori. Žalba (s rokom izjave iste od 8 dana) ne odgađa izvršenje rješenja.[108] S druge strane, stara je **Uredba** govorila koji se članovi IP primjenjuju, što je opet bilo neprimjereno složeno rješenje.

Čini se da bi dvojbu, dopustiti remonstrativni prigovor iz ZIP-a ili devolutivnu žalbu iz čl. 1032 ZPUP, trebalo riješiti prihvaćajući pragmatično stajalište prakse, koju su potvrdili i najviši sudovi, nužno je težiti ujednačavanju sistema pravnih sredstava u izvršnom postupku prihvaćajući rješenja iz općeg izvršnog postupka kroz jasno specificirane i formulirane odredbe, čime bi se otklonile nesuglasice između pojedinih zakonskih instrumenata koji reguliraju odnosnu materiju. Tim prije što je ustavnopravni institut žalbe predviđen u ZPUP-u u vrijeme kad još nije bio uređen novi sistem izvršnog postupka.

---

[104] D. Rušinović...op.cit., str. 338-39.

[105] "PZRH je uklonio staru odredbu kojom se kao pravni lijek protiv rješenja o određivanju spominje žalba, pa je time reguliranje privremenih mjera u pomorskom pravu i u segmentu pravnih lijekova usklađeno s načelima općeg izvršnog postupka." D. Bolanča, Privremene mjere...op.cit., str. 105.

[106] "Zoper izdano odredbo lahko dolžnik v 8 dneh vloži ugovor, ki ne zadrži izvršitve. Ugovor je mogoče vložiti zaradi vseh razlogov, ki jih predpisuje 55. člen ZIZ za ugovor zoper sklep o izvršbi, saj ima na podlagi 268. člena ZIZ sklep o začasni odredbi..." "O ugovor odloča isti sodnik, ki je izdal začasno odredbo." "Zoper odločitev sodišča o ugovoru se lahko stranki v 8 dneh pritožita na Višje sodišče v Kopru." M. Pavliha...op.cit., str. 125-126.

[107] Čl. 959 slovenskog Pomorskog zakonika predviđa da kada sud primi prigovor dužnika protiv rješenja o izdavanju privremene mjere zaustavljanja broda, mora bez odlaganja odrediti ročište na kojemu će se provjeriti dokazi na osnovu kojih je izdana privremena mjera. Ukoliko dokazi na stranom jeziku nisu priloženi u ovjerenom prijevodu, ročištu mora prisustvovati ovjereni sudski tumač, kojeg će na svoj trošak osigurati predlagatelj dokaza. Po održanom ročištu sudac će bez odlaganja donijeti odgovarajuću odluku.

[108] G. Ivković...op.cit., p. 110.

Nadležnost lučke kapetanije

ZPUP iz 1998. je u čl. 1020 uveo **nadležnost lučke kapetanije**, što je bez odgovarajućeg zakonskog normiranja zakompliciralo postupak; tako je i čl. 920 utvrđivao ulogu lučke kapetanije, dok je praksa dala ulogu izvršnom sudcu; rješenje o izvršenju dostavljalo se lučkoj kapetaniji radi upisa u upisnik brodova.[109] Prema čl. 1020 ZPUP, lučki kapetan imao je pravo zaustaviti brod, što bi imalo smisla kao prethodnica akcije suda, ali ne i kao samostalni akt, jer ova je anomalija proširivala nadležnost kapetana na nešto na što on nema pravo: »dopuštanje privremenog zaustavljanja« zadiralo je u dužničko-vjerovničke odnose.[110] U praksi je privremenu mjeru zaustavljanja broda donosio sudac pojedinac, skoro uvijek bez prethodnog ročišta;[111] rješenje se dostavljalo lučkoj kapetaniji s nalogom da ga se službeno preda zapovjedniku zaustavljenog broda i potpisanu dostavnicu vrati sudu.[112] Čl. 958 slovenskog Pomorskog zakonika predviđa da se u postupku izdavanja privremene mjere zaustavljanja broda, koji neposredno tereti pomorsko potraživanje ili potraživanje zbog zagađivanja mora, privremena mjera uručuje zapovjedniku broda, a ukoliko ovaj to odbije, privremena mjera se nalijepi na oplatu broda protiv kojeg je izdana, na oglasnu ploču Uprave Republike Slovenije za pomorstvo »*in tudi na oglasno desko sodišča*«.

Prijedlog *Zakona o pomorskoj plovidbi* u čl. 1002 otklanja sve nedostatke prijašnjih zakonskih odredbi. Sada lučka kapetanija može, u slučajevima kada nema dovoljno vremena za priziv i odlučivanje suda, na zahtjev osobe koje ističe pomorsko potraživanje, zadržati, ili na drugi način spriječiti isplovljavanje broda sa svojeg područja na koji se pomorska potraživanja odnose. Ipak, i tu ima određenih nezgrapnosti u formulaciji: isticanje određenih pomorskih potraživanja (»naročito« u st. 1 čl. 1002 prijedloga Zakona) u odnosu na druga, a posebno u odnosu na st. 4 istog članka, gdje se određuje i vrijeme trajanja naredbe lučke kapetanije iz st. 1 - od 72 sata, i pored toga što uvažava izvjesni praktični fakticitet, može prouzročiti nepredviđene distinkcije

---

[109] U Rusiji je npr. dopušteno interventno zaustavljanje broda od strane načelnika luke (»**dock master**«, koji nije upravni organ), određen broj sati, dok se ne organizira Sud.

[110] »*Restrain*« (*sprječavanje broda da isplovi*: bez adekvatnog domaćeg terminološkog substituta) u tom je razdoblju moglo biti adekvatnije rješenje. Cf. čl. 1002 st. 1 prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi*.

[111] Prema dispozitivu Rješenja I. br. 337/04 donijetog izvan ročišta od strane Privrednog suda u Podgorici 17. veljače 2004. godine poziva se Lučka kapetanija Zelenika da brodu oduzme upisni list, odnosno brodsko svjedočanstvo, popis posade i isprava o sposobnosti broda za plovidbu, tj. isprave koje odgovaraju ovim domaćim ispravama, te da o *istom obavijesti sud* s *popisom* oduzetih dokumenata i popisa posade i uz spisak *dostavljanjem fotokopija* oduzetih dokumenata. Lučka kapetanija je bila *obvezna naznačiti vrijeme provođenja* ovih radnji.

[112] Dr. sc. Boris Kandare, Mr. sc. Jozo Čizmić, *Pomorsko procesno pravo*, Split 1996., str. 56.

u provođenju aktivnosti u odnosu na pomorska potraživanja, koje su ovom zakonskom odredbom povjerene lučkoj kapetaniji.[113] Prijedlog čl. 1002 Zakona o pomorskoj plovidbi nagovještava i osvrt na protuosiguranje u skladu s istaknutom ulogom lučke kapetanije i rješenjima *Arrest* Konvencije iz 1999. godine: odgovornost za neopravdano zadržavanje broda ostaje na osobi na čiji je zahtjev učinjeno, dok lučka kapetanija prije zadržavanja broda može zahtijevati od predlagatelja koji je zadržavanje broda zatražio, da položi valjano osiguranje po ocjeni kapetanije, za štete koje bi nastale zbog neopravdanog zadržavanja broda (st. 3.). Ukoliko u razdoblju od 72 sata sud ne donese odluku o zaustavljanju broda lučka će kapetanija odmah osloboditi brod.

Privremene mjere na teretu na brodu

Iako to Zakon u podnaslovima i poglavljima ne ističe, privremenim mjerama može biti **zahvaćen i teret** (čl. 913 ZPUP) koji se nalazi na brodu, odnosno, one mogu biti određene i radi osiguravanja potraživanja protiv osobe koja je ovlaštena raspolagati **teretom ukrcanim na brod**.[114] Ako je u pitanju izvršenje na samom teretu, brodar nije stranka u izvršnom postupku osiguranja.[115] Na osnovu atrakcijskog foruma za izvršenje i osiguranje na teretu na brodu na kojemu se isto provodi isključivo je **mjesno** nadležan sud koji ga provodi. Ako privremenu mjeru ne treba provesti upisom u upisnik brodova, nakon pokretanja parničnog ili drugog postupka privremenu mjeru može odrediti i **sud na kojemu se vodi** taj postupak.[116]

Primjena supsidijarnopravnih i komparativnopravnih načela

Primjena **ZIP, VPP, ZPP**, u odnosu na pomorskopravni *lex specialis*, i njihov odnos prema **osiguranju, parnici i izvršenju** stvara predodžbu da su izvanparnični, parnični i izvršni postupak faze jedinstvenog postupanja pred sudom (iako se formalno

[113] U razdoblju prije izrade prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi* bilo je razmatrano i postavljanje dežurnog izvanparničnog suca u Baru, koji bi bio izabran na temelju utvrđenih kriterija izbora i kvalifikacije, a s obzirom da je ponekad, zbog hitnosti postupanja, neophodno raditi i neradnim danima. Sud opće nadležnosti mogao bi imati ingerencije da odlučuje u izvanparničnom postupku i to bi mogla biti specifičnost, ali samo u manjem obimu, kada su u pitanju strani brodovi; kada su u pitanju domaći brodovi, postoji i druga dostupna imovina (cf. čl. 917 ZPUP; jedino ako druge privremene mjere ne pomognu).

[114] Dr. Mihajlo Dika, Privremene mjere osiguranja na brodu, *Savjetovanje ...op.cit.*, str. 77.

[115] Dr. S. Triva...op.cit., str. 296. Cf. am. »***Stoppage in transitu***«; Đ. Ivković...op.cit., p. 115.

[116] Dr. sc. B. Kandare...op.cit., str. 37.

radi o zasebnim postupcima), s tim što se u izvanparničnom odlučuje o privremenoj mjeri, dok se u parničnom odlučuje o ***meritumu*** istaknutog tužbenog zahtjeva, a na temelju utvrđenog činjeničnog stanja, te **izvršenje** slijedi kao posljednja faza. Stoga se supsidijarno teži rješenjima sukladnim Zakonu o izvršnom postupku. Potrebno je, na odgovarajući način, primjenjivati sve njegove odredbe kojima se uređuju pitanja koja nisu regulirana ZPUP-om, u mjeri u kojoj je to dopušteno s obzirom na posebne odredbe ZPUP-a (čl. 906). S druge strane, i ZIP u čl. 1 navodi kako se on ne primjenjuje ako se ZPUP na njega ne poziva.

Zaustavljanje se može provesti i **nakon okončanja** sudskoga (upravnog ili arbitražnog) postupka, sve dok izvršenje nije provedeno, osim u slučaju kad su ispunjeni uvjeti određivanje **prethodne mjere** (sukladno čl. 239 i 250 ZIP u vezi sa čl. 906 st. 5 ZPUP)[117]. Tako čl. 1000 prijedloga Zakona o pomorskoj plovidbi, a u odnosu na supsidijarne odredbe ZIP-a, treba tumačiti tako da se privremene mjere mogu odrediti i nakon okončanja navedenih postupaka. Suprotan stav doveo bi vjerovnika koji ima potraživanja prema brodu u lošiji položaj od onoga koji ima potraživanje u ostalim slučajevima, pa je nesumnjivo veliki propust zakonodavca što nije *expressis verbis* spomenuo izdavanje privremenih mjera i nakon završetka parničnoga, izvršnog ili upravnog postupka.[118]

Treba razmotriti i mogućnost analogne primjene nekih od komparativnopravnih rješenja u našoj sudskoj praksi, odnosno njihovog uvođenja u zakonodavstvo. Npr., u njemačkom pravu izričito stoji kako će se zaustavljanje dopustiti i u slučaju da je potraživanje vezano za rok ili uvjet, osim u slučaju kada takvo uvjetovano potraživanje ne bi imalo sadašnju imovinsku vrijednost zbog daleke mogućnosti nastupanja uvjeta.[119] »Drugo založno pravo stranog prava«,[120] odnosno »*mortgage*« ne omogućava domaćem vjerovniku da u SiCG, na stranom brodu, ostvari svoje pravo uzimanja broda u posjed ni u slobodnu prodaju, već mu to pravo daju države koje imaju proceduralno reglementiran institut *mortgagea*. Stoga bi bilo korisno dopuniti i domaće propise o izvršenju u navedenom smislu, jer i kad domaći vjerovnik ne bi imao interesa za uzimanje broda u eksploataciju, uzimajući ga u posjed na *Common Law* području, tada bi ga mogao dovesti u luku koja mu najbolje odgovara za prinudnu prodaju broda.

---

[117] Dušanka Rušinović, Postupak osiguranja privremenom mjerom zaustavljanja broda...op.cit., str. 31.

[118] Dr. sc. Dragan Bolanča i dr. sc. Boris Kandare, Mjere osiguranja na brodu u svijetlu odredaba Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 32/39-40, Split 1995., str. 32. Dr. sc. Dragan Bolanča, Privremene mjere kao mjere osiguranja...op.cit., str. 98.

[119] Dr. Branimir Lukšić, Zaustavljanje broda kao mjera osiguranja...op.cit., str. 13.

[120] »kakšno drugo zastavno pravico tujega prava«, član 948 st. 1 Pomorskog zakonika, Uradni list Republike Slovenije, št. 26, 12.4.2001.

Založna prava na brodu

Založno pravo, kao **nacionalni institut** terminološki i reglementarno je »rasuto« po Zakonu, te nisu bez značaja zablude koje nastaju iz izraza »zakonska založna prava« uslijed nejasnoće i ekstenzivnih tumačenja čl. 252 ZPUP. Prema starom Zakonu prihvaćena je formulacija pomorskih privilegija iz odnosne **Konvencije iz 1926**. godine i njenog *protokola*, iako neka novija interna zakonodavstva slijede **Konvenciju iz 1967**. godine (npr. čl. 754 njemačkog HGB). Kriterije za definiranje pomorskog potraživanja, odnosno njihovu **pravnu kvalifikaciju** važno je istaknuti i objediniti, uz naglasak na vjerojatnost osobne ili stvarnopravne odgovornosti brodovlasnika,[121] kako se ne bi dvojilo oko toga da se brod zaustavlja samo za pomorska potraživanja, jer je očito da je i čl. 3 Konvencije iščitavan partikularno pri pisanju Zakona, što i sada dovodi u konfuziju čl. 898 i čl. 1003. prijedloga Zakona. Hrvatska pomorsko-pravna regulativa je založna prava terminološki zamijenila »***sudskim hipotekama***«.[122] Također i slovenski Pomorski zakonik iz 2001. u čl. 948, st. 1 navodi: »... *ladja... obremenjena s pomorskim privilegijem ali hipoteko...*«. »Ispravno, ali ipak i hipoteka i privilegij, a naročito privilegij, predstavljaju posebnu vrstu založnog prava.«[123]

Promjene ZPUP-a trebale bi se odvijati u smjeru jačanja uloge pomorskih hipoteka i restrikcije sistema pomorskih privilegija, pri čemu izmjene u odnosu na drugonavedene trebaju ići u korist hipotekarnih zajmova, čime se brodovlasnici rasterećuju financijskih tereta opterećene imovine.[124] S obzirom na navedeno, trebalo bi uzeti u obzir rješenja iz *Konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993*. godine. U prijedlozima izmjene talijanskog **Codice della Navigazione** ukazivalo se na to kako instrumenti realizacije hipotekarne garancije trebaju biti formulirani prema uzoru na »*mortgage*« iz engleskog prava.[125]

Pravo pridržaja ili retencije je od posebne važnosti, kao sredstvo zaštite interesa vjerovnika u situaciji kad on nema zakonsko založno pravo (pomorsku povlasticu) za svoje potraživanje; u prvom redu to se odnosi na brodopopravljača za troškove

---

[121] J. Marin, *Privremene mjere ...op.cit.*, str. 128-129.

[122] B. Kandare...op.cit., str. 36. Također, u zakonskim odredbama *Pomorskog zakonika* se eksplicitno pominje *rješenje (o izvršenju)*, a ne samo *izvršenje*.

[123] Đorđe Ivković, *Treća osoba/sudionik u postupku privremenih mjera na brodu*, Piran 2000., str. 36.

[124] Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split 2003., str. 128, 133.

[125] Projekt novoga talijanskoga Plovidbenog zakonika, Marco Lopez de Gonzalo (Studio Legale Mordiglia, Genova, Italia) *Uporedno pomorsko pravo*, br. 122-124, Zagreb 1989., str. 390.

popravka broda i brodara u odnosu na teret za neplaćenu vozarinu.[126] *Međunarodnom konvencijom o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1967.* unesena je odredba kojom se države ugovornice obvezuju da nacionalnom pravu pridržaja priznaju red prvenstva iza svih pomorskih privilegija i hipoteka (*mortgagea*). Samo u slučaju brodogradilišta za troškove **gradnje** broda i brodopopravljača za **troškove popravka broda** dopušteno je nacionalnim zakonodavstvom predvidjeti prvenstveno pravo namirenja brodogradilišta kao **retinenta** ispred upisanih hipotekarnih vjerovnika, odnosno *mortgageesa*, ali i opet **iza vjerovnika koji imaju pomorski privilegij**. S obzirom da je sa ZOO pravo zadržanja uređeno kao **opći institut domaćeg prava**, mogla bi se *de lege ferenda* unijeti i u novi *Zakon o pomorskoj plovidbi* (up. čl. 464) jasnija odredba o međusobnom redu prvenstva između vjerovnika koji imaju pravo retencije broda i ostalih privilegiranih vjerovnika. Kako je i u odredenim odredbama ZPUP-a predloženo rješenje ekvivalentno onome u *Konvenciji* iz 1967, dok izvjesna divergentna rješenja mogu dati odredbe ZOO, izričita odredba o međusobnom prvenstvu u namirenju kod zakonskih, ugovornih založnih prava i kod retencije retencija broda bila bi poželjna.[127]

Pomorska potraživanja

Odredbe ZPUP-a zahtijevaju redigiranje i u odnosu na potraživanja zbog kojih se brodovi mogu zaustaviti. Intervencijama u redakcijski tekst *Arrest* Konvencije iz 1952. primijenjena su rješenja koja otežavaju razumijevanje zakonskog teksta. Prava lista potraživanja zbog kojih se može zaustaviti brod može se tako shvatiti tek povezivanjem s čl. 916 ZPUP, st. 2 i 3 s odredbama čl. 1020 i čl. 1021.

Zakon o pomorskoj plovidbi taksativno navodi potraživanja zbog kojih je dopušteno određivanje privremene mjere zaustavljanja broda. To je nomotehnički[128] učinjeno tako što se u čl. 1003, koji uređuje pitanje potraživanja zbog kojih je dopušteno privremeno zaustavljanje, zapravo upućuje na odredbe čl. 898 st. 3 koji sadrži taksativan popis potraživanja u pogledu kojih se ne primjenjuju odredbe općeg izvršnog prava o ograničenju izvršenja. Navedeno upućivanje jedne zakonske odredbe na drugu

[126] ZPUP određuje da se potraživanja retinenta tereta namiruju iza onih potraživanja drugih povjerilaca koji imaju zakonsko založno pravo na teret, kojima je dat viši red prvenstva pri namirenju, Ljerka Mintas-Hodak, Retencija o pomorskom pravu, *Uporedno pomorsko pravo /Comparative maritime law* v. 31 (1), Zavod za pomorsko pravo, historiju i ekonomiku pomorstva JAZU, Zagreb 1989., str. 116.

[127] Ljerka Mintas-Hodak...op.cit., str. 123, 120.

[128] Cf. J. Marin, *Privremene...op.cit.*, str. 125.

nije najbolje nomotehničko ni stilsko rješenje, već bi bila jasnija odredba kojom bi se u čl. 1003 precizno navela potraživanja radi kojih je dopušteno privremeno zaustavljanje.[129]

Prava lista potraživanja zbog kojih je zaustavljanje dopušteno može se zato utvrditi samo povezivanjem navedenih odredaba s odredbama čl. 1003 *Zakona o pomorskoj plovidbi*, jer se zaustavljanje može odrediti i za osiguranje založnih prava na brodu, založnih prava stranog prava (*mortgage*), zatim (nenovčanih) potraživanja (zahtjeva) koji se odnose na vlasništvo i suvlasništvo (što bi uključivalo i sporove između suvlasnika u vezi s eksploatacijom broda, odnosno koristi u vezi s tom eksploatacijom (arg. iz čl. 1003 st. 4 *Zakona o pomorskoj plovidbi*).[130] SFRJ je bila zadržala pravo neprimjenjivanja Konvencije (sporovi o vlasništvu) stavljajući rezervu prilikom potpisivanja Konvencije na čl. 10.a.

Umjesto ovih intervencija koje su otežale razumijevanje teksta bolje bi bilo rješenje da je autor zakonske odredbe »prepisao« odgovarajuću konvencijsku odredbu iz 1952. godine konkretnim navođenjem potraživanja, odnosno upotpunio je redakcijskom tehnikom potraživanja iz Konvencije iz 1999. godine.

Liste pomorskih potraživanja naznačenih u ZPUP-u i Konvenciji **ne podudaraju se** dakle u dijelu koji se odnosi na potraživanja iz pomorskog zajma, posjed, iskorištavanja ili u pravima na plodove iskorištavanja broda u suvlasništvu, utoliko što su ova potraživanja obuhvaćena Konvencijom, a ispuštene na odgovarajućem mjestu domaćeg Zakona, iako SFRJ nije stavila rezerve i za naznačena potraživanja (čl. 1, st. 1, t. 1.h, t. 1.q. Konvencije).[131] *Arrest* Konvencija iz 1999. listu *maritime claims* još više proširuje i upravo bi se, *de lege ferenda*, ove konvencijske odredbe mogle inkorporirati u domaći zakon.

Rglementarno balansiranje između interesa vjerovnika i dužnika

Očito je **reglementrno balansiranje između interesa vjerovnika i dužnika**; odnosno shodno čl. 975 ZPUP otežava poziciju kupca, a postoje i odredbe poput stavka 2. članka 969, s kojima je praksa u koliziji (nova procjena broda) ali i interesi obje strane. Čl. 947 st. 3 ZPUP u praksi se provodi tako da se **jamstvo uspješnog ponuđača uvijek upotrebljava kao dio kupovne cijene**, što ovu formulaciju čini

[129] Cf. J. Marin...op.cit., str. 125.

[130] Cf. M. Dika...op.cit., str. 35.

[131] Dušanka Rušinović, Postupak osiguranja privremenom mjerom zaustavljanja broda...op.cit., str. 30.

zastarjelom. Čl. 959 je zastario s obzirom na ekonomski sistem u Crnoj Gori, a čl. 962 toč. 8 sadrži proturječja s obzirom na tržišni fakticitet ponude i tražnje.

Koncepcija *Arrest* Konvencije je da se što manje šteti plovidbi, te da se brodovi ne ometaju zbog potraživanja koja nisu ni u kakvoj vezi s plovidbom. Međutim, općenito uzevši ni jedna strana nije egzonerirana, te bi u tom smislu trebalo preformulirati i čl. 929 ZPUP tač. 2) jer je u praksi čuvanje broda uvijek potrebno i treba se naložiti kao mjera koja nije samostalna, uz zaustavljanje. Privremena mjera čuvanja broda sadrži elemente ugovora o djelu, nalogu, uskladištenju, uz specifične elemente plovidbenog prava. Njena svrha je spriječiti dužnika da poduzimanjem radnji u odnosu na brod onemogući buduće namirenje predlagateljevog potraživanja.[132]

Osiguranje u vezi s privremenom mjerom zaustavljanja broda

Domaće pozitivnopravne norme u vezi s osiguranjem privremenom mjerom zaustavljanja broda, kao što je dosadašnja pravna znanost pokazala, impliciraju i nužnost cjelovitog zakonskog uređenja osiguranja,[133] uz određivanje imanentnih uvjeta, rokova[134] i sankcija, ali i određenja kvalitete istog (bankarske garancije, vrijednosni papiri, dragocjenosti), uz posebnu pozornost P&I osiguranju,[135] koje bi moralo sadržati klauzulu »*bez prigovora*«, odnosno »*na prvi poziv*«, ili bi moralo biti potvrđeno od domaće banke.[136]

Bitno je utvrditi i eksplicitno definirati uvjete[137] polaganja osiguranja[138] koje je

---

[132] Dr. sc. Boris Kandare, Mr. sc. Jozo Čizmić, *Pomorsko procesno pravo*, Split 1996., str. 58.

[133] Cf. čl. 1004 prijedloga Zakona o pomorskoj plovidbi.

[134] »Rok trajanja privremene mjere određivan je u judikaturi dosta šaroliko, ali rok trajanja jamstva nije identičan sa trajanjem privremene mjere.« Đorđe Ivković, *Jamstvo u postupku privremenih mjera na brodu*, Piran 2002., str. 17.

[135] »Pridobitev jamčevalnega pisma P&I klubov je za dolžnika poceni, das mu za razliko od bančne garancije ni treba plačevati provizij, stroškov zavarovanja itd.« M. Pavliha...op.cit., str. 138.

[136] Jasenko Marin, Davanje osiguranja postupku osiguranja potraživanja određivanjem privremene mjere na brodu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 34/45-40, Split 1997., str. 215.

[137] Ako je npr. pismena garancija osiguranja u rukama korisnika, rizik u vezi s njenim ostvarenjem je na njenom korisniku. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, str. 18.

[138] Odlučivanje o bilo kakvoj žalbi protivnika predlagatelja na određivanje privremene mjere koja je podnesena sudu, a nakon toga je dato osiguranje, postaje bespredmetno; protivniku predlagatelja ostaje mogućnost da ukidanje osiguranja traži u parničnom postupku. »Trpljenje« privremene mjere daje mu međutim pravo da zatraži protuosiguranje. J. Marin, Davanje...op.cit., str. 211.

raspoloživo i prenosivo u korist **vjerovnika**, a također i način polaganja kaucije[139] za pokriće eventualnih budućih šteta[140] i troškova **dužniku** zbog zaustavljanja broda odnosno *wrongful arresta*, kako bi o tome u konkretnom slučaju mogao odlučivati sud. Međutim, st. 1 čl. 1004 prijedloga *Zakona o pomorskoj plovidbi* ne odgovara potrebama prakse: do sada domaći sudovi nisu odlučivali o valjanosti osiguranja, te je bilo prepušteno vjerovniku da sam procijeni valjanost ponuđenog osiguranja, pa tek ako bi se postigla njegova suglasnost, sud bi donosio rješenje o oslobađanju broda. U praksi domaćih sudova češće se prihvaćala garancija prvoklasne inozemne banke ili *cash* depozit, prije svega tumačenjem zakonske odredbe prema kojoj se traži da osiguranje bude raspoloživo i prenosivo u korist vjerovnika. Slovenski pomorski zakonik u čl. 949 predviđa: »*Zavarovanje mora biti take narave, da lahko upnik z njim realizira svojo terjatev bodisi v Sloveniji ali v tujini*«. Ako dužnik ponudi garanciju prvoklasne banke sa svjetskog tržišta kapitala ili garantno pismo P&I Cluba, a vjerovnik to ne prihvati, spor rješava sud: shodno čl. 5 st. 2 ***Arrest* Konvencije** iz 1952. sud mora riješiti spor između stranaka o kvaliteti osiguranja, a i prema **čl. 2 ZPP** i prema **Zakonu o sudovima** obvezan je rješavati spornu stvar i ne može odbiti odlučivanje o predmetu za koji je nadležan.

Trebalo je, na osnovi navedenog, predvidjeti i mogućnost da sud sam, na temelju procjene činjeničnog stanja i diskrecijske ocjene uvjetuje predlagatelju određivanje privremene mjere davanjem osiguranja, npr. kada nije uvjeren u »vjerojatnost« postojanja potraživanja, odnosno opasnosti otežavanja naplate.[141] Iznos[142] i

---

[139] »To jamstvo kao specifična *facultas alternativa* koju vjerovnik nudi dužniku ima značenje kaucije, jer vjerovnik na položenom iznosu novca stječe zakonsko založno pravo kao osiguranje za namirenje budućih i eventualnih novčanih potraživanja iz osnove naknade štete ili naknade troškova postupka.« Dr. sc. D. Bolanča, Privremene...op.cit., str. 101. Đorđe Ivković, *Jamstvo u postupku privremenih mjera na brodu*, Piran 2002., str. 8. Terminološke alternative su depozit ili polog. J. Marin, Davanje... op.cit., str. 208. Ako sud prihvati prijedlog predlagatelja osiguranja i odredi mu rok za davanje privremene mjere, a on ga u tom roku ne položi, sud će odbiti prijedlog za izdavanje privremene mjere. J. Marin, Davanje...op.cit., str. 212.

[140] Za eventualnu štetu predlagatelj odgovara po načelu objektivne odgovornosti, bez obzira na krivnju. J. Marin, Davanje...op.cit., str. 212.

[141] Jasenko Marin, Davanje...op.cit., str. 213.

[142] Oštećenik mora, u principu, kvantificirati zahtjev. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, Piran 2002., str. 42. Ako predlagatelj osiguranja izjavi da će se zadovoljiti davanjem osiguranja umjesto privremene mjere, da to osiguranje ne mora biti u omjeru s vrijednošću potraživanja koje se obezbjeđuje; dvoumljenje i ne postoji jer predlagatelj osiguranja u takvoj izjavi sam navodi prirodu i iznos osiguranja koje prihvaća kao nadomještaj za određivanje privremene mjere. J. Marin, Davanje...op.cit., str. 209. Ako se osiguranje daje na prijedlog protivnika predlagatelja, tada bi sud trebao paziti na to da vrijednost osiguranja bude zadovoljavajuća s obzirom na vrijednost potraživanja, no nikada u tolikoj mjeri da bi iz osiguranja bilo moguće potpuno namiriti osigurano potraživanje. J. Marin, Davanje ...op.cit., str. 209. Osiguranje se daje i u korist trećeg lica. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, str. 20.

oblik[143] također bi određivao sud; na taj način bi se postupak osiguranja **ubrzao**, a protivnik predlagatelja imao na raspolaganju sredstva iz kojih bi, barem u većoj mjeri, sigurno mogao nadoknaditi štetu prouzrokovanu neosnovanom ili neopravdanom mjerom. Takvu mogućnost predviđaju sudovi Njemačke, Belgije, Finske, Norveške, Turske i Japana[144], a SAD i na sam zahtjev protivnika predlagatelja.

Ipak, automatizam u postupanju je štetan, te je potrebno razmotriti okolnosti svakog konkretnog slučaja i postići ravnotežu između postizanja što uspješnijeg osiguranja potraživanja i osiguranja od štete koju može pretrpjeti bilo koja strana određivanjem ili neodređivanjem privremene mjere. Također, praćenje bogate domaće i međunarodne sudske prakse i analiza stranog zakonodavstva metode su koje mogu pomoći u situacijama koje nisu strogo određene propisima.[145]

Arbitražni postupak

Dopušta se da i **arbitraža**[146] donese privremenu mjeru, te se to može zakonski normirati njihovim određivanjem od strane arbitražnih sudova.[147]

Stvarnopravno vlasništvo, pojam brodovlasnika i brodara

Pitanje stvarnopravnog dužnika obuhvaća potencijalno složen odnos između brodovlasnika, brodara, odnosno zakupoprimatelja ili vjerovnika pomorske hipoteke. Brodovlasnik odgovara **stvarnopravno** - dakle, brodom, te je nedopušteno zaustavljanje broda ako ne postoji vjerojatnost osobne ili stvarnopravne odgovornosti vlasnika

[143] Oblici osiguranja nisu taksativno navedeni; osim bankarskih garancija to bi mogli biti vrijednosni papiri koji imaju burzovnu vrijednost i mogu se brzo i jednostavno unovčiti, te raspoložive (ovaj će uvjet biti uvijek ispunjen kada se osiguranje položi kod suda) i prenosive obveznice. »Druge imovinske vrijednosti« praksa je i inače proširila. »U praksi i teoriji često se ističe da dužnik može tražiti protujamstvo i naknadno, za vrijeme trajanja privremene mjere.« Dr. sc. D. Bolanča, Privremene...op.cit., str. 102. Praksa je prihvatila i izvansudske sporazume o jamstvu, kombinacije jamstva inozemne banke s garancijom domaće banke, konfirmacijom domaće banke, i sl. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, Piran 2002., str. 3. »Ako garanciju daje inozemna banka, skoro dolazi redovito i do dodatne super garancije lokalne banke. Tada nastaju, često i duple komisije, jer svaka banka traži svoju komisiju.« Ibid., str. 49.

[144] Jasenko Marin, Davanje...op.cit., str. 213.

[145] J. Marin, Davanje...op.cit., str. 217.

[146] Kod nas ranije: Privredna Komora Jugoslavije.

[147] Cf. J. Marin, *Privremene*...op.cit., str. 18.

broda, ako ne postoji pasivna legitimacija na strani brodovlasnika,[148] s tim što obje Konvencije dopuštaju zaustavljanje u slučaju odgovornosti brodovlasnika i to u slučaju kad se radi o zaustavljanju broda koji je dat u zakup, a za potraživanje je odgovoran zakupoprimatelj. Koncepcija *Zakona o pomorskoj plovidbi* vezana je za brodara kao primarno odgovornu osobu, a na njega po domaćem zakonu samo u dva slučaja prelazi svojstvo brodovlasnika (ugovorom o zakupu broda, kod kojeg zakupoprimatelj postaje brodar, te na vjerovnika pomorske hipoteke); o čemu ovisi *dopuštenost* privremene mjere (pravo vlasništva) i *odgovornost* za pomorsko potraživanje (nositeljstvo pomorskog pothvata).[149] Brodar (u domaćem pravu smatra se da je on vlasnik broda dok se ne dokaže suprotno), ako nema elementa plovidbe, nije više brodar. On je u nastanku problema bio brodar, a zatim je u takvoj situaciji samo dužnik, jer za održavanje tog pravnog odnosa prema brodu nedostaje osnovni element **"plovidba broda"**, odnosno **poduzetnička djelatnost.**

Brodar (lat. *exercitor navis*, engl. *disponent owner, operator, temporary ship-owner*) je širi pojam od brodovlasnika (engl. *legal, registered, nominal owner*), jer osim što je vlasnik, može biti **vlasnik (posjednik)** tuđeg broda; organizator je i **nositelj,** poduzetnik plovidbenog pothvata. Međutim, u vezi s mogućnošću iskorištavanja broda, prema ugovoru o hipoteci (odnosno *mortgageu*), svojstvo brodara može prijeći s vlasnika na založnog vjerovnika. Budući da je pomorsko pravo prvenstveno međunarodnog karaktera, nužno je uvažavati i ove međunarodne pojmove, standarde i konvencije značajne za složene plovidbenopravne odnose.[150] S tim u vezi stoji i tumačenje definicije brodara iz čl. 414 st. 1 *Zakona o pomorskoj plovidbi*, koju treba pažljivo tretirati u odnosu na druge svrhovite formulacije tog pojma u istom Zakonu, prvenstveno u odnosu na onu iz čl. 5. 38). Također, **brodovi uzeti u zakup** i ***sister ships*** mogli su biti eksplicitnije tretirani u nekim odredbama *Zakona o pomorskoj plovidbi*. Prema *Arrest* Konvenciji iz 1999. (čl. 3) postoje: *demise*[151] *charterer, voyage charterer, time charterer, manager* i *operator*[152] (u vezi sa *maritime lien*-om). U

[148] J. Marin...op.cit., str. 129.

[149] J. Marin...op.cit., str. 130.

[150] B. Kandare...op.cit., str. 34.

[151] Cf. Đ. Ivković, *Jamstvo...op.cit.*, str. 44-45.

[152] Terminu *operator* suprotstavio se Hong Kong, Kina, kao preopširnom i nedefiniranom, ističući da ima nejasno značenje i stoga je sugerirano da se obuhvati i *agenta*, a Meksiko je u odnosu na španjolski tekst Konvencije predložilo zamjenu termina »*gestor*« (engl. »*manager*«) riječju »*operador*«, te da se termin »*naviero*« (engl. »*operator*«) stavi odmah iza riječi »*owner*« u pod-paragrafu (b). F. Berlingieri...2000. op.cit., pp. 460, 471.

tom smislu značajna su rješenja francuskog[153] prava, koje ističe da je **brodar** ona osoba koja iskorištava brod u svoje ime, bez obzira na to je li vlasnik; **vlasnik i suvlasnici** broda smatraju se brodarom, a u slučaju brodarskog ugovora **naručitelj** postaje brodar ako brodarski ugovor to previđa, a objavljeno je na propisan način.[154] Pošto je brodar, odnosno zakupoprimatelj nositelj pomorskog pothvata, i njegov je *sister ship*[155] je u ovom kontekstu relevantan (up. čl. 3 (2) *Arrest* Konvencije iz 1999. - *»any other ship or ships«),* ali se preko *»flags of convenience«* izbjegavaju takva povezivanja odgovornosti[156], što, ukoliko postoji znatna vjerojatnost da nisu ispoštovana načela savjesnosti i poštenja u pravnom prometu, nameće reagiranje suda i ne utječe povoljno na međunarodnu uniformnost.

Moguće je zakonski utemeljiti i anglosaksonski institut *»actio in rem«*, s obzirom da se brodovi u luci uglavnom zadržavaju kratko vrijeme, pa je predlagatelju otežano identificirati dužnika *»in personam«*. To su u odnosu na svoj pravni poredak učinile

---

[153] Kao i francuski, belgijski predstavnik na diplomatskoj konferenciji prenio je gledište svoje vlade i predložio brisanje, odnosno izbacivanje riječi "*demise*", istaknuvši da su se okolnosti iz 1952. i 1985. bitno izmijenile u odnosu na kraj devedesetih, tako da je svijet međunarodne trgovine konfrontiran s dva bitna problema. Prvo, pomorski prijevoz se velikim dijelom obavlja preko *one ship companies* pod zastavama pogodnosti, pod odgovornošću pomorskog prijevoznika (*carrier by sea*), dok vlasnik postaje nedodirljiv. Drugo, mnogi vlasnici izgraduju pravne sisteme da bi načinili barijeru između njih i njihove ogovornosti. Postoje vlasnici koji uzrokuju da se svi ugovori izvršavaju od strane fiktivnih kompanija; 75% brodova radi pod odgovornošću osoba koja nisu vlasnici. Ibid., p. 465.

[154] Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split 2003., str. 135.

[155] Iako je izgleda ZPUP proširivao mogućnost *arresta* broda u vlasništvu unajmitelja u odnosu na sve vrste unajmitelja, kada je on odgovoran trećoj osobi. Međutim predlagatelj tada mora imati u posjedu određene dokumente, što često nije lako dostupno da bi se brod zaustavio. Đ. Ivković..op.cit, p. 122. *»It was useful when pursuing debts from the successors of the large Eastern European fleets. In recent years, however, these ship owners have realised this weakness in their owning structures and have set up one ship owning companies to protect their fleet.«* Ship arrest, http://www.itic-members.com/pubs/intSept01shiparrest.html, (20. veljače 2004.). »U jednom slučaju pred engleskim sudom odlučeno je da javno trgovačko društvo nastalo privatizacijom državnog poduzeća jest pravni sljednik tog poduzeća, ali nije ista pravna osoba kao prethodno poduzeće. Prema tome, titular vlasništva se promijenio.« J. Marin, Pravo vlasništva na brodu...op.cit., str. 422-423.

[156] Međutim kako *single ship companies* same po sebi ne predstavljaju zloupotrebu prava, jer mora postojati konkretna povreda u savjesnom postupanju u pravnom prometu. Ipak s obzirom da sudska praksa zanemaruje načelo socijalnosti, socijalni aspekt i želja za otklanjanjem u praksi uočenih nedostataka u zaštiti položaja pomoraca na brodovima mogla bi naložiti izmjenu čl. 162 prijedloga Zakona, tako da za štetu nastalu zbog tjelesne povrede, smrti ili narušene radne sposobnosti člana posade broda odgovaraju uz brodara i upisani vlasnik broda, osoba koja, iako nije upisana kao vlasnik broda putem upisanog vlasnika broda kojeg kontrolira izvlači korist iz poslovanja broda, manager broda i agent za zapošljavanje pomoraca; uz dodatnu pretpostavku da brodar ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. Ovdje bi »kontrolu« nad upisanim vlasnikom trebale protumačiti judikatura i jurisprudencija. Takva bi uređena zakonska solidarna odgovornost člana za obaveze društva brodovlasnika trebala bi biti ne pravilo već izuzetak. J. Marin, Proboj...op.cit., str. 111, 112, 113, 114.

neke od zemalja kontinentalnog pravnog sistema poput Italije, Francuske i Malte.[157] Postupkom »*in rem*« moglo bi se zakonski urediti zaustavljanje broda kao dužnika, pri čemu bi se zahtjev odnosio na sami brod, kojemu bi zakon dodijelio status pravne stranke, protiv koje bi predlagatelj podnio pomorsko potraživanje, odnosno potraživanje zbog zagađenja mora i sl. Procesnopravna pretpostavka za takvo rješenje nalazi se u odredbi čl. 77 st. 2 ZPP,[158] koji predviđa da će *lex specialis* odrediti tko je osim fizičkih i pravnih osoba pravna stranka. I Konvencija iz 1952. prepušta svakoj državi ugovarateljici da sama uredi postupak u vezi s privremenim zaustavljanjem broda.[159]

Posebno je važno razmotriti sve ustanovljene aspekte rješenja nove *Arrest* Konvencije 1999. koja mnoge odredbe Konvencije iz 1952. čini suvremenijim, logičnijim i koherentnijim u odnosu na moguće izmjene ZPUP-a. Međutim, nova Konvencija usvaja u većoj mjeri načela i pravila engleskog, odnosno anglosaksonskog pravnog sistema u zaustavljanju brodova, čime su uvedene promjene po nacionalno pomorsko zakonodavstvo posebno relevantne i potencijalno dalekosežnije.

ZAKLJUČAK

Zaustavljanje broda implicira niz pravnih odnosa, često u različitim jurisdikcijama, koje su od posebnog značaja za uspješnu primjenu ove privremene mjere. Primjena *arresta* pretpostavlja snalaženje u specifičnostima koje se iskazuju kroz prirodu pomorskog potraživanja, sudsku nadležnost, utvrđivanje subjektiviteta stranaka po pravilima strogog procesnog legitimiteta, odnos između dužnika, odnosno protivnika predlagatelja i broda koji se nastoji zaustaviti, i vjerovnika odnosno predlagatelja, osiguranje i protuosiguranje za moguće štete prouzrokočene pogrešnim zaustavljanjem kao posljedice nezadovoljavajućeg postupanja, ili neujednačenosti zakonodavnih rješenja. Zaustavljanje broda, kao privremena mjera, predmet je koji regulira i međunarodno pravo, dok su neke druge privremene mjere uređene nacionalnim zakonodavstvom; opet, izvršenje i osiguranje na pomorskim brodovima tvore određena odstupanja od općih pravila o izvršenju i osiguranju.

Iako su brodovi pokretne stvari, na njih se u mnogo čemu primjenjuje pravni režim koji je svojstven nekretninama, pa tako i režim izvršenja. Provođenjem izvršenja na brodovima zadire se i u interese određenih trećih osoba, kao što su ovlaštenik tereta,

[157] Dr. Marko Pavliha, Mag. Mitja Grbec...op.cit., str. 71.

[158] »Posebnim propisima određuje se ko osim fizičkih i pranih lica može biti stranka u postupku.«

[159] Dr. Marko Pavliha, Mag. Mitja Grbec ...op.cit., str. 82-83.

zakonski i hipotekarni vjerovnici, posada, putnici; pri čemu se u najvećoj mjeri nastoje zaštiti interesi tih osoba. Također, dugotrajno provođenje izvršenja na brodovima u vezi sa postupkom osiguranja, a i općenito, došlo bi u izrazitu suprotnost s potrebama plovidbe, te stoga procesna pravila o provođenju izvršenja moraju biti naročito inspirirana težnjom za brzim, ekonomičnim i učinkovitim postupanjem koje će po mogućnosti osigurati što nesmetaniju eksploataciju broda, čak i za vrijeme provođenja izvršenja. S druge strane, predmet izvršenja je izuzetno mobilan, što iziskuje posebne mjere čiji je cilj osiguranje efikasnog zahvata nad predmetom izvršenja.

S obzirom na izražen element inozemnosti u pomorskom prometu, nameće se potreba težnje za rješenjima ustanovljenim međunarodnim konvencijama, koja bi trebala biti ili su usvojena u domaćem zakonodavstvu, ili je pak Srbija i Crna Gora pristupila tim međunarodnopravnim aktima; pri čemu i dalje ne postoji međunarodnopravno prihvaćen jednoobrazan sistem izvršenja na brodovima. Shodno dosezima jurisprudencije, potrebama judikature i novog državnog legislativnog ustrojstva, u tijeku su pripreme za donošenje novog zakonodavnog akta u području pomorstva, u skladu sa Ustavnom poveljom državne zajednice Srbije i Crne Gore (Sl. list SiCG br. 1/2003 od 4. veljače 2003. godine). S tim u vezi, posebno čl. **16** Povelje govori o primatu međunarodnog prava, prema kojem ratificirani međunarodni ugovori i općeprihvaćena pravila međunarodnog prava imaju primat nad pravom Srbije i Crne Gore i pravom država članica.

Prijedlogom **Zakona o pomorskoj plovidbi** preciznije su definirane neke odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, predložene nove tamo gdje je praksa pokazala da su postojeće zastarjele i ne prate suvremena privredna i druga kretanja, te, u izvjesnoj mjeri, izvršena određena usuglašavanja s međunarodnim standardima i konvencijama, uz korištenje iskustava nekih drugih pomorskih država.

Zakon o pomorskoj plovidbi, tako, *inter alia*, napušta taksativnost u navođenju privremenih mjera. Čl. 1000 određuje da sud može dopustiti i svaku drugu mjeru kojom se postiže svrha osiguranja novčanog potraživanja predlagatelja. Njihovo dosadašnje takvo određenje pripisuje se okolnosti da je prema pravilima općeg izvršnog postupka koji je vrijedio u vrijeme donošenja ZPUP-a lista privremenih mjera radi osiguranja novčanih potraživanja bila određena na taj način. ZIP je napustio taksativnost u određivanju privremenih mjera, a u postupku osiguranja privremenim mjerama na brodu bilo bi moguće kumulirati više privremenih mjera.

ZPUP iz 1998. je u čl. 1020 uveo **nadležnost lučke kapetanije**, što je bez odgovarajućeg zakonskog normiranja zakompliciralo postupak; tako je i čl. 920 utvrđivao ulogu lučke kapetanije; rješenje o izvršenju dostavljalo se lučkoj kapetaniji radi upisa u upisnik brodova. Prema čl. 1020 ZPUP, lučki kapetan imao je pravo privremeno zaustaviti brod, što je imalo smisla kao prethodnica akcije suda, ali ne i kao samostalni akt, jer ova je anomalija proširivala nadležnost kapetana, zadirući u

dužničko-vjerovničke odnose. U praksi je privremenu mjeru zaustavljanja broda donosio sudac pojedinac, skoro uvijek bez prethodnog ročišta; rješenje se dostavljalo lučkoj kapetaniji s nalogom da ga službeno preda zapovjedniku zaustavljenog broda i potpisanu dostavnicu vrati sudu. Čl. 958 slovenskog Pomorskog zakonika predviđa da se u postupku, izdavanja privremene mjere zaustavljanja broda, privremena mjera uručuje zapovjedniku broda, a ukoliko ovaj to odbije, privremena mjera se nalijepi i na oplatu broda protiv kojeg je izdana.

Prijedlog *Zakona o pomorskoj plovidbi* u čl. 1002. otklanja značajne nedostatke prijašnjih zakonskih odredbi. Sada lučka kapetanija može, u slučajevima kada nema dovoljno vremena za priziv i odlučivanje suda, na zahtjev osobe koja ističe pomorsko potraživanje, zadržati, ili na drugi način spriječiti isplovljivanje broda sa svojeg područja na koji se pomorska potraživanja odnose. Ipak i tu ima određenih nezgrapnosti u formulaciji: isticanje određenih pomorskih potraživanja (riječ »naročito« u st. 1 čl. 1002 prijedloga Zakona) u odnosu na druga, a posebno u odnosu na st. 4 istog članka, gdje se određuje i vrijeme trajanja naredbe lučke kapetanije od 72 sata i pored toga što uvažava izvjesni praktični fakticitet, može uzrokovati nepredviđene distinkcije u provođenju aktivnosti u odnosu na pomorska potraživanja, koje su ovom zakonskom odredbom povjerene lučkoj kapetaniji.

Posebno je važno razmotriti sve ustanovljene aspekte rješenja nove *Arrest* Konvencije 1999., koja mnoge odredbe Konvencije iz 1952. čini suvremenijim, logičnijim i koherentnijim u odnosu na moguće legislativne izmjene. Nova Konvencija usvaja u većoj mjeri načela i pravila engleskog, odnosno anglosaksonskoga pravnog sistema u zaustavljanju brodova, čime su uvedene promjene za nacionalno pomorsko zakonodavstvo posebno relevantne i potencijalno dalekosežnije.

Summary:

INNOVATORY REGULATIONS OF TEMPORARY MEASURE OF ARREST OF SHIPS IN THE PROPOSAL OF LAW ON MARITIME NAVIGATION IN RELATION TO INTERNATIONAL CONVENTIONS AND COMPARATIVE LAW AND THE MARITIME AND INLAND NAVIGATION ACT

The arrest of ship implicates a series of legal relations, often in different jurisdictions, that are of great significance for successful effectuating of this temporary measure. Lawyers, who are engaged in the arrest of ships, have to know how to establish the subjectivity of parties according to rules of strict process legitimacy in right jurisdiction, in order to arrest the right ship at the right time. The effectuation of arrest presupposes finding out the way through different jurisdictions, which contain certain distinctions. They show themselves through the nature of maritime claim, court jurisdiction, relation between debtor, i.e. defendant, the ship intended for the arrest, and the claimant i.e. applicant, security and the countersecurity for the eventual damages caused by wrongful arrest as a consequence of improper proceeding, or through the inequalities of legislative solutions. The arrest of ship, as a temporary measure, is the subject of regulation of international law as well, while the national legislation regulates some other temporary measures. However, execution and the security on maritime ships, concerning the specificity of relations, make certain exceptions from the general rules on execution and security.

Although the ships are movables, the legal regime that is appropriate to real estate is applied to them in many ways, and the regime of execution as well. By proceedings of execution on ships are often imperilled the third person's interests, as of the cargo proxy, lien and mortgage claimants, crew and passengers; in the course of that is strived, to a greatest extent, to protect the interests of those parties. Also, the lengthy of proceedings of execution on ships concerning the security procedure would come to an expressive opposition with necessities of navigation. Therefore, the rules of proceedings in relation to execution must especially be inspired by tendency for fast, economical and efficient proceeding, which will, if possible, ensure as undisturbed as possible, exploitation of ship, even during the execution proceedings. On the other hand, the subject of execution is very mobile, and it demands special measures which scope is the insurance of an efficient seizure of the subject of execution.

Concerning the emphasized foreign element in the maritime traffic, the foreign persons may appear as applicants for execution or the debtors in execution proceedings, as representatives of other real-estate relations, or as the competitors in proce-

dure of forced sale of ships. This imposes the necessity of inclination towards solutions established by international conventions, which should be or have been receipted in internal legislature, or Serbia and Montenegro has joined these enactments of international law; while it still does not exist the accepted, uniform international legal system of execution on ships.

In accordance with the needs of judicature and the new state legislative organization, preparations for passing a new legislative act in maritime matters are underway, in conformity with Constitutional Charter of State community of Serbia and Montenegro (Official Gazette of Serbia and Montenegro No. 1/2003 of February the 4th 2003). In connection with that, especially the article 16 of the Charter speaks of the priority of the international law, according to which the ratified international contracts and generally accepted rules of international law have the priority over the law of Serbia and Montenegro and over the law of member states.

The proposal of the ***Law of Maritime Navigation*** *defined more precisely certain provisions of the current Law, suggested a new ones where the practice showed that the current were surpassed and that they did not follow the contemporary economic and other trends, and to a certain extent, performed specific harmonization with international standards and conventions, with utilization of other maritime states' experiences.*

The Law of Maritime navigation, thus, inter alia, abandons the taxability in citing the temporary measures. Article 1000 prescribes that the court can allow any other measure with which is achieved the purpose of security for money claim of the applicant. Their previous such determination is attributed to circumstance that according to rules of general enforcement proceeding, which were in effect during the passing of MINA, the list of temporary measures was determined that way. FEPA (Forced Execution Proceedings Act, Official Gazette of SFRY No. 20/78) abandoned the taxability in determination of temporary measures, while in the security procedure with the temporary measures on ship would be possible to cumulate more temporary measures.

Maritime and Inland Navigation Act (MINA) of 1998 has, in the article 1020, introduced the role of Harbour Master's Office, which, without the proper legal norm setting, has complicated the procedure; so has the article 920 determined the role of Harbour Master's Office, while the practice gave the role to executive judge. According to article 1020 of MINA, the Harbour Master had the right to arrest the ship, which would make sense as the preliminary action of court, but not as the autonomous act, because this anomaly extended the authority of the Harbour Master Office to something it was not entitled to: "permission of temporary arrest" has "trespassed" in relations between debtors and creditors. In practice, the single judge has taken the temporary measure of arresting the ship, almost always without the previous

court hearing; the resolution was delivered to Harbour Master's Office with the order to hand it over officially to the Master of the arrested ship, and to return the signed delivery note back to the court. Article 958 of the Slovenian Maritime Code, in the course of the procedure of taking temporary measure of arresting the ship that is directly burdened with maritime claim or with the claim for sea pollution, predicts that the temporary measure is to be delivered to the ship's Master, and if he refuses it, then the temporary measure is to be labelled to the plating of the ship against which it is taken, on the bulletin board of the Maritime administration of the Republic of Slovenia "and on the bulletin board of the court".

Draft proposal of the Law of Maritime Navigation in article 1002 eliminates all the found deficiencies of previous legal provisions. Now, the Harbour Master's Office may detain, in the cases where there is no enough time for the summoning of court and for deciding on request of person who applies for maritime claim, or otherwise stop the sailing out of ship to which the maritime claims refer to, from its territory. Still, there are certain awkwardness in the formulation: pointing out of certain maritime claims ("particularly" in paragraph 1 of article 1002 of the legislative proposal) in relation to other claims, especially in relation to paragraph 4 of the same article, where is also determined the duration of 72 hours of order of Harbour Master's Office, besides the fact that it makes allowance for certain practical factuality, may cause the unpredicted distinctions in execution of activities in relation to security of maritime claims, that are entrusted by this legal provision to the Harbour Master's Office.

It is very important to consider all the established aspects of solutions of the new Arrest Convention, which makes many provisions of 1952 Convention more contemporary, more logical and coherent with regard to possible changes of MINA. However, the new Convention adopts to a greater extent the principles and rules of arresting of ships in Anglo-Saxon legal system, and by that the introduced possible changes in relation to national maritime legislature are especially relevant and potentially far-reaching.

Key words: legal heritage, Arrest Convention 1999, the Law on Maritime Navigation, exemplarity of temporary measures, court jurisdiction, Harbour Master's Office.

NAKNADA ŠTETE ZA ONEČIŠĆENJE MORA IZ KOPNENIH IZVORA

Dr.sc. AXEL LUTTENBERGER, docent
Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci
Studentska 2, 51000 Rijeka

UDK 347.51, 347.426.6
Pregledni članak
Primljeno: 24.10.2003.
Prihvaćeno za tisak: 18.02.2004.

Rad obrađuje složenu pravnu problematiku onečišćenja mora iz izvora na kopnu uz analizu odredaba Konvencije Ujedinjenih Naroda o pravu mora, Konvencije o sprečavanju onečišćenja mora iz izvora na kopnu, te Protokola o zaštiti Sredozemlja protiv onečišćenja iz kopnenih izvora i djelatnosti. Kao domaći izvori, rješenja Ustava i Deklaracije o zaštiti okoliša, te sustav zakona o zaštiti prirode i drugih ekoloških zakona, uz posebni naglasak na rješenja iz područja pomorstva. Naglašava da je svrha regulative u propisivanju uređenja okoliša i načina obavljanja pojedinih djelatnosti, zajedno sa sustavom nadzora onečišćenja i sankcijama za nepridržavanje normi. Napominje se da je potrebno usvojiti propise tek nakon razmatranja stvarne mogućnosti primjene, s odnosnim preventivnim mjerama i postupcima nakon nastupa štetnog događaja. Također, predlaže se uspostava specijaliziranih neovisnih agencija zaduženih za nadzor oživotvorenja propisa.

***Ključne riječi**: onečišćenje mora, kopneni izvori, naknada štete, oživotvorenje.*

1. UVOD

Na onečišćenje mora iz kopnenih izvora utječe pritisak populacije na prirodne izvore i manjkavo planiran gospodarski razvitak. Tome doprinosi nedovoljna i neprimjerena reguliranost te materije od strane zakonodavca koji ne formulira jasno dugoročnu strategiju uz konkretne provedbene mjere u sadašnjosti.

Premda je onečišćenje s kopna jedan od glavnih izvora onečišćenja, pravno reguliranje navedene problematike nije dostatno razrađeno. Pri tome poteškoću čini okolnost da se pojedinačni uzroci onečišćenja ne mogu rješavati odvojeno, jer se njihovo reguliranje mora sagledati u cjelovitosti ekosustava. Nesporno je da postoji među-

ovisnost pomorskog okoliša i onog s kopna, uz društvenu i ekonomsku interakciju ljudskih aktivnosti neovisno od granica.

Izvori onečišćenja mora s kopna razlikuju se između pojedinih država. Naime, priroda i intenzitet razvojnih djelatnosti, brojnost stanovništva, stanje i vrsta industrije i poljoprivrede su čimbenici koji su specifični za pojedino područje. Onečišćenje se ispušta ili izravno u more ili ulazi u more putem rijeka ili atmosferskih taloženja. Kako bi se smanjio i nadzirao utjecaj onečišćenja na obalne i pomorske resurse, moraju se identificirati onečišćivači. To znači označavanje izvora i njihov položaj, kao i količinu i koncentraciju onečišćavanja.

2. MEĐUNARODNI IZVORI PRAVA

2. 1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora

Dio Konvencije pod naslovom Zaštita i očuvanje morskog okoliša naglašava da države donose zakone i druge propise za sprečavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja morskog okoliša iz izvora na kopnu, uključujući rijeke, estuarije, cjevovode i uređaje, vodeći računa o međunarodno priznatim pravilima, standardima, te preporučenoj praksi i postupcima.

Također, države poduzimaju druge mjere koje mogu biti potrebne za sprečavanje, smanjivanje i nadziranje takvog onečišćenja. Države nastoje uskladiti svoje politike s tim u vezi na odgovarajućoj razini, naročito djelujući preko nadležnih međunarodnih organizacija ili na diplomatskoj konferenciji, nastoje usvojiti opća i regionalna pravila, standarde, te preporučenu praksu i postupke radi sprečavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša iz izvora na kopnu, vodeći računa o regionalnim osobitostima, o gospodarskim mogućnostima država u razvoju i o potrebi njihovog gospodarskog razvoja. Ta se pravila, standardi, te preporučena praksa i postupci, ovisno o potrebi, povremeno preispituju. Zakoni, propisi, mjere, standardi, te preporučena praksa obuhvaćaju i one kojima je svrha umanjiti, koliko god je to moguće, ispuštanje u morski okoliš otrovnih, štetnih ili škodljivih tvari, osobito onih koji su nerazgradive.[1]

Obveza je država da provode svoje zakone i druge propise glede onečišćenja iz izvora na kopnu, te donose zakone i druge propise i poduzimaju druge mjere potrebne za izvršavanje primjenjivih međunarodnih pravila i standarda usvojenih putem nadležnih međunarodnih organizacija ili na diplomatskoj konferenciji radi sprečavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša iz izvora na kopnu.[2]

---

[1] Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, *Narodne novine Međunarodni ugovori, 9/2000.*, čl.207.

[2] Ibid, čl..213.

2.2. Konvencija o sprečavanju onečišćenja mora iz izvora na kopnu, 1974., 1986.

Onečišćenje iz izvora na kopnu znači onečišćenje obalnog područja putem vodnih tokova s obale, uključujući priljeve iz podmorja ili drugih cjevovoda, iz postrojenja napravljenih po čovjeku.[3]

Ugovorne strane poduzet će mjere uklanjanja, ako je potrebno po fazama, onečišćenja obalnog područja iz izvora s kopna tvari navedenih u Dijelu I Dodatka A Konvencije, uz striktno ograničenje onečišćenja obalnog područja iz kopnenih izvora navedenih u Dijelu II Dodatka A Konvencije. Štoviše, ugovorne strane će ukloniti onečišćenje i onih tvari iz Dodatka I ukoliko znanstveni dokazi ustanove da mogu izazvati ozbiljniju pogibelj kao i tvari iz Dijela I. Program mjera uključuje po potrebi određene propise i standarde koje se odnose na kakvoću okoliša, izlijevanja u obalno područje i emisija u atmosferu izljeva iz vodnih tokova koje utječu na obalno područje, te sastav i uporabu tvari i proizvoda.

Radi očuvanja i povećanja kakvoće morskog okoliša ugovorne strane će smanjiti postojeće i svako novo onečišćenje iz kopnenih izvora, uključujući i ona koja nastaju od novih tvari.[4] Niti jedna odredba ove konvencije ne smije se tumačiti na način da ugovorne strane poduzmu oštrije mjere za zaštitu od onečišćenja iz izvora na kopnu.[5] Ugovorne strane poduzet će zajedničke programe znanstvenih i tehničkih istraživanja u svrhu izbjegavanja korištenja opasnih stvari. [6] Ugovorne strane ustanovit će stalni nadzorni sustav koji omogućuje što brže utvrđivanje razine morskog onečišćenja i utvrđivanje mjera za smanjivanje onečišćenja mora.

Ustrojit će se povjerenstvo sastavljeno od predstavnika svih ugovornih strana koje će se sastajati na redovitim zasjedanjima i izvanrednim u odnosu na posebne okolnosti[7]. Zadatak je Povjerenstva uspostava cjelovitog nadzora nad oživotvorenjem konvencije, pregled općeg stanja mora, te uspješnosti nadzornih mjera, utvrditi do koje se mjere konvencija odnosi na vodne tokove, istražiti izvodljivost programa uklanjanja ili smanjivanja onečišćenja, davati preporuke, primati informacije, te predlagati izmjene popisa tvari[8], a ugovorne strane dužne su pružati informacije povjerenstvu.

---

[3] Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources, done at Paris, June 4th, 1974, www.tufts.edu./departments/fletcher/multi/texts/BH646.txt , Art.3.

[4] Ibid., Art.6 .

[5] Ibid, Art.8.

[6] Ibid, Art.10.

[7] Ibid., Art.15.

[8] Ibid, Art.16.

Protokol o izmjeni Pariške konvencije o sprečavanju onečišćenja mora s kopna od 4. lipnja 1974. u Parizu donesen je 26. ožujka 1986.[9]

2.3. Protokol o zaštiti Sredozemlja protiv onečišćenja iz kopnenih izvora i djelatnosti

Slijedom Konvencije o zaštiti Sredozemlja protiv onečišćenja prihvaćene u Barceloni 16.02.1976.[10] donesen je Protokol po kojem su države ugovornice obvezne poduzeti primjerene mjere za sprečavanje, smanjivanje, borbu i nadziranje onečišćenja iz izljeva rijeka, obalnih postrojenja ili ispusta, proisteklih iz bilo kojeg kopnenog izvora s njenog teritorija.[11]

Stranke ugovornice će poduzete mjere za isključivanje onečišćenja tvari iz Dodatka I Protokola[12].

Daljnji razvoj prava očituje se u izmjenama iz Syracuse koje ističu pogibelj izljeva neobrađenog ili nedostatno obrađenog kućnog ili industrijskog otpada, koji sadrži toksične, postojane i na bioakumulaciju podobne tvari.[13]

3. DOMAĆI IZVORI PRAVA

3.1. Ustav i Deklaracija o zaštiti okoliša

Ustav Republike Hrvatske navodi da svatko ima pravo na zdrav život i Republika Hrvatska osigurava pravo na zdrav okoliš. Građani, državna, javna i gospodarska tijela i udruge dužni su, u sklopu svojih ovlasti i djelatnosti, osobitu skrb posvećivati

---

[9] Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources, done at Paris, June 4th, 1974 (as amended by the Protocol of 26 March 1986), www.tufts.edu/departments/fletcher/multi/texts/BH646.txt.

[10] The Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution (the Barcelona Convention), www.ciesin.org/entri/texts7mediterranean.pollution.1976.tlml. Barcelonska Konvencija je prihvaćena 16. veljače 1976., a stupila na snagu 12. veljače 1978. Konvencija je izmjenjena 10. lipnja 1995. i označena kao Konvencija za zaštitu morskog okoliša i obalnog područja Sredozemlja (UNEP(OCA)/MED IG.6/7), te kao takva još nije stupila na snagu.

[11] Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution from Land-based Sources, signed in Athens on 17 May 1980, in force 17 June 1983, www.unep.ch/seas/main/med/mlbsprot.htlm, Art.1.

[12] Ibid, Art.5.

[13] Protocol for the Protection of the Mediterranenan Sea against Pollution from Land-based Sources and Activities, as amended in Syracusa, Italy, 7 March 1996., www.unep.ch/seas/main/med/mlbspii.htlm , Art.1.

zaštiti zdravlja ljudi, prirode i ljudskog okoliša[14]. Na opisani način domaći zakonodavac izrijekom uvodi u najviši pravni akt norme ekološkog prava.

Deklaracija o zaštiti okoliša ističe da je država odlučna ustrajati u izgradnji pravnog sustava sukladno međunarodnim ugovorima i standardima europske i svjetske zajednice, koji će u potpunosti osigurati trajnu, sustavnu i učinkovitu zaštitu okoliša. Slijedom toga ističe se provedba neodložnih mjera zaštite priobalja i podmorja Jadrana, s time da se spriječi njegovo daljnje onečišćenje s kopna, uz prenošenje težišta upravljanja otpadom s mjera orijentiranih na posljedice na mjere orijentirane na uzroke.[15]

3.2. Ekološki zakoni i drugi zakoni kao izvori prava okoliša

Poslije Ustava, zakon je najvažnije i osnovno pravno vrelo. Kada je riječ o normama prava okoliša treba istaknuti da se time bave sve grane prava, pa zbog toga trebamo razlikovati zakone koji su izvori prava okoliša. Prije svega treba napomenuti postojanje općih ekoloških zakona kao što je Zakon o zaštiti prirode,[16] te cjelovitih zakona o zaštiti, kao Zakon o zaštiti zraka.[17]

Nadalje, brojni su tzv. individualni zakoni (nacionalni park, prirodni rezervat, park prirode), a izvor prava su i posebni upravni zakoni (pitanja opasnih stvari, kemikalija, otpada, zaštite od buke, zračenja). Također, treba se istaknuti značenje ostalih zakona s ekološkim normama s uobičajenim poglavljima o toj materiji (kazneni i civilni kodeksi). Isto tako, treba napomenuti postojanje tzv. zakona pluralne namjene[18], kao i zakona koji ne obrađuju izričito ekologiju, ali su za tu oblast važni (inspekcije, porezi, upravni postupci).

Podzakonski propisi su značajni kao provedbeni propisi koje donose ministri i ravnatelji u obliku pravilnika, uredaba, naputaka, kao i podzakonskih propisa. Daljnja vrsta općenormativnih akata su opći akti Vlade kao izvršnog tijela koja donosi uredbe, odluke, rješenja i zaključke.

---

[14] Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine, 56/90., 135/97., 8/98., 113/00., 124/00., 41/01*, čl.69.

[15] Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj, *Narodne novine, 37/92.*

[16] Zakon o zaštiti prirode, *Narodne novine, 162/03.*

[17] Zakon o zaštiti zraka, *Narodne novine, 45/95.*

[18] Primjera radi, takav pluralni zakon je Zakon o prostornom planiranju, *Narodne novine, 30/94., 68/98., 61/00., 30/02.*

3.2.1. Zakon o zaštiti prirode

Zakonom o zaštiti prirode zaštita prirode pravo je i obveza svake fizičke i pravne osobe, te su u tom smislu dužni surađivati radi izbjegavanja i sprječavanja opasnih radnji i nastanka šteta, uklanjanja i sanacije posljedica nastale štete, te obnove prirodnih uvjeta koji su postojali prije nastanka štete[19]. Javnost ima pravo na slobodan pristup informacijama o stanju prirode, pravo na pravodobno obavješćivanje o štetama u prirodi i o poduzetim mjerama za njihovo uklanjanje, te pravo na mogućnost sudjelovanja u odlučivanju o prirodi[20].

Oštećenje prirode je stanje prirode, kada su ljudskim djelovanjem promijenjeni prirodni procesi u tolikoj mjeri da je narušena prirodna ravnoteža ili su uništene prirodne vrijednosti[21].

U cilju Zaštite prirode udruge mogu zatražiti od nadležnih tijela i drugih ovlaštenih pravnih osoba poduzimanje odgovarajućih mjera iz njihove nadležnosti radi zaštite prirode, pokretati odgovarajuće postupke pred upravnim i sudskim tijelima u slučaju nanošenja šteta u prirodi, ugrožavanja ili na drugi način umanjenja značaja prirodne vrijednosti[22].

3.2.2. Zakon o zaštiti okoliša

Imenovani zakon uređuje zaštitu okoliša radi očuvanja, smanjivanja rizika za život i zdravlje ljudi, osiguranja i poboljšanja kakvoće življenja za dobrobit sadašnjih i budućih generacija[23]. Onečišćenje okoliša je definirano kao promjena stanja okoliša koja je posljedica štetnog djelovanja ili izostanka potrebnog djelovanja, ispuštanja, unošenja ili odlaganja štetnih tvari, ispuštanja energije i utjecaja drugih zahvata i pojava nepovoljnih po okoliš.[24]

Štetnik onečišćenja okoliša odgovora za nastalu štetu po načelu objektivne odgovornosti (uzročnosti) prema općim pravilima obveznog prava, s time da je odgovorna i osoba koja je nezakonitim ili nepravilnim djelovanjem omogućila ili dopustila

[19] Zakon o zaštiti prirode, op.cit., čl.4 t.4.

[20] Ibid., čl.4 t.5.

[21] Ibid., čl.7 t.35.

[22] Ibid., čl.241.

[23] Zakon o zaštiti okoliša, *Narodne novine, 82/94., 128/99.*, čl.1.

[24] Ibid, čl.5.

onečišćenje okoliša[25]. Pri tome treba napomenuti da naš zakonodavac samo iznimno propisuje da se za štetu odgovara bez obzira na krivnju i po pravilima o objektivnoj odgovornosti, i to samo kad je takva odgovornost izričito propisana zakonom.

Onečišćivač okoliša dužan je u rokovima koje je odredila Vlada, izvesti i provesti sanacijski program uz suglasnost državnog tijela za uklanjanje oštećenja okoliša. Program sadrži analizu vrste onečišćenja, prijedlog proizvodnih i drugih postupaka s ocjenom prikladnosti, mjere za uspostavljanje prethodne kakvoće okoliša, redoslijed i rokove provedbe i plan osiguranja sredstava, uključivo troškove odštete za umanjenje vrijednosti i oštećenje okoliša[26]. U slučaju da nije moguće utvrditi onečišćivača, izradu sanacijskog programa provode državna tijela[27], a radi sprečavanja većih šteta i ograničavanja daljnjeg štetnog djelovanja Vlada može na teret počinitelja provesti mjere sanacije ako to nije učinio sam onečišćivač, uz njegovo privremeno ograničavanje rada, a kada je to nužno, i zaustavljanje rada počinitelja onečišćavanja[28].

3.2.3. Zakon o obveznim odnosima

Naš obligacioni zakon ističe da svatko može zahtijevati od drugog da ukloni izvor opasnosti od kojeg prijeti znatnija šteta njemu ili određenom broju osoba, a i suzdržati se od djelatnosti od koje proizlazi uznemirivanje ili opasnost štete ako se nastanak uznemirivanja ili štete ne može spriječiti odgovarajućim mjerama[29].

Za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara bez obzira na krivnju[30]. Isti zakon nije naveo što je opasna stvar, to je odredila doktrina i praksa, pa se s obzirom na okolnost da onečišćenje redovito potječe od opasnih stvari ili djelatnosti, pravila o objektivnoj odgovornosti iz domaćeg građanskog zakonika mogu primjenjivati za okolišne štete. Štetnik je onečišćivač koji plaća, s time da se pravila o solidarnoj odgovornosti[31] primjenjuju između više osoba ako se ne može utvrditi tko je štetu uzrokovao, a nedvojbeno je da je neka od tih osoba uzrokovala štetu. Glede popravljanja štete i visine naknade[32], domaći zakonodavac

[25] Ibid., čl.50.

[26] Ibid. čl.55.

[27] Ibid. čl.56.

[28] Ibid., čl.58.

[29] Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine, 53/91., 83/91., 11/93, 3/94., 107/95., 7/96.*, čl.156. st.1.

[30] Ibid. čl.154 st.2., čl.173 do 179.

[31] Zakon o obveznim odnosima, op.cit., čl.414 do 435.

[32] Ibid. čl.185 do 20.

predviđa popravljanje naturalnom restitucijom, odnosno ponovnim uspostavljanjem stanja prije onečišćenja, a zastarni rokovi su objektivno 5 godina i subjektivno 3 godine[33].

3.3. Zakoni iz područja pomorstva i ostali zakoni

U Pomorskom zakoniku[34] onečišćenje morskog okoliša sastoji se od štete koja se u pravilu sastoji u izdacima učinjenim u smislu suzbijanja nastalog oštećenja te uklanjanju njegovih posljedica sanacijom, pri čemu treba imati na umu da se unošenjem štetnih tvari u morski okoliš narušava kakvoća morskog okoliša, što može prouzročiti znatan financijski gubitak obalnom gospodarstvu, kao što je to turizam ili ribarstvo.

Po Zakonu pomorskom dobru i morskim lukama na zaštitu morske obale i mora od onečišćenja, osim onečišćenja s plovnih i plutajućih objekata, primjenjuju se propisi o vodama i propisi o zaštiti okoliša.[35]

Sredstva za upravljanje pomorskim dobrom čine i naknade od šteta nastalih onečišćenjem pomorskog dobra.[36]

U slučaju onečišćenja mora, lučka kapetanija dužna je odmah izvršiti očevid, utvrditi stanje i uzrok onečišćenja i, ako je moguće, visinu štete. Nastalu štetu treba utvrditi, ako je moguće, u nazočnosti počinitelja onečišćenja, a po potrebi i u nazočnosti vještaka i svjedoka. Lučka kapetanija dužna je o onečišćenju mora izvijestiti nadležno tijelo županije radi poduzimanja odgovarajućih mjera za odstranjivanje štetnih tvari u moru[37]. Fizička ili pravna osoba koja koristi naprave, uređaje i postrojenja za prihvat, smještaj i preradu ulja na pomorskom dobru, dužna je prigodom iskrcavanja, prekrcavanja ili ukrcavanja izvijestiti nadležno tijelo županije radi poduzimanja odgovarajućih mjera za odstranjivanje štetnih tvari s pomorskog dobra[38].

Zakon o prijevozu opasnih stvari propisuje obvezno osiguranje odgovornosti za štetu trećim osobama nanesenu prijevozom opasnih stvari[39]. Nadalje, Zakon o odgovornosti za nuklearne štete regulira pitanja odgovornosti za štetu po osnovi kauzaliteta

---

[33] Ibid. čl.376.

[34] Pomorski zakonik, *Narodne novine, 17/94., 74/94., 43/96.*

[35] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, *Narodne novine*, 158/03, čl.1 st.2.

[36] Ibid, čl.12 t.4.

[37] Ibid, čl. 92.

[38] Ibid.čl.93.st.1.

[39] Zakon o prijevozu opasnih stvari, *Narodne novine, čl.97/93.*, čl.9.

i odgovornosti korisnika nuklearnog postrojenja, koji može ograničiti svoju odgovornost, ima i mogućnost ekskulpacije, a određeno je i obvezno osiguranje odgovornosti[40].

4. OCJENA I PRIJEDLOZI ZA REGULATIVU ONEČIŠĆENJA MORA IZ KOPNENIH IZVORA

Može se smatrati da je temeljna svrha pravne regulative zaštite mora od nečišćenja iz kopnenih izvora urediti korištenje određenih dijelova okoliša i pravnim propisima utvrditi način obavljanja pojedinih djelatnosti polazeći od toga da se okoliš štiti danas za sutra.

Neujednačenosti pravnih rješenja doprinose različiti subjekti nadležni za reguliranje te materije. Odvodnja iz kopnenih izvora nadležnost je Svjetske zdravstvene organizacija, dok je fizička izmjena i uništenje habitata, postojani organski onečišćivači i teški metali područje djelatnosti Organizacije UN-a za okolišni programi. Organizacija UN-a za prehranu i poljoprivredu bavi se hranjivim tvarima i pomicanjem sedimenata, za radioaktivne tvari nadležna je Međunarodna agencija za atomsku energiju, a Međunarodna pomorska agencija bavi se uljima i otpadima.

Međunarodna zajednica prihvatila je načelo da onečišćivač plaća, a cilj odgovornosti za okoliš je da uzročnik okolišne štete (onečišćivač) plati naknadu štete, primjenom principa da onečišćivač plaća, pa taj temeljni princip služi politici zaštite okoliša. Tako je Europska komisija prihvatila Bijeli knjigu (White paper) o okolišnoj odgovornosti[41]. Hrvatski zakonodavac prihvaća načelo da onečišćivač plaća, a u području odgovornosti za onečišćenje okoliša u Hrvatskoj je usvojena objektivna (kauzalna) odgovornost prema općim pravilima obveznog prava. Temeljno je pravilo da onečišćivač snosi troškove nastale onečišćavanjem okoliša koji obuhvaćaju troškove u vezi s onečišćavanjem okoliša, troškove sanacije i troškove pravične naknade štete.

Iako je nesporno da međunarodna zajednica prihvaća načelo da onečišćivač plaća, postavlja se pitanje tko je onečišćivač. Pri tome treba napomenuti da danas nema ujednačene definicije naknade štete za onečišćenje i neke slične pojmove, ni u nacionalnim zakonodavstvima, ni u dokumentima asocijacija, poput Europske unije.

Naime, termin ekološke štete se nerijetko koristi da bi se naglasile različite vrste štete, uključivo štete na imovini, izgubljeni prihod i smrt odnosno tjelesnu ozljedu koja je uzrokovana onečišćenjem. Bit sustava je kompenzacija, pa treba utvrditi štetu

[40] Zakon o odgovornosti za nuklearne štete, *Narodne novine, 53/91.*

[41] European Commission, White Paper on Environmental Liability (on 9 February 2000) (COM(2000)66final).

koja predstavlja vrijednost prirodnih resursa, što je zahtjevan postupak jer oni nemaju tržnu cijenu. Uspostava prijašnjeg stanja općenito je najprihvatljivija metoda popravljanja štete i utvrđivanja novčane naknade. Ako je uspostava prijašnjeg stanja moguća uz razumne troškove, to je, dakle, najprihvatljivija metoda, jer je redovito i jeftinija u odnosu na druge ekonomske metode utvrđivanja štete, pa je rezultat manje sporan od drugih. Konačno, uspostava prijašnjeg stanja je temeljno načelo u mnogim pravilima građanskog prava Europske unije.

Pri tome, onečišćenje morskog okoliša znači čovjekovo izravno ili neizravno unošenje u morski okoliš (uključivo estuarije) tvari ili energije koje uzrokuju ili mogu uzrokovati razne škodljive učinke kao što je šteta živim bićima te morskoj fauni i flori, ugrožavanje zdravlja ljudi, ometanje pomorskih djelatnosti, uključujući ribarstvo i druge zakonite upotrebe mora, pogoršanje kakvoće morske vode za uporabu i umanjenje privlačnosti prostora za stanovanje i rekreaciju[42].

Štete bioraznolikosti obuhvaćaju troškove sanacije i alternativnih rješenja kada sanacija nije moguća. U slučaju da se šteta bioraznolikosti ne može popraviti, troškovi sanacije su osnova kalkulacije, a u slučaju nepopravljive štete ta metoda nije primjenjiva. Prirodni resursi uključuju žive i nežive resurse kao zemlju, habitat, ribe, divlje životinje, biote, zrak, podzemne vode i ekosustave. Štete prirodnim resursima mogu se smatrati promjena, izmjena, povreda, umanjenje ili uništenje ili gubitak prirodnih resursa, gubitak ili umanjenje javnih korisnika ili servisa kao posljedica oštećenja prirodnih resursa, što se također smatra štetom. Nedvojbeno je da je okoliš ponekad i ozbiljno ugrožen poradi ljudskih djelatnosti.

U pojedinim slučajevima šteta je u cijelosti ili djelomično nepopravljiva budući da uspostava prijašnjeg stanja nije izvediva. Nadalje, u nekim slučajevima troškovi popravljanja štete su neproporcionalni i nerazumni, pa se postavlja pitanje onda koje mjere poduzeti.

Neprijeporno je da norme građanskog prava određuju da oštećenik ima pravo na naknadu štete, pa se postavlja pitanje da li je okoliš *res nullius* ili *res communis*, te slijedom toga treba odrediti aktivnu legitimaciju u sporu. Rješenja idu za time da je neprikladno da svi budu aktivno legitimirani, pa se tako određuje kao mogući tužitelj javna vlast, kao i grupe koje u ime javnosti naknađuju štetu.

Konvencija o pristupu informacijama, sudjelovanju javnosti u postupku odlučivanja i pristupu sudovima ekološkim pitanjima (Aarhus konvencija) u svojoj preambuli povezuje zaštitu okoliša s ljudskim pravima. Navedena konvencija ističe pravo javnosti

[42] The Law of the Sea, Official text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index, Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, United Nations, 1983, Art.1(4).

da od vlasti zahtijeva informaciju i obvezu vlasti da na upite odgovori, kao i pravo na sudjelovanje javnosti u postupku odlučivanja, te regulira pristup sudu[43].

Tužba za naknadu štete za onečišćenje mora, po Zakonu o obveznim odnosima, veoma je interesantna, ali će u praksi biti ograničena zbog normi materijalnog i procesnog prava. U slučaju općekorisne djelatnosti, neće se moći zahtijevati prestanak djelatnosti, pa ne postoji pravo na potpunu naknadu. Problemi nastaju i u određivanju tužbenog zahtijeva, jer on mora biti točan i potpun. To u praksi znači da se trebaju navesti mjere čije se poduzimanje zahtijeva, jer inače zahtjev nije određen, a točno određivanje zahtjeva je važno i za ovršni postupak.

Prilikom podnošenja tužbe u praksi tužitelj neće imati sve relevantne podatke za točno definiranje zahtjeva, unatoč obveza ostalih subjekata po Zakonu o zaštiti okoliša o davanju važnih podataka za zaštitu okoliša[44], te načelu javnosti i sudjelovanju u odlučivanju[45]. Po našem mišljenju u praksi će biti teško sročiti urednu tužbu za naknadu štete za onečišćenje mora iz kopnenih izvora, jer tome trebaju prethoditi odgovarajuća izvješća koja traže posebna znanja. Također, potrebno je istaknuti poteškoće u primjeni propisa ako država pretjerano ovisi od pojedinog subjekta onečišćavanja zbog prihoda, vanjske razmjene i drugih razloga. Nadalje, djelatnosti s relativno malim ekološkim rizikom zbog njihove prirode nerijetko su isključene iz pravila, što ujedno znači da određeni izvori bivaju neprepoznati i neregulirani, te takvu manjkavost treba ubuduće izbjeći.

5. ZAKLJUČAK

Zahtjev je današnjice uspostava primjernih i praktičnih pravnih mehanizama s ciljem osnaženja održivog razvitka. Zakonodavac stoga treba djelovati na osnovi realnog stanja prilikom predlaganja propisa, a regulacija mora biti cjelovita, bez isključivanja pojedine djelatnosti i izvora onečišćenja.

Zbog velikog rizika kod naknade šteta za onečišćenja mora dolazi do sučeljavanja različitih interesa i mišljenja, što ne doprinosi pravnoj sigurnosti. U različitim pravnim sustavima temeljno načelo da onečišćivač plaća ima neujednačeno reguliranje, a problemi pogotovo nastaju kod oživotvorenja ostvarivanja prava na naknadu štete. Manjkavosti u regulativi mogu u naravi onemogućiti oštećenika da postavi uredan

[43] The UN/ECE Convention on Access of Information, Public Participation in Decisionmaking and Access to Justice in Environment Matters, (the Aarhus Convention) UN, New York and Geneva, 2000.

[44] Zakon o zaštiti okoliša, op.cit., čl.17.

[45] Ibid, čl.49.

zahtjev, da mu se usvoji zahtjev na način da se onečišćivač utvrdi odgovornim, te da tuženik kao štetnik isplati ili izvrši određene obveze prema tužitelju oštećeniku. U tom smislu u radu su spomenuti neki izvori prava koji mogu poslužiti kao smjernice za daljnje rješavanje te složene problematike.

Neumitno je potrebno ujednačiti nacionalna pravna rješenja, imajući na umu da se ne sprječava razvitak uz zaštitu ljudskog zdravlja i okoliša. Po našem mišljenju, dobar temelj je Bijela knjiga o okolišnoj odgovornosti, koju je usvojila Europska komisija 2000., i po kojoj se primjenjuje *strict liability* za štete uzrokovane opasnim djelatnostima te odgovornost na osnovi krivnje za štete bioraznolikosti i uzrokovane neopasnim djelatnostima. Osnovno je načelo sanacija okolišne štete i utvrđivanje štete bioraznolikosti, uz obvezu oštećenika da iznose koje plati onečišćivač usmjerava na sanaciju, uz sudjelovanje javnosti i pristup sudu, prema odrednicama Aarhus konvencije.

Naš zakonodavac slijedi rješenja međunarodnih pravnih vrela, te je u tom smislu neophodno pratiti daljnji razvoj, imajući na umu mogućnost oživotvorenja tih pravnih rješenja u Republici Hrvatskoj i vlastite interese. Pri tome, ne treba zaboraviti i na rasprave o pravednosti u okviru socijalne države, u kojima su navedena mišljenja da nije pravilno opterećivati onečišćivača bez skrbi države, osobito u slučajevima kad bi troškovi prešli financijsku sposobnost onečišćivača, pa treba sredstva usmjeravati i putem poreznih sustava s kauzalnim davanjima.

Za pravne norme općenito, a posebno ekološke norme, značajna je njihova primjena. Kada vlast nema sposobnost da ih primjenjuje - kroz osnaženo sudjelovanje svih strana, obrazovanje ili na drugi način - pravo okoliša ne samo da neće biti efikasno, već postaje i kontraproduktivno. Princip dobrog okolišnog menadžmenta uključuje potrebu za preventivnom djelatnošću i reguliran postupak kod nastanka štete. Po našem mišljenju, poboljšanju efikasnosti zaštite od onečišćenja i organiziranom djelovanju nakon nastupa štetnog događaja pozitivno mogu doprinijeti neovisne specijalizirane agencije.

LITERATURA

1. Bundock, Michael, *Shipping Law Handbook*, Third Edition, LLP, London, Honk Kong, 2003
2. Hodges, Susan, Hill Cristopher, *Principles of Maritime Law*, LLP, London, Honk Kong, 2001
3. Konvencija Ujedinjenih Naroda o pravu mora, *Narodne novine, Međunarodni ugovori, 9/00.*
4. Zakon o potvrđivanju izmjene konvencije o zaštiti Sredozemnog mora od

onečišćenja s Protokola o sprječavanju onečiščavanja Sredozemnog mora potapanjem otpadnih i drugih tvari s brodova i zrakoplova, *Narodne novine, Međunarodni ugovori, 17/98.*

5. Protokol o zaštiti Sredozemlja od onečišćenja s kopna, *Narodne novine, Međunarodni ugovori, 12/93.*
6. Convention for Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources, done in Paris, June 4th, 1974 (as amended by Protocol of 26 March 1986), www.tufts.edu/departments/fletcher/multi/texts/BH646txt
7. Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-based Sources, signed in Athens on 17 May 1980, www.unep.ch/seas/main/med/mlbsprot.thlm
8. Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-based Sources and Activities, as amended in Syracusa, Italy, 7 March 1996, www.unep.ch/seas/main/med/mbspii.htlm
9. European Commision, White paper on Environmental Liability (on 9 February 2000) (COM(2000)66final).
10. The UN/ECE Convention on Access of Information, Public Participation in Decisionmaking and Access to Justice in Environment Matters, (the Aarhus Convention) UN, New York and Geneva, 2000.
11. Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine, 56/90., 135/97., 8/98., 113/00, 124/00., 41/01.*
12. Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj, *Narodne novine, 34/92.*
13. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine, 53/91., 73/91., 111/93., 3/94., 107/95., 7/96., 112/99.*
14. Zakon o zaštiti prirode, *Narodne novine, 162/03.*
15. Zakon o zaštiti okoliša, *Narodne novine, 82/94., 128/99.*
16. Pomorski zakonik, *Narodne novine, 17/94., 74/94., 43/96.*
17. Zakon pomorskom dobru i o morskim lukama, *Narodne novine, 158/03.*
18. Plan intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj, *Narodne novine, 8/97.*
19. Nacionalna strategija zaštite okoliša, *Narodne novine, 46/02.*
20. Nacionalni plan djelovanja na okoliš, *Narodne novine, 46/02.*

Summary:

COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY MARINE POLLUTION FROM LAND-BASED SOURCES

Paper deals with the complex issue of pollution of the sea from land-based sources together with analyses of provisions of the UN Convention on the Law of the Sea, the Convention on Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources and the Protocol on Protection of the Mediterranean against Pollution from Land-based Sources and Activities. Domestic sources are stipulations of the Constitution and the Declaration on Nature Protection, as well as the system of laws on nature protection and other environmental laws with particular reference to provisions in the field of maritime affairs. Author accentuates that the purpose of legal instruments is regulating order in the environment and the method of performing particular activities, as well as the system of pollution monitoring and sanctioning the violation of norms. The author points out the necessity of adopting regulation only upon consideration of the actual feasibility of its implementation, with relevant prevention measures and procedures after the damage event. Furthermore, the author proposes instituting the specialised independent agencies in charge of supervision of regulation implementations.

Key words: marine pollution, land-based sources, compensation for damage, implementation.

JURISDIKCIJA OBALNE DRŽAVE U POGLEDU ZAŠTITE I OČUVANJA MORSKOG OKOLIŠA U GOSPODARSKOM POJASU

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

UDK 347.9, 347.511
Pregledni članak
Primljeno: 02.04.2004
Prihvaćeno za tisak: 16.05.2004.

U članku se razmatraju prava i dužnosti koje obalnoj državi u gospodarskom pojasu daje Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. radi zaštite i očuvanja morskog okoliša. Iako u tom morskom prostoru sve države uživaju slobodu plovidbe, radi sprječavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja s brodova obalna država može donositi i provoditi vlastite zakone i druge propise koji su usklađeni s općeprihvaćenim međunarodnim pravilima i standardima. Za posebna, jasno određena područja u granicama gospodarskog pojasa obalna država može, nakon što se putem IMO-a savjetuje sa svim drugim zainteresiranim državama, donositi i dodatne propise koji su nužni za njihovu djelotvornu ekološku zaštitu. Ni potapanje u gospodarskom pojasu ne smije se obaviti bez izričitog prethodnog odobrenja obalne države, koja ima pravo dopustiti, urediti i nadzirati takvo potapanje. Analiza konvencijskih odredbi i njhove primjene u praksi država upućuje na nedvojbenu važnost ostvarivanja tih prava u prostoru zaštićenoga ekološko - ribolovnog pojasa Republike Hrvatske.

***Ključne riječi**: gospodarski pojas, zaštićeni ekološko - ribolovni pojas zaštita i očuvanje morskog okoliša, onečišćenje s brodova, onečišćenje potapanjem, ovlaštenja obalne države.*

1. UVODNE NAPOMENE

Među širokim pravnim i praktičnim mogućnostima koje obalne države stječu uspostavljanjem gospodarskog pojasa, jurisdikcijska ovlaštenja u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša posljednjih godina sve više dobivaju na važnosti. Zbog sve većih i sve češćih opasnosti od onečišćenja iz svih izvora, pogotovo zbog ogromnih

razmjera onečišćenja prouzročenih nedavnim tankerskim katastrofama,[1] prava koja proizlaze iz antipolucijske jurisdikcije u gospodarskom pojasu od posebnog su značaja za države na zatvorenim ili poluzatvorenim morima. Mogućnosti djelotvornije ekološke zaštite koje obalnim državama u tom prostoru pruža Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982.[2] mogu se, uz suverena prava u pogledu živih bogatstava, smatrati najvažnijim razlozima za proširenje nacionalnih jurisdikcija na moru.

Donošenjem odluke o uspostavljanju zaštićenoga ekološko - ribolovnog pojasa Republike Hrvatske u Jadranu (3. listopada 2003. s odgodom primjene od dvanaest mjeseci)[3] Hrvatski sabor je proglasio i sadržaje gospodarskog pojasa koji se odnose na jurisdikciju u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša. U toč. 3. te odluke upućuje se na primjenu odredbi Pomorskog zakonika koji je još 1994. godine u glavi IV. definirao gospodarski pojas te suverena prava i jurisdikciju koju Republika Hrvatska može ostvarivati u tom prostoru mora.[4] Kada započne primjena pravnog režima zaštićenoga ekološko - ribolovnog pojasa, Hrvatska bi, dakle, u širokom prostoru u nastavku svoga teritorijalnog mora,[5] uz ostale prednosti, mogla ostvarivati i niz novih prava radi zaštite od onečišćenja Jadranskog mora uz koje vezuje niz svojih dugoročnih interesa.

Kroz analizu odredbi Konvencije iz 1982. i njihove primjene u nacionalnim zakonodavstvima, u ovome radu nastoji se ukazati na višestruku vrijednost tih prava za svaku obalnu državu.

---

[1] Poput havarije tankera "Sea Empress" 1996., "Nakhodka" 1997., "Erika"1999., "Prestige" 2002. i drugih. Havarija tankera "Prestige" ispred obala sjeverozapadne Španjolske prouzročila je najveća onečišćenja španjolskih obala u povijesti. Negativne posljedice istjecanja više od 60 000 tona nafte odrazile su se ne samo na ribarstvo i turizam toga dijela Španjolske, nego i sjevernih atlantskih obala susjedne Francuske. (*Večernji list*, 5. i 21. prosinca 2002; *Ruđer*, svibanj 2003. br. 5, str. 3 - 4.)

[2] 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*, br. 9/2000. Konvencija je stupila na snagu 16. studenoga 1994., a 145 država, među kojima i Hrvatska, postalo je njezinom strankom, http://www.un.org/Depts/los/reference/chronologicallistsof ratifications/2003/12/23/ htm (14. 01. 2004).

[3] Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine*, br. 157/2003.

[4] Članci 33.- 42. Pomorskog zakonika, *Narodne novine*, 17/1994, 74/1994, 43/1996. O drugim hrvatskim propisima usvojenima s ciljem zaštite Jadrana od onečišćenja vidi *infra*, bilj. 46.

[5] Taj pojas obuhvaća morski prostor od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom. Njegova vanjska granica utvrdit će se međunarodnim ugovorima o razgraničenju s državama čije obale leže sučelice ili bočno u odnosu na hrvatsku obalu. Do sklapanja međunarodnih ugovora o razgraničenju, vanjska granica toga pojasa privremeno će slijediti crtu razgraničenja epikontinentalnog pojasa uspostavljenu Sporazumom između SFRJ i Talijanske Republike o razgraničenju epikontinentalnog pojasa iz 1968. godine, a kod bočnog razgraničenja crtu koja slijedi smjer i nastavlja se na privremenu crtu razgraničenja teritorijalnih mora kako je to utvrđeno Protokolom o privremenom režimu uz južnu granicu između Republike Hrvatske i Srbije i Crne Gore iz 2001. godine. (Toč. 5. i 6. Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske u Jadranskom moru.)

2. VAŽNOST KONVENCIJE UJEDINJENIH NARODA O PRAVU MORA ZA ZAŠTITU I OČUVANJE MORSKOG OKOLIŠA

Iako su zaštiti morskog okoliša posvećeni brojni međunarodnopravni instrumenti[6] Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. sadrži dosada najcjelovitiji sustav pravnih normi o sprječavanju, smanjenju i nadziranju onečišćenja mora, morskog dna i obale. Stoga se i naziva *poveljom o zaštiti i očuvanju morskog okoliša* te ulazi u red tzv. okvirnih ugovora.

Odredbe o zaštiti od onečišćenja morskog okoliša sadržane su uglavnom u XII. dijelu Konvencije (članci 192. - 237.), ali ih ima i u drugim njezinim dijelovima.[7] Pretežno su načelne naravi, a odnose se na sve kategorije i sve vrste onečišćenja, što zahtijeva daljnje normativno uređenje pojedinih pitanja u posebnim međunarodnim ugovorima. Budući da su zasnovane na ugovornoj praksi država, odredbe Konvencije stvaraju globalni pravni režim zaštite morskog okoliša, koji je utvrdio sustav osnovnih prava, obveza i odgovornosti država. Temeljno načelo XII. dijela Konvencije - "*Države su obvezne štititi i čuvati morski okoliš*"[8]- u daljnjim odredbama precizira se njihovim konkretnim pravima i obvezama u provođenju i primjeni antipolucijskih normi.

Uz dužnost poduzimanja svih potrebnih mjera da bi se spriječilo, smanjilo i nadziralo onečišćenje iz bilo kojeg izvora (toč 1. članka 194.) države su dužne osigurati da onečišćenje nastalo zbog djelatnosti pod njihovom jurisdikcijom ili nadzorom ne uzrokuje štetu od onečišćenja drugim državama i njihovom okolišu, te da se to onečišćenje ne proširi izvan područja gdje vrše suverena prava.[9] Nalaže im se, također, da ne pretvaraju jednu vrstu onečišćenja u drugu, odnosno da ne premještaju štetne posljedice ili opasnosti iz jednog područja u drugo.[10] U skladu s toč. 4. članka 194.

---

[6] Konvencija UN-a o pravu mora donesena je nakon brojnih međunarodnopravnih instrumenata usvojenih u svrhu zaštite morskog okoliša. Među najvažnijima su Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova iz 1973. s Protokolom iz 1978., Konvencija o sprječavanju onečišćenja morskog okoliša potapanjem otpadaka i drugih tvari iz 1972. i Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974.
Od instrumenata usvojenih u novije vrijeme, od posebne važnosti su Međunarodna konvencija o pripravnosti i akciji za slučaj onečišćenja uljem iz 1990., Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljima i Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu šteta nastalih onečišćenjem uljima iz 1992. godine. Ti međunarodni ugovori zajedno s Konvencijom iz 1982. sačinjavaju sustav normi općeg međunarodnog prava kojim se štiti morski okoliš u međunarodnoj zajednici u cjelini.

[7] Primjerice u odsjeku 3. II. dijela, u IV., V., IX. dijelu i dr.

[8] Članak 192. Opširnije o temeljnim načelima zaštite i očuvanja morskog okoliša u Konvenciji iz 1982., vidi: B. VUKAS, B. BOHTE, Zaštita i očuvanje morske okoline, *Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo*, 1982., br. 17, str. 233 - 234.

[9] Toč. 2. i 4. članka 194.

[10] U skladu s člankom 195.

države se prilikom poduzimanja antipolucijskih mjera ne smiju neopravdano uplitati u legitimne djelatnosti drugih država. I prema odredbama iz V. dijela, koji je u cjelini posvećen gospodarskom pojasu, obalne države imaju u tom morskom prostoru jurisdikciju u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša, ali prilikom ostvarivanja svojih prava moraju poštovati prava i dužnosti drugih država.[11]

Konvencija sadrži i načela za suradnju na globalnoj i regionalnoj razini, uključujući dužnost obavještavanja u slučajevima opasnosti od onečišćenja, planove hitnih mjera, studije i istraživačke programe, razmjenu informacija i tehničku pomoć. Posebnim odredbama uređena su izuzeća ratnih i javnih brodova[12] te odnos Konvencije iz 1982. prema drugim konvencijama i međunarodnim sporazumima.[13]

Riječ je, dakle, o sveobuhvatnom sustavu međunarodnopravnih normi o zaštiti morskog okoliša od onečišćenja, čija je važnost nedvojbena za svaku obalnu državu, ali i za međunarodnu zajednicu u cjelini. Analiza toga sustava ograničava se u ovom radu samo na one odredbe koje se izravno odnose na prava i dužnosti obalnih država u pogledu zaštite od onečišćenja u gospodarskom pojasu.

3. OPĆENITO O SUZBIJANJU ONEČIŠĆENJA S OBZIROM NA IZVORE

Tijekom razvoja međunarodnopravnih pravila posvećenih zaštiti i očuvanju morskog okoliša, onečišćenja su najčešće klasificirana prema izvorima odnosno načinima i putovima, područjima ili objektima s kojih štetne tvari dospijevaju u morski okoliš.[14]

Prema obilježjima pojedinih izvora onečišćenja morskog okoliša kreirani su i različiti pravni režimi, pa se sve međunarodnopravne i nacionalne antipolucijske norme

[11] Toč. 1. (b) (iii) i 2. članka 56.

[12] Od jurisdikcije obalne države u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša ipak su izuzeti važni onečišćivači - svi strani ratni brodovi i drugi strani brodovi koji uživaju imunitet prema članku 236. Konvencije.

[13] Tome odnosu posvećen je članak 237. prema kojem konvencijske odredbe "ne diraju u *posebne obveze* koje su države preuzele na temelju ranije zaključenih posebnih konvencija i sporazuma o zaštiti i očuvanju morskog okolišaš" kao ni drugih sporazuma koji će se tek zaključivati. Iz toga članka (posebno toč. 2.) te i iz članka 197. slijedi da su norme Konvencije višeg ranga od ostalih pravila koja se odnose na zaštitu morskog okoliša, kao i da svi drugi međunarodni ugovori iz toga područja moraju biti usklađeni s konvencijskim odredbama i načelima.
Pobliže o tome vidi: M. SERŠIĆ, Regional vs. Global Approach to Marine Environmental Protection, *Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo*, 1990., br. 24, str. 329 - 332; *id.*, *Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša*, Zagreb, 2003., str. 55 - 57.

[14] O drukčijim kategorizacijama onečišćenja, npr. prema uzrocima vidi: D. RUDOLF, *Morski gospodarski pojas međunarodnom pravu*, Split, 1988., str. 86 - 87.

mogu podijeliti u pravila o suzbijanju onečišćenja[15] - s kopna, s brodova, potapanjem, iz zraka ili putem zraka te zbog djelatnosti na morskom dnu i u podzemlju.[16]

Konvencija iz 1982. ne regulira pojedine izvore onečišćenja izravno, nego ostavlja pravila o ovlaštenjima država da donose propise o suzbijanju pojedinih izvora onečišćenja te da ih provode. Na taj način Konvencija na globalnoj osnovi stvara okvir pravnog režima za svaki izvor onečišćenja, na temelju kojega se donose posebni međunarodni ugovori s detaljnim tehničkim pravilima. Globalna pravila i standardi koje navodi Konvencija sadržani su u općim međunarodnim ugovorima posvećenim regulaciji pojedinih izvora onečišćenja te u međunarodno dogovorenim smjernicama i kodeksima, koji su usvojeni u okviru međunarodnih organizacija - prvenstveno Međunarodne pomorske organizacije (IMO).[17]

Za razliku od konvencijskih odredbi o suzbijanju onečišćenja potapanjem i zbog djelatnosti u podmorju koje globalna međunarodna pravila proglašavaju minimalnim standardom, za reguliranje onečišćenja s brodova koje provode obalne države, međunarodna pravila djeluju kao maksimalan standard, ograničavajući njihovo pravo da usvajaju dodatne nacionalne propise. Za ostale izvore onečišćenja morskog okoliša (s kopna, iz zraka ili putem zraka) Konvencija ostavlja državama veću slobodu u primjeni međunarodnih pravila. Pri donošenju nacionalnih propisa u pogledu tih izvora onečišćenja, države moraju samo "voditi računa" o međunarodno priznatim pravilima i standardima te preporučenoj praksi i postupcima.[18]

Budući da onečišćenja iz nekih izvora ne utječu izravno na okoliš gospodarskog pojasa, konvencijske odredbe o pravima obalnih država u pogledu suzbijanja onečišćenja u tom prostoru, koncentrirane su pretežno prema izvorima onečišćenja - s brodova i potapanjem.

---

[15] Prema definiciji iz toč. 4. članka 1. Konvencije *onečišćenje morskog okoliša* "znači čovjekovo izravno ili neizravno unošenje tvari ili energije u morski okoliš, uključujući estuarije, koje uzrokuje ili može prouzročiti takve pogubne posljedice kao što su šteta živim bogatstvima i životu u moru, ugrožavanje ljudskog zdravlja, ometanje pomorskih djelatnosti, uključujući ribolov i druge zakonite upotrebe mora, pogoršanje upotrebne kvalitete morske vode i umanjenje privlačnosti." O problemima vezanim uz definiranje onečišćenja morskog okoliša pobliže vidi: D. RUDOLF, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985., str. 340 - 341.

[16] Opširnije vidi: D. RUDOLF, Zaštita i očuvanje morskog okoliša u Konvenciji o pravu mora (1982), *Pomorski zbornik*, 1983., br. 21. str. 82 - 85; A. DEL VECCHIO, *Zona economica esclusiva e Sati costieri*, Roma, 1984., str. 171 - 174; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *The law of the sea*, Second Edition, Manchester, 1988., str. 242 - 244.

[17] S obzirom da sve stranke Konvencije iz 1982. nisu ujedno i stranke međunarodnih ugovora na koje Konvencija upućuje, odredbe tih međunarodnih ugovora ne mogu time što Konvencija upućuje na njih, postati obvezne za stranke Konvencije koje nisu stranke tih ugovora. Tako: M. SERŠIĆ, *o.c.*, str. 25 - 26.

[18] *Ibid.*

4. SUZBIJANJE ONEČIŠĆENJA S BRODOVA

Onečišćenja morskog okoliša s brodova obuhvaćaju ispuštanja i izbacivanja štetnih tvari koje nastaju tijekom redovite upotrebe i funkcioniranja broda, te slučajna onečišćenja koja uzrokuju pomorske nezgode kao što su sudar ili nasukavanje. Iako je nafta od svih otpadaka koji se ispuštaju ili izbacuju u more, s ekološkog stajališta najučestalija štetna tvar, morskom okolišu s brodova prijete i druge štetne tvari koje se prevoze kao teret. S obzirom na to da se brodovi zbog svoje pokretljivosti mogu naći na područjima pod nacionalnom jurisdikcijom različitih država, za međunarodnopravnu regulaciju onečišćenja mora iz tog izvora, najvažniji zahtjevi postavljaju se u pogledu raspodjele ovlaštenja među državama.

Upravo su ovlaštenja i dužnosti država u provođenju i primjeni normi o suzbijanju onečišćenja s brodova bila najspornije pitanje iz područja zaštite morskog okoliša na Trećoj konferenciji UN-a o pravu mora. To pitanje izazvalo je duge rasprave zbog sučeljenih interesa država zastave da sačuvaju dominantnu poziciju i obalnih država da osiguraju što šire kompetencije u suzbijanju onečišćenja.[19] Razvijene pomorske države - države zastave, tradicionalno su imale prvenstvena ovlaštenja u tom pogledu na brodovima svoje zastave. Takav sustav nije, međutim, bio zadovoljavajući iako je MARPOL konvencijom 1973./1978. donekle bio poboljšan, što je utjecalo i na smanjenje onečišćenja s brodova. Ipak, države zastave - i to ne samo one tzv. jeftinih zastava - i dalje nisu bile dovoljno učinkovite jer su jedine bile ovlaštene djelovati i pokretati postupke protiv broda svoje zastave koji je onečistio more izvan područja teritorijalnog mora, gdje se onečišćenja najvećim djelom i događaju. Stoga je Konvencija iz 1982. nastojala proširiti ovlaštenja obalne države u pogledu suzbijanja onečišćenja s brodova u prostorima mora koji su u unutar granica nacionalne jurisdikcije, ostavljajući provođenje u nekim, manje ozbiljnim slučajevima - državi luke ili državi zastave.[20]

Iako je u gospodarskom pojasu zadržana sloboda plovidbe za brodove svih zastava, Konvencija o pravu mora iz 1982. daje obalnim državama niz značajnih prava u svrhu zaštite od onečišćenja. Najvažnije među njima je pravo da za prostor svoga gospodarskog pojasa donose vlastite zakone i druge propise radi sprječavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja s brodova. Ti nacionalni propisi moraju, međutim, prema toč. 5. članka 211., "biti usklađeni s općeprihvaćenim međunarodnim pravilima i standardima" usvojenim putem nadležne međunarodne oraganizacije (tj. IMO-a) ili na općoj diplomatskoj konferenciji.

[19] Opširnije o tome vidi: D. RUDOLF, *Međunarodno pravo mora*..., str. 383, 387.

[20] *Cf.* M. SERŠIĆ, *o.c.*, str. 86 - 87, 92 -95.

U dva posebna slučaja obalna država ipak može donositi i strože propise za određene prostore unutar svoga gospodarskog pojasa - za posebna područja i za područja pokrivena ledom.[21]

Kada su međunarodna pravila nedvojbeno nedovoljna za zaštitu određenih, specifičnih područja u gospodarskom pojasu, obalna država može za ta područja donositi i dodatne propise. Kao *posebno područje* u Konvenciji se određuje točno naznačen morski prostor unutar gospodarskog pojasa, koji se odlikuje specifičnim oceanografskim i ekološkim uvjetima ili posebnostima prilikom upotrebe ili zaštite njegovih bogatstava, te posebnim obilježjima prometa u njemu.

Države s jakim trgovačkim flotama, koje su se na Trećoj konferenciji UN-a o pravu mora zbog bojazni od ograničavanja slobode plovidbe protivile unošenju u Konvenciju bilo kakvih odredbi o posebnim područjima, pristale su ipak na kompromisna rješenja sadržana u toč. 6. članka 211. U skladu s tim odredbama, obalna država koja ima valjanih razloga vjerovati" da takvo područje unutar njezinoga gospodarskog pojasa zahtijeva posebne mjere radi sprječavanja onečišćenja s brodova, može taj morski prostor proglasiti posebnim područjem. O tome je dužna, međutim, savjetovati se sa svim drugim zainteresiranim državama putem nadležne međunarodne organizacije (IMO), kojoj će uputiti priopćenje potkrijepljeno znanstvenim i tehničkim dokazima kao i podacima o potrebnim uređajima za prihvat otpadaka. Ta organizacija će u roku od 12 mjeseci odlučiti odgovara li situacija u tome području uvjetima sadržanim u zahtjevu obalne države. U slučaju pozitivnog rješenja toga zahtjeva, obalna država može za to područje donositi i strože propise, ali se oni ne primjenjuju na strane brodove prije isteka roka od 15 mjeseci nakon podnošenja priopćenja organizaciji. Dodatni propisi mogu se odnositi na ispuštanja ili na plovidbenu praksu, ali ne smiju zahtijevati od stranih brodova drukčije standarde o nacrtu, konstrukciji, posadi ili opremi nego što su općeprihvaćena međunarodna pravila i standardi. Obalna država dužna je objaviti precizne granice svakoga posebnog područja.

Tim odredbama uspjelo se, dakle, omogućiti obalnim državama bolju zaštitu od onečišćenja u tim posebnim, jasno određenim područjima u granicama gospodarskog pojasa, a ujednačenošću nacionalnih propisa osigurati neometanu plovidbu i međunarodni transport.

[21] Obalnim državama koje u granicama svoga gospodarskog pojasa imaju područja pokrivena ledom u tijeku većeg dijela godine, što je prepreka plovidbi ili je čini vrlo opasnom, Konvencijom je ostavljena sloboda da i bez nadzora IMO-a usvajaju nacionalne propise o suzbijanju onečišćenja s brodova. Ti propisi mogu se odnositi ne samo na sprječavanje ispuštanja štetnih tvari s brodova, nego i na standarde o nacrtu, gradnji i opremi te na sastav posade. Prilikom donošenja tih propisa od obalne države zahtijeva se jedino da vodi računa o plovidbi, a zaštitu temelji na najpouzdanijim znanstvenim podacima. (članak 234).

S istim ciljem su i **mjere koje obalna država može poduzimati** radi osiguranja provođenja[22] međunarodnih i svojih propisa o zaštiti toga pojasa od onečišćenja s brodova, prilagođene stupnju prijeteće ili stvarne štete od onečišćenja.

Kada ima ozbiljnih razloga vjerovati da je brod, koji plovi u njezinom gospodarskom pojasu ili teritorjalnom moru, prekršio u gospodarskom pojasu pravila o onečišćenju, obalna država može *zahtijevati relevantne informacije* u vezi s brodom. To su podaci o identitetu i luci upisa, posljednjoj i sljedećoj luci pristajanja i druge važne obavijesti radi utvrđivanja je li prekršaj počinjen.[23] Obalna država tada može od države luke tražiti da poduzme odgovarajuću akciju.

Ako postoje ozbiljni razlozi da se vjeruje da je posljedica toga prekršaja "veliko ispuštanje koje je prouzročilo ili prijeti da će prouzročiti znatno onečišćenje morskog okoliša", a brod je odbio dati tražene podatke ili su oni očito u suprotnosti sa stvarnom situacijom, obalna država može, prema toč. 5. članka 220. i *pregledati brod.*

U slučaju jasnih i stvarnih dokaza da je posljedica toga prekršaja "ispuštanje koje uzrokuje veliku štetu ili opasnost od velike štete" obali ili povezanim interesima obalne države, ili bilo kojim bogatstvima njezinoga teritorijalnog mora ili gospodarskog pojasa, obalna država je ovlaštena *pokrenuti postupak, uključujući zadržavanje broda, u skladu sa svojim unutrašnjim pravom.*[24]

Ako je nakon izvršenog prekršaja u gospodarskom pojasu brod dobrovoljno uplovio u luku obalne države ili u njezin izvanobalni terminal, obalnoj državi ostavljena je puna sloboda provođenja važećih propisa o zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova. U tom slučaju obalna država može *pokrenuti postupak za svako kršenje međunarodnih i nacionalnih pravila i standarda radi sprječavanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja s brodova.*[25]

Dakle, ovlaštenja obalnih država u gospodarskom pojasu prema brodovima koji prekrše propise o zaštiti od onečišćenja, nesumnjivo su velika. Kako bi se njihovim

[22] Iako se ne precizira značenje uporabljenog termina "provođenje" (engl. *enforcement*) iz konvencijskih odredbi može se zaključiti da taj termin u širem smislu obuhvaća sve mjere koje su nužne da bi se dao učinak nacionalnim i međunarodnim pravilima o suzbijanju onečišćenja - donošenje provedbenih propisa, poduzimanje djelatnosti radi stvaranja preduvjeta za primjenu određenih pravila (primjerice gradnju prihvatnih uređaja za odlaganje štetnih tvari u lukama i izvanobalnim terminalima), kao i pregled te uzapćenje broda, pokretanje sudskih postupaka protiv prekršitelja i sl. Vidi: D. RUDOLF, *o.c.*, str. 386.

[23] Prema toč. 3. čanka 220.

[24] Toč 6. članka 220.

[25] Analizu opsežnih ovlaštenja obalnih obalnih država u skladu s odredbama toga članka vidi: R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, str. 258 - 259.

ostvarivanjem što manje ometala plovidba te u svrhu sprječavanja mogućih zloupotreba, u Konvenciji su predviđena i brojna jamstva.[26]

5. SUZBIJANJE ONEČIŠĆENJA POTAPANJEM

Važna prava u isključivom gospodarskom pojasu obalne države imaju i s obzirom na zaštitu od onečišćenja potapanjem. Na današnjem stupnju tehnološkog razvoja koji je donio povećane opasnosti od odlaganja u more svih vrsta otpadaka, posebice radioaktivnih tvari koje mogu uzrokovati dugoročne i nepredvidive posljedice u vrlo širokim morskim prostorima, ta ovlaštenja imaju iznimnu vrijednost za svaku obalnu državu.

Onečišćenje morskog okoliša potapanjem nastaje odlaganjem u more onečistača odnosno otpadaka i drugih tvari koje su namjerno, upravo u svrhu odlaganja u more, ukrcane na brodove, zrakoplove, platforme i druge umjetne naprave na moru, kao i potapanjem samih brodova, zrakoplova, platformi i drugih naprava.[27] Od pedesetih godina dvadesetog stoljeća takav način uklanjanja otpada postao je vrlo čest, prije svega zbog povećane kontrole odlaganja otpada na kopnu te zbog razmjerno malih troškova odlaganja u more. [28]

Konvencija iz 1982. sadrži izričitu odredbu o pravu obalne države da izdaje odobrenje za potapanje u prostorima mora pod njezinom jurisdikcijom. Prema toč. 5. članka 210., "*potapanje u teritorijalnom moru, isključivom gospodarskom pojasu ili na epikontinentalnom pojasu ne smije se obaviti bez prethodnog izričitog odobrenja obalne države*". Dakle, prema izričitoj odredbi Konvencije dopuštenje države ukrcaja ili države zastave broda odnosno pripadnosti zrakoplova nije dovoljno da bi se izvršilo

[26] U odsjeku 7. dijela XII. propisuje se da redarstvena ovlaštenja protiv stranih brodova mogu ostvarivati samo javni službenici, ratni brodovi ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi u državnoj službi i koji su za to ovlašteni (članak 224). Određeno je, također, da se pri ostvarivanju tih ovlaštenja ne smije ugroziti sigurnost plovidbe niti riziku izložiti brod ili okoliš (članak 225), te da je potrebno o poduzetim mjerama izvijestiti državu zastave i svaku drugu zainteresiranu državu (članak 231). Vrlo detaljno uređeno je provođenje istrage nad stranim brodovima, posebno u pogledu pregleda broda i relevantnih dokumenata (članak 226).

[27] Konvencija iz 1982. definira potapanje u toč 5. članka 1. na istovjetan način kao i Londonska konvencija o sprječavanju onečišćenja mora potapnjem otpadaka i drugih tvari iz 1972. (To je prva opća konvencija o suzbijanju onečišćenja iz toga izvora, stupila je na snagu 1975.,a izmijenjena je 1978., 1980., 1989., te Protokolom iz 1996).

[28] Vidi: P. SANDS, *Principles of international environmental law, Frameworks, standards and implementation*, Vol I, Manchester - New York, 1995., str. 308 et seqq. Vidi također: D. DUGOŠEVIĆ, Zaštita morske okoline od zagađivanja radioaktivnim otpacima, *Jugoslavenska revija za međunarodno pravo*, 1988., br. 3, str. 456 - 463.

potapanje u tim morskim prostorima, nego je uz dopuštenje potreban i **izričit pristanak obalne države.**[29]

Takvo potapanje obalne države mogu dopustiti, urediti i nadzirati nakon primjerenog razmatranja predmeta s drugim državama, koje zbog svog geografskog položaja mogu od toga pretrpjeti negativne posljedice. U pogledu propisa koje će obalne države donijeti za sprječavanje takvog onečišćenja, Konvencijom je određeno da "ne smiju biti manje djelotvorni" od pravila i standarda usvojenih na globalnoj razini. U tu svrhu posebno djelotvornim pokazalo se međunarodnopravno uređenje na regionalnoj razini,[30] prvenstveno zbog specifičnih hidrografskih i ekoloških obilježja pojedinih područja (kao što su morske struje i vjetrovi, brzina izmjenjivanja morskih masa, klima i sl.), a koje Konvencija iz 1982. nije posebno uzela u obzir.[31]

Nacionalne i međunarodne propise radi sprječavanja, smanjenja i nadziranja onečišćenja morskog okoliša potapanjem uvijek provodi obalna država ako je potapanje izvršeno u prostoru njezinoga teritorijalnog mora, gospodarskog ili epikontinentalnog pojasa.[32] I pri donošenju tih propisa kao i prilikom njihovoga provođenja obalna država treba voditi računa o održavanju ravnoteže između zaštite morskog okoliša i prava drugih država priznatih međunarodnim pravom, prvenstveno slobode plovidbe.

---

[29] Time su otklonjene dvojbe koje je izazvao nedostatak takve izričite odredbe u Londonskoj konvenciji iz 1972. Vidi pobliže: M. SERŠIĆ, *o.c.*, str. 101 - 102.

[30] Konvencija nalaže državama da utvrde opća i regionalna pravila, praksu i postupke radi sprječavanja onečišćenja potapanjem (toč. 4. članka 210). U tu svrhu usvojeni su propisi u brojnim međunarodnim ugovorima, posebice regionalnim. U okviru Programa za regionalna mora UNEP-a Posebni protokoli posvećeni suzbijanju onečišćenja potapanjem usvojeni su za područja Sredozemnog mora (1976.), južnog Pacifika (1986.) i Crnog mora (1992). O tome 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., str. 17, 84,139.

[31] S tim ciljem su 1976. godine Mediteranske države uz Konvenciju o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja, usvojile i Protokol o sprječavanju onečišćenja Sredozemnog mora potapanjem s brodova i zrakoplova (izmijenjeni su 1995.) Opširnije vidi: M. SERŠIĆ, Zaštita Sredozemnog mora od zagađivanja potapanjem otpadaka i drugih tvari s brodova i zrakoplova, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 1987., br. 115 - 116, str. 343 - 359; *id.*, *Međunarodnopravna zaštita morskog...*, str. 62-69.

[32] Članak 216.

6. ODREDBE O JURISDIKCIJSKIM OVLAŠTENJIMA OBALNIH DRŽAVA U NACIONALNIM ZAKONIMA

Odredbe o zaštiti i očuvanju morskog okoliša u gospodarskom pojasu sadržane su u više od 80 zakona obalnih država.[33] Za svoja prava u tom pogledu države najčešće koriste termine "*isključiva jurisdikcija*",[34] "*jurisdikcija u odnosu na očuvanje morskog okoliša*"[35] ili što je jedino u skladu s člankom 56. Konvencije - "*jurisdikcija*".[36]

U nacionalnim propisima koji detaljnije uređuju ta pitanja, često se navode izrazi kojma se ovlaštenja obalnih država iz konvencijskih odredbi znatno proširuju. Primjerice u zakonu Bangladeša određuje se da Vlada može, u svrhu sprječavanja i kontroliranja onečišćenja mora i očuvanja ekološke ravnoteže morskog okoliša, poduzimati "*mjere koje smatra prikladnima...*",[37] a slični izrazi koriste se i u zakonu Obale Bjelokosti.[38] Značajne razlike u odnosu na konvencijske odredbe razvidne su također u propisima Islanda[39] i Malezije.[40]

Ovlaštenja obalnih država u pogledu zaštite od onečišćenja u zakonima nekih država proširuju se i temeljem članka 221. Konvencije iz 1982. Prava obalnih država da "*poduzimaju i provode mjere izvan teritorijalnog mora*, koje su u razmjeru sa stvarnom štetom ili s opasnošću od štete, radi zaštite njihove obale ili interesa povezanih

---

[33] Neke države poput Kine usvojile su posebne zakone u cilju zaštite od onečišćenja morskih prostora pod svojom jurisdikcijom. Člankom 2. zakona iz 1982., (Marine Environment Protection Law) Kina je predvidjela njegovu primjenu i u potencijalnom isključivom gospodarskom pojasu. Usvajanjem Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf 1998. godine taj je pravni režim na moru i formalno uspostavljen. Opširnije vidi: Z. KEYUAN, China's Exclusive Economic Zone and Continental Shelf: developments, problems and prospects, *Marine Policy*, 25, 2001., str. 71 - 81.

[34] Primjerice Burma, Indija, Gabon, Mauricijus, Pakistan i Vanuatu.

[35] Takva formulacija navedena je npr. u zakonima Vijetnama i Kube.

[36] U zakonima Antigue i Barbude, Hondurasa, Indonezije, Kenije, Venezuele i dr.

[37] Territorial Waters and Maritime Zones Act 1974., art. 8. *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., str. 39.

[38] Law No. 77 - 926 of November 17, 1977 delimiting the maritime zones placed under the national jurisdiction of the Republic of Ivory Coast. U članku 6. navodi se, među ostalim, pravo "to take *any measures* and to undertake *any action* to prevent, reduce, or control pollution of the marine environment, irrespective of the source. Vidi: R. W. SMITH, *Exclusive Economic Zone Claims, An Analysis and Primary Documents*, Dordrecht - Boston - Lancaster, 1986., str. 38, 242.

[39] Law No. 41 of June 1979 concerning the Territorial Sea, the Economic Zone and Continental Shelf, art. 8. *National Legislation on the Exclusive Economic Zone...*, str. 143.

[40] Exclusive Economic Zone Bill 1984, Part IV. Vidi: R. W. SMITH, *o.c.*, str. 264.

s obalom" tumače se često kao prava koja sežu i preko granice od 200 milja.[41] U zakonima više država sadržano je pravo na intervenciju i preko te granice radi izbjegavanja onečišćenja prouzročenih pomorskim nesrećama.[42]

Upravo su posljedice pomorskih nesreća (posebice razmjeri onečišćenja nakon havarija tankera "Erika" i "Prestige") bile poticaj za donošenje Zakona o stvaranju zaštićenog ekološkog pojasa u Sredozemnom moru, koji je Francuski parlament usvojio je 3. travnja 2003. godine. Odluku o proglašenju ekološkog pojasa koji do sada niti jedna druga država nije proglasila, Francuska temelji na Konvenciji iz 1982., a posebno na dijelu koji je posvećen gospodarskom pojasu. Uz ovlaštenja koja bi trebala omogućiti učinkovitije suzbijanje onečišćenja, prvenstveno s brodova, francuske vlasti u toj zoni imaju i jurisdikciju u pogledu znanstvenoga istraživanja te podizanja i upotrebe umjetnih otoka, uređaja i naprava.[43]

U skladu s toč. 3. Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, 3. listopada 2004. godine trebala bi započeti primjena odredbi Pomorskog zakonika kojima je još prije deset godina, u skladu s konvencijskim odredbama uređena zaštita od onečišćenja u prostoru budućega hrvatskog gospodarskog pojasa. Uz dužnost plovnih objekata da prilikom plovidbe tim pojasom poštuju "*općeprihvaćene međunarodne propise i standarde i hrvatske propise o suzbijanju onečišćenja mora s brodova i onečišćenja prouzročenog potapanjem otpadaka*", dužnost poštovanja propisa predviđena je i za zrakoplove prilikom preleta toga prostora, u pogledu propisa o zaštiti od onečišćenja mora iz zraka ili zrakom.[44]

7. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Analiza odredbi Konvencije iz 1982. kao i primjeri iz nacionalnih zakonodavstava upućuju na zaključak o nedvojbenoj važnosti ostvarivanja antipolucijskih ovlaštenja u prostoru pod režimom gospodarskog pojasa za svaku obalnu državu, posebice na zatvorenim ili poluzatvorenim morima.[45] Iako u pogledu suzbijanja onečišćenja s brodova obalne države u tom prostoru mora ne mogu djelovati u potpunosti samostalno,

[41] Opširnije o tome vidi: 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., str. 173 - 174.

[42] Npr. u zakonima Rumunjske, Malezije i Novog Zelanda.

[43] http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/ta/ta0117.pdf

[44] Članak 42. Pomorskog zakonika.

[45] Prema definiciji iz članka 122. Konvencije iz 1982. Jadran je zatvoreno ili poluzatvoreno more.

a ovlaštenja su im pažljivo stupnjevana, njihova primjena omogućava im znatno učinkovitiju ekološku zaštitu mora pred njihovim obalama.

Imajući na umu značenje koje Jadransko more ima za našu državu i njezine dugoročne interese, posebno one vezane uz turizam i ribarstvo, djelotvorna provedba antipolucijskih normi u prostoru zaštićenoga ekološko - ribolovnog pojasa za Republiku Hrvatsku je od prvorazredne važnosti.[46] Pogotovo s obzirom na nove naftne putove, koji bi uskoro mogli voditi relativno malim, uskim i plitkom morem kakvo je Jadransko, čije su tri četvrtine na šelfu s dubinama manjima od 200 metara.[47] Zbog malih vodenih masa i njihove spore izmjene te inteziteta prometa i vrste tereta koji se prevozi, Jadran se već sada svrstava u mora "visokog rizika", u kojima bi onečišćenje okoliša poprimilo znatno veće razmjere nego u ostalim morima. Havarija poput one tankera "Prestige" u Jadranskom moru bi dovela do devastacije živih bogatstava, što bi moglo imati vrlo teške posljedice ne samo za obalno područje nego i za naše gospodarstvo u cjelini, a posebno za turizam. Stoga je za Hrvatsku, koja i strategiju svoga budućeg razvoja vezuje uz more, nužna što skorija primjena svih međunarodnopravno dopuštenih načina njegove zaštite.

[46] Stjecanjem novih prava u okviru antipolucijske jurisdikcije u tom prostoru, Hrvatska će značajno proširiti mogućnosti svojih dosadašnjih nastojanja u borbi za ekološku ravnotežu Jadrana. S tim ciljem već je usvojila niz pravnih akata i obvezala se brojnim međunarodnopravnim instrumentima, sudjeluje u aktivnostima Mediteranskog akcijskog plana i dr. Prikaz ukupnog sustava međunarodnoga i internoga prava Republike Hrvatske, kojima se uređuje zaštita morskog okoliša, vidi: V. IBLER, *o.c.*, str. 219 - 222. Za više pojedinosti o temeljnim pravnim aktima o očuvanju morskog okoliša u Hrvatskoj vidi: V. BARIĆ - PUNDA, I. GRABOVAC, Pravni aspekti zaštite i očuvanja morskog okoliša, *Pomorski zbornik*, 1998., br. 36, str. 186 - 188.

[47] Jadransko more dugo je 870 kilometara, prosječno široko 159,3 kilometara. Opširnije vidi: J. RIĐANOVIĆ, *Geografija mora*, Zagreb, 2002. str. 188 - 191.

Summary:

JURISDICTION OF THE COASTAL STATE WITH REGARD TO THE PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT IN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE

This paper deals with rights and duties which the Law of the Sea Convention accords to the coastal state for the protection and preservation of the marine environment in the exclusive economic zone. Although all states enjoy the freedom of navigation in that maritime space, the coastal state may adopt and enforce laws and regulations for the prevention, reduction and control of pollution from vessels. The national regulations have to be made in accordance to international rules and standards established through the competent international organization (IMO) or general diplomatic conference.

The coastal state, after appropriate consultations through the IMO with other states concerned, may for particular, clearly defined area within the limits of the exclusive economic zone, adopt additional regulations necessary for their effective ecological protection. Also, dumping within the exclusive economic zone shall not be carried out without the express prior approval of the coastal state, which has the right to permit, regulate and control such dumping.

An analysis of these provisions is made in the light of their application in the ecological and fisheries protection zone of the Republic of Croatia.

Key words: exclusive economic zone, ecological and fisheries protection zone, protection and preservation of the marine environment, pollution from vessels, pollution by dumping, enforcement by coastal state.

ATENSKA KONVENCIJA O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM 2002. GODINE[1]

Mr. sc. MARIJA POSPIŠIL-MILER,
direktor pravnog sektora
Lošinjska plovidba-Brodarstvo d.d.
Splitska 2/IV, 51000 Rijeka

UDK 347.795.4
Prethodno priopćenje
Primljeno: 27.11.2003.
Prihvaćeno za tisak: 18.02.2004.

Diplomatska konferencija održana u Londonu od 21. listopada do 1. studenoga 2002. godine, sazvana od strane Međunarodne pomorske organizacije (IMO), usvojila je Protokol za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine. Konvencija kako je izmijenjena Protokolom, zajedno sa završnim odredbama Protokola iz 2002. godine i njegovim aneksom, činit će novu konvenciju nazvanu Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002. godine.

Glavni su razlozi za izmjenu Atenske konvencije iz 1974. godine poboljšanje pravnog položaja i veća zaštita putnika u pomorskom prijevozu na međunarodnoj razini povišenjem iznosa ograničenja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika te uvođenjem obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika za te štete i direktne tužbe prema osiguratelјima. Protokolom je, međutim, radikalno izmijenjen sustav odgovornosti Atenske konvencije iz 1974. godine uvođenjem dvostupanjskog sustava odgovornosti i usvajanjem objektivne odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prouzročene pomorskom nezgodom, što, u kombinaciji s povišenim iznosima ograničenja odgovornosti, obaveznim osiguranjem i direktnom tužbom prema osiguratelјima, ustanovljava potpuno novi sustav odgovornosti koji čini upitnim tradicionalno korištenje P&I osiguranja kao načina ispunjavanja zahtjeva obaveznog osiguranja. Novi Protokol, kad stupi na snagu, imat će brojne implikacije na pravni i ekonomski položaj pomorskih prijevoznika.

Ovim se člankom stoga želi ukazati na neke bitne razlike koje donosi Protokol iz 2002. godine u odnosu na Atensku Konvenciju iz 1974. godine te potaknuti daljnju detaljnu analizu svih implikacija i mogućih posljedica koje će slijediti nakon stupanja na snagu Protokola iz 2002. godine, jer će to neizbježno biti od odlučujućeg značenja prilikom odlučivanja pojedinih država, pa tako i Hrvatske, da li ratificirati Protokol iz 2002. godine.

Ključne riječi: *Prijevoz putnika morem, odgovornost prijevoznika, obvezno osiguranje, direktna tužba.*

---

[1] Ovaj članak je izmijenjena i dopunjena verzija članka pod istim naslovom koji je autorica objavila u *Zborniku Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, v. 24, br. 2, 981-1011 (2003).

1. UVOD

Prijevoz putnika morem prvi puta je na međunarodnoj razini reguliran 1961. godine Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem,[2] dok je prijevoz prtljage reguliran odvojeno, tj. Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967. godine.[3]

Namjeravana svrha ujednačenja pravila o prijevozu putnika i njihove prtljage morem nije se ispunila donošenjem ovih Konvencija jer niti jedna od ovih dviju Konvencija nije postigla značajnije prihvaćanje na međunarodnom planu. Stoga se prišlo novoj unifikaciji prava o prijevozu putnika i njihove prtljage morem u okviru IMO-a,[4] te je 1974. godine na diplomatskoj konferenciji u Ateni donesen jedan jedinstveni instrument koji regulira tu materiju pod nazivom: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine, kojoj je do danas pristupilo 29 država.[5]

Prema odredbama Atenske konvencije iz 1974. godine, za smrt i tjelesne ozljede putnika prijevoznik u načelu odgovara na temelju dokazane krivnje, a ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali kao posljedica brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mane broda, prijevoznik odgovara na temelju presumirane krivnje. U Konvenciji iz 1961. godine nije bila predviđena odgovornost temeljem presumirane krivnje za mane broda, pa je Atenska konvencija iz 1974. godine u tom pogledu povoljnija za

---

[2] Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, Bruxelles 29. travnja 1961. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija iz 1961.), stupila je na snagu 4. lipnja 1965., a obvezuje sljedeće države: Alžir, Haiti, Iran, Kuba, Madagaskar, Maroko, Peru, Švicarska, Tunis, Ujedinjena Arapska Republika i Zair. Prijevod Konvencije u: Grabovac, Ivo, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986., str. 63.

[3] Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, Bruxelles, 27. svibnja 1967. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija iz 1967.), nije stupila na snagu jer nije ispunjen uvjet iz čl. 21. st. 1. Konvencije prema kojem je za stupanje na snagu potrebno pet ratifikacionih isprava. Konvencijom su se obvezle dvije države: Alžir i Kuba. Prijevod: Ibid., str. 79.

[4] Međunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization IMO), specijalizirana agencija UN-a odgovorna za unapređenje sigurnosti na moru i sprečavanje zagađenja s brodova, danas broji 162 države članice, te ima 37 međuvladinih i 61 nevladinu organizaciju u svojstvu konzultativnih članova. http:www.imo.org/about, posjećena 5.3. 2003.

[5] Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena 13. prosinca 1974. godine (u daljnjem tekstu: Atenska konvencija iz 1974.), stupila je na snagu 28. travnja 1987. godine, a obvezuje sljedeće države: Argentina, Bahami, Barbados, Belgija, Dominikanska Republika, Egipat, Ekvatorijalna Gvineja, Estonija, Grčka, Gruzija, Gvajana, Hrvatska, Irska, Jemen, Jordan, Kina, Latvija, Liberija, Luksemburg, Maldivija, Maršalski Otoci, Poljska, Ruska Federacija, Španjolska, Švicarska, Tonga, Ujedinjeno Kraljevstvo, Ukrajina, Vanuatu, i Hong Kong kao pridruženi član. Status of Conventions 31. 1. 2003., http://www.imo.org/status, posjećena 5. 3. 2003. Prijevod: Ibid., str. 148. Objavljena u: *Narodne novine, Dodatak međunarodni ugovori*, br 2/1997, str. 63.

putnike. Na isti način prijevoznik odgovara i za gubitak ili oštećenje ručne (kabinske) prtljage, dok za ostalu prtljagu odgovara po načelu pretpostavljene krivnje, bez obzira koji događaj je prouzročio štetu. Atenskom konvencijom iz 1974. godine više se ne predviđa oslobođenje odgovornosti brodara zbog nautičke greške za štetu na vozilima koja su se prevozila kao prtljaga, kako je to bilo predviđeno Konvencijom iz 1967. godine po uzoru na pravila o prijevozu stvari morem.

Iznos ograničenja brodareve odgovornosti u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine bio je izražen u zlatnim Poincaré francima i iznosio je 700.000 zlatnih Poincaré franaka za smrt i tjelesne ozljede putnika, a Protokolom iz 1976. godine,[6] kao jedinica ograničenja odgovornosti uvedeno je Posebno pravo vučenja - Special Drawing Rights (SDR),[7] ali je ostavljena mogućnost primjene i zlatnog Poincaré franka. Iznos ograničenja odgovornosti po Atenskoj konvenciji iz 1974. godine izražen u SDR utvrđen je za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika u iznosu od 46.666 SDR po putovanju, a štete zbog gubitka ili oštećenja prtljage u iznosu od 833 SDR ako se radi o ručnoj prtljazi, odnosno u iznosu od 1.200 SDR za svu ostalu prtljagu osim za vozila, za koja ograničenje iznosi 3.333 SDR.

Smatrajući iznose ograničenja odgovornosti utvrđenim u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine preniskim, pojedine države su načela konvencije unijele u svoje interno pravo, iako samoj konvenciji nisu pristupile, tako da je Atenska Konvencija iz 1974. godine ipak odigrala značajnu ulogu u izjednačenju prava o prijevozu putnika i njihove prtljage morem.[8]

---

[6] Protokol Atenskoj konvenciji iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London 19. studeni 1976. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz 1976.), stupio na snagu 10. travnja 1989., a obvezuje sljedeće države: Argentina, Bahami, Barbados, Belgija, Dominikanska Republika, Estonija, Grčka, Gruzija, Hrvatska, Irska, Jemen, Kina, Latvija, Liberija, Luksemburg, Maršalski Otoci, Poljska, Ruska Federacija, Španjolska, Švicarska, Ujedinjeno Kraljevstvo, Ukrajina, Vanuatu, i Hong Kong kao pridruženi član. Status of Conventions 31. 1. 2003.; op. cit. (bilj. 5), Prijevod: Grabovac, Ivo, op. cit., (bilj.2), str. 183.; Objavljen u: *Narodne novine*, op. cit., str. 71.

[7] Posebno pravo vučenja - Special Drawing Rights (SDR) je jedinica koju utvrđuje Međunarodni Monetarni Fond prema "korpi valuta" koja se u početku sastojala od 16 valuta. Od 1981. godine broj valuta u "korpi" smanjen je na 5, a utvrđuje ih Međunarodni Monetarni Fond svakih 5 godina kao i njihove omjere koji se uzimaju prilikom izračuna. Aktualna vrijednost na dan 12. veljače, 2003. godine: 1SDR= 1.36755 US$ odnosno 1US$= 0.731233 SDR. Pobliže o tome: http://www.imf.org posjećena 12. 2. 2003. Vidi i: Filipović, Velimir. Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 64/1974, str. 72.

[8] Neke države, kao npr. Njemačka, Francuska, Slovenija i Vijetnam te četiri skandinavske države, nisu formalno prihvatile konvenciju jer su iznos ograničenja odgovornosti brodara za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika od 46.666 SDR smatrale preniskim. Neke od njih su svojim internim pravom utvrdile više iznose, ali su u svoj unutarnji pravni poredak uključile načela Atenske konvencije iz 1974. godine, iako samu konvenciju nisu prihvatile. Prema: Muller, Walter, Passengers Carried by Sea. Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air-Law?, *CMI Yearbook 2000, Singapore I*, str. 665.

Na poticaj tih država održana je Diplomatska konferencija u Londonu 1990. godine, na kojoj je donesen Protokol,[9] koji povisuje iznose ograničenja odgovornosti, ne dirajući u načela odgovornosti iz Konvencije. Protokolom iz 1990. godine visina ograničenja odgovornosti brodara utvrđena je u iznosu od 175.000 SDR za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika, a za štete uslijed gubitka ili oštećenja prtljage u iznosu od 1.800 SDR za ručnu prtljagu, odnosno u iznosu od 2.700 SDR za svu ostalu prtljagu, dok za vozila iznosi 10.000 SDR. Protokol iz 1990. godine, međutim, nije stupio na snagu jer su ga prihvatile samo tri države, a prema čl. 5. Protokola, za stupanje na snagu potrebno je deset država.

Početak rada na najnovijim izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine seže u 1996. godinu kada je na 74. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a, povodom prijedloga Velike Britanije[10] da se međunarodnom konvencijom regulira obavezno osiguranje odgovornosti brodovlasnika prema trećima za sve vrste šteta koje mogu biti prouzročene brodom, ustanovljena radna grupa sa zadatkom razmatranja tog prijedloga. Radna grupa je već na idućem zasjedanju Pravnog odbora IMO-a podnijela izvještaj[11] temeljem kojeg se odustalo od konvencije o obveznom osiguranju odgovornosti prema trećima za sve vrste šteta, nego je na skupštini IMO-a u tom pogledu donesena samo preporuka.[12] Rad radne grupe preusmjeren je na donošenje pravila o obveznom osiguranju odnosno drugom financijskom jamstvu samo u pogledu šteta zbog smrti i ozljeda putnika.[13]

Prema nekim mišljenjima, revizija Atenske konvencije iz 1974. godine bila je nužna radi povišenja iznosa ograničenja odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika jer je iznos od 46.000 SDR iz Atenske konvencije iz 1974. godine, a s obzirom da Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu, postao prenizak u odnosu na ostale grane transporta. Znatan broj razvijenih država[14] smatrao je čak i iznos od

[9] Protokol 1990. za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, London 29. ožujka 1990. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz 1990.), prihvatile su: Egipat, Hrvatska i Španjolska. Status of Conventions, 31. 1. 2003. op. cit. (bilj. 5); Protokol i prijevod objavljeni u: *Narodne novine*, op. cit., str. 75.

[10] IMO Doc. LEG 74/6/1.

[11] IMO Doc. LEG 75/4/2.

[12] IMO Assembly Resolution A.898 (21) - Guidelines on Shiowners' Responsibilities in respect of Maritime Claims, 25. 11. 1999.

[13] Na 76. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a odlučeno je da se rad na pravilima o financijskom jamstvu za štete zbog smrti i ozljeda putnika uključi u reviziju Atenske konvencije 1974., kojom bi se, osim navedenih pravila, izvršile i izmjene koje bi Konvenciju učinile šire prihvatljivom na međunarodnom planu, a zadatak je povjeren radnoj grupi osnovanoj još na 74. zasjedanju. Vodstvo radne grupe povjereno je Prof. Eriku Rosegu iz Osla.

[14] To su prije svega nordijske države, ali i Australija, Kanada, SAD, Njemačka.

175.000 SDR predviđen u Protokolu iz 1990. godine preniskim, dok su nasuprot tome, neke manje razvijene države[15] taj iznos smatrale previsokim. Željelo se također poboljšti pravni položaj i dati veću zaštitu putnicima u pomorskom prijevozu općenito uvođenjem obaveznog osiguranja i direktne tužbe prema osiguratelju.

Stoga se pristupilo intenzivnom radu na nacrtu Protokola,[16] što je rezultiralo diplomatskom konferencijom za reviziju Atenske konvencije iz 1974. godine održanoj u Londonu od 21. 10. - 1. 11. 2002. godine, na kojoj je donesen Protokol koji značajno mijenja postojeću Atensku konvenciju iz 1974. godine.[17] Rasprava na konferenciji vodila se o 13 pitanja značajnih za reviziju Atenske konvencije, o kojima će biti riječ i u ovom članku.[18] Revidirani dio Atenske konvencije iz 1974. godine, zajedno sa završnim odredbama Protokola 2002. godine i njegovim aneksom, čini konsolidirani tekst nove konvencije pod nazivom: Atenska Konvencija za prijevoz putnika i njihove prtljage morem 2002. godine.[19]

Prilikom donošenja Protokola iz 2002. godine donesene su i tri rezolucije: Rezolucija o regionalnim ekonomskim integracijskim organizacijama,[20] Rezolucija o potvrdi osiguranja ili drugom financijskom jamstvu za brodove koji viju zastavu države

[15] Npr. Kina, Koreja.

[16] Rad na nacrtu Protokola odvijao se od 77. do 83. sjednice Pravnog odbora IMO-a, na kojoj je i utvrđen nacrt sadržan u dokumentu LEG/CONF. 13/3, koji je zajedno s dokumentima za raspravu LEG/CONF. 13/4 do LEG/CONF.13/18 podnesen na razmatranje i usvajanje diplomatskoj konferenciji održanoj paralelno s 85. sjednicom Pravnog odbora.

[17] Na konferenciji je sudjelovala 71 država, među kojima i Hrvatska, a autorica ovog članka sudjelovala je u radu konferencije kao član hrvatske delegacije. Protokol 2002. godine Atenskoj konvenciji iz 1974. godine donesen je konsenzusom, a sadržan je u dokumentu LEG/CONF. 13/20.

[18] Pitanja za raspravu na konferenciji sažeta su u dokumentu LEG/CONF. CW/WP/2 kako slijedi: 1. Iznosi ograničenja za tjelesne ozljede/smrt, i obavezno osiguranje (iznosi koji će se unijeti u članke 4., 5. i 6.), 2. Temelj odgovornosti/teret dokaza (članak 4.), 3. Akt terorizma (članak 4.), 4. "Mane broda" (članak 4.), 5. Iznos ograničenja odgovornosti za štetu na prtljazi (iznosi koji će se unijeti u članak 7.), 6. EU odredbe: a) Priznanje i ovrha (članak 11.), b) Ekonomske integracijske organizacije (članak 19.), 7. Završne odredbe/ stupanje na snagu (broj država u članku 20.), 8. Model potvrde (članak 15), 9. Obrana "Willful misconduct" (članak 5.), 10. "Opt-out" odredba (članak 6.), 11. Zastara (članak 9.), 12. Ograničenja direktne tužbe (članak 5.), 13. Tekstualne sugestije Sekretarijata na razne članke.

[19] Na prijedlog Grčke, jednoglasno je prihvaćeno da nova konvencija, iako donesena u Londonu, zadrži u naslovu "Atenska" konvencija uz naznaku 2002. godine. Neslužbeni konsolidirani tekst, Roseg, Erik, (ur): http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/index.html posjećena 12. 2. 2003.

[20] REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION ORGANIZATIONS (LEG/CONF. 13/DC/2) - Rezolucija predložena od strane Brazila kojom se traži od IMO-a da utvrdi tekst jedne opće odredbe, koja bi se mogla ugraditi u sve konvencije kod kojih se ukaže potreba da regionalna organizacija na koju su članice prenijele neke ovlasti, postane članica konvencije uz članice te regionalne organizacije.

temeljem *Bare-boat Chartera*[21] i Rezolucija o preporuci u odnosu na osiguranje odgovornosti prijevoznika do punog iznosa predviđenog Protokolom.[22] Ove rezolucije nadopunjuju promjene iz Protokola 2002., pa će i o njima biti riječ u ovom članku.

2. TEMELJ ODGOVORNOSTI ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA I ZA GUBITAK I OŠTEĆENJE PRTLJAGE

Odgovornost prijevoznika prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine temeljila se na krivnji. Teret dokaza krivnje prijevoznika i uzročne veze između krivnje prijevoznika i štete zbog smrti ili ozljede putnika, kao i za gubitak i oštećenje osobne (kabinske) prtljage, bio je na tužitelju,[23] osim ako je smrt odnosno ozljeda putnika bila posljedica pomorske nezgode[24] kada se krivnja prijevoznika pretpostavljala te je teret dokaza prelazio na prijevoznika. Prijevoznik se mogao osloboditi odgovornosti tako da dokaže da je poduzeo sve razumne mjere da do nezgode ne dođe, a mogao je ograničiti odgovornost na iznos od 46.666 SDR po putniku po putovanju. Krivnja prijevoznika pretpostavljala se i u pogledu gubitka ili štete na ostaloj prtljazi i vozilima, bez obzira na narav nezgode koja je štetu prouzročila.

Protokol iz 2002. godine donosi bitne novosti u pogledu temelja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, dok u pogledu gubitka i oštećenja prtljage promjena gotovo i nema. Odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti i ozljede putnika bitno je pooštrena, uveden je tzv. dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier system*) koji za štete do iznosa od 250.000 SDR po putniku i događaju za slučaj smrti i ozljede putnika uslijed pomorske nezgode predviđa objektivnu odgovornost prijevoznika, a ako šteta prelazi navedeni iznos, prijevoznik će odgovarati do daljnjeg iznosa od 400.000 SDR po putniku i događaju na temelju presumirane krivnje. Za štete zbog smrti i ozljede putnika kojima nije uzrok pomorska nezgoda, prijevoznik i dalje

[21] CERTIFICATES OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY AND SHIPS FLYING THE FLAG OF A STATE UNDER THE TERMS OF A BAREBOAT CHARTER REGISTRATION (LEG/CONF. 13/DC/3) - Rezolucija predložena od strane Cipra i Njemačke kojom se traži razjašnjenje i upute, ako je to potrebno, u vezi s izdavanjem potvrde o osiguranju kad je u pitanju brod registriran temeljem *Bare-boat Chartera*.

[22] FRAMEWORK OF GOOD PRACTICE WITH RESPECT OF CARRIERS' LIABILITIES (LEG/CONF. 13/DC/4) - Rezolucija predložena od strane Cipra i Ujedinjenog Kraljevstva kojom se traži da se razmotri eventualna potreba za izmjenu preporuke (Guidelines) brodarima da osiguraju puni iznos odgovornosti prema Protokolu iz 2002. godine, tj. do 400.000 SDR.

[23] Čl. 3. st. 1. Konvencije iz 1974. godine.

[24] Čl. 3. st. 3. Konvencije iz 1974. godine.

odgovara temeljem dokazane krivnje, a njegova odgovornost ograničena je na iznos od 400.000 SDR po putniku i događaju.

2.1. Temelj odgovornosti za smrt i ozljede putnika

Iako je primarni zadatak najnovije revizije Atenske konvencije iz 1974. godine bio utvrditi odredbe o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu kojim bi se osigurala sigurnija, lakša i brža naplata šteta zbog smrti i ozljede putnika, kao i povisiti iznose ograničenja odgovornosti prijevoznika, već prvi nacrt Protokola koji je podnijela radna grupa na 77. sjednici Pravnog odbora IMO-a[25] sadržavao je uz odredbe o obveznom financijskom jamstvu i odredbe o objektivnoj odgovornosti, unesene od strane norveške delegacije koja je vodila rad radne grupe. Mišljenja o uvođenju objektivne odgovornosti bila su u početku vrlo podijeljena, sve od njegovog potpunog odbijanja od strane Grčke i Švedske, do inzistiranja na njemu Japana, Norveške i Belgije. Veliki utjecaj na daljnji tijek diskusije odigrao je rad na nacrtu Montrealske konvencije donesene 1999. godine, kojom je izvršena revizija Varšavske konvencije iz 1929. godine o prijevozu zrakom.[26]

Glavna značajka Montrealske konvencije iz 1999. godine je dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier system*) prema kojem za štete zbog smrti i ozljede putnika do iznosa od 100.000 SDR, prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti, dok za štete preko tog iznosa prijevoznik odgovara neograničeno, a na temelju presumirane krivnje.[27]

Već prema uzoru i na sam nacrt Montrealske konvencije, na 79. sjednici Pravnog odbora IMO-a u veljači 1999. godine, delegacija Japana predložila je dvostupanjski sistem odgovornosti prema kojem bi i u pomorskom prijevozu do određenog iznosa prijevoznik odgovarao na temelju objektivne odgovornosti, a iznad toga temeljem

[25] IMO Doc. LEG 77/4/4.

[26] Konvencija za izjednačenje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom, (Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air), tzv. Varšavska konvencija donesena u Varšavi 12. listopada 1929. godine, uzastopno je više puta mijenjana pa je na diplomatskoj konferenciji, sazvanoj od strane Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) u Montrealu 28. svibnja 1999. godine, izvršena revizija međunarodnog zračnog prijevoza novom konvencijom pod imenom Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija iz 1999. godine). Prema: Debeljak-Rukavina, Sandra, Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002., str. 326 i 331.

[27] Ibid., str. 342.

presumirane krivnje.[28] Iako je tada taj prijedlog odbijen, delegacija Japana ga je ponovila i na 81. zasjedanju Pravnog odbora.[29]

Nakon usvajanja Montrealske konvencije iz 1999. godine za zračni prijevoz nastavile su se oprečne rasprave u pogledu uvođenja objektivne odgovornosti i u pomorskom prijevozu putnika, koje su naglašavale da postoje bitne razlike između tih dviju vrsta transporta. Isticalo se da nije opravdano da temelj odgovornosti bude jednak i za prijevoz zrakom, kod kojeg se putnik mora strogo pridržavati uputa prijevoznika te za vrijeme polijetanja, slijetanja i većeg dijela puta ostati vezan, i za prijevoz morem, gdje putnik ima svu slobodu kretanja i mogućnosti razonode, a svrha putovanja nije uvijek sam prijevoz. Položaj putnika na brodu može se usporediti s položajem gosta u hotelu, a hoteli ne odgovaraju za smrt i tjelesne ozljede svojih gostiju temeljem objektivne odgovornosti. Pomorski prijevoznik, naprotiv, odgovarao bi temeljem objektivne odgovornosti i za štete kojima uzrok ne potječe od plovidbe (npr. za štetu zbog ozljede putnika prilikom vježbanja u *fitness* centru na brodu). Suprotstavljena mišljenja isticana su i na 37. Konferenciji CMI-a održanoj u Singapuru od 11. do 17. veljače, 2001.[30] Uzimajući u obzir istaknute razlike, na Pravnom odboru IMO-a postignut je konsenzus da objektivna odgovornost prijevoznika treba biti utvrđena samo za određene tipove šteta, koje su posljedica pomorskih nezgoda.

2.1.1. Odgovornost za štetu koja je posljedica pomorske nezgode

Za smrt i ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode odgovornost prijevoznika predviđena je u čl. 4. Protokola iz 2002. godine, koji je zamijenio čl. 3. Atenske konvencije iz 1974. godine uvodeći novi dvostupanjski sistem odgovornosti. Pod pomorskom nezgodom podrazumijeva se: brodolom, prevrnuće broda, sudar, nasukanje broda, eksplozija na brodu, požar na brodu i mane broda. Namjera je bila definicijom pomorske nezgode što je moguće preciznije razgraničiti štete koje su direktna posljedica i u uzročnoj vezi s navigacijom broda, od šteta tzv. hotelskog

[28] IMO Doc. LEG 79/4/6.

[29] IMO Doc. LEG 81/5/5.

[30] Comité Maritime International (Međunarodni pravni odbor) osnovan 1897. godine u Antwerpenu s ciljem rada na unifikaciji međunarodnog pomorskog prava, koji je odigrao značajnu ulogu u pripremi i donošenju znatnog broja pomorskih konvencija, čiji članovi su nacionalna udruženja za pomorsko pravo, među kojima i Hrvatsko društvo za pomorsko pravo. Rasprava održana u Singapuru na temu Passengers Carried at Sea: Haddon-Cave, Charles, Limitation against Passenger Claims: medieval, unbreakable and unconscionable" i Kroger, Bernd, Passengers Carried at Sea - Should they be Granted the same Rights as Airline Passengers?", *CMI Yearbook 2001.*, Singapore II, str. 234. i 244; Također i: Muller, Walter, loc. cit. (bilj. 8).

tipa, koje mogu nastati iz raznih drugih uzroka, a o čemu ovisi temelj odgovornosti prijevoznika.[31] Zbog istog razloga smatralo se potrebnim preciznije definirati i pojam mane broda, koje su uključene u pojam pomorske nezgode.[32]

Za štete u prvom stupnju do iznosa od 250.000 SDR, koje su posljedica pomorske nezgode, prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti, ako ne dokaže da je nezgoda:

a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izuzetnog, neizbježnog i nesavladivog karaktera ili

b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim s namjerom da se prouzroči nezgoda.

Krug egzoneracijskih razloga je vrlo uzak i taksativno naveden, tako da je stvarna mogućnost oslobođenja od odgovornosti u slučaju pomorske nezgode minimalna. Na konferenciji se pokušalo krug egzoneracijskih razloga proširiti i na teroristički akt, ali takav prijedlog nije prihvaćen.[33]

---

[31] Na Konferenciji je bila osnovana radna grupa (u čijem radu je sudjelovala i hrvatska delegacija) sa zadatkom utvrđivanja preciznije definicije "pomorske nezgode" i "mane broda". Na prijedlog radne grupe, ranija definicija pomorske nezgode je proširena i na prevrnuće broda (*capsizing*).

[32] U pogledu definicije "mane broda" radna grupa je imala oprečne stavove. Delegacija Ujedinjenog Kraljevstva inzistirala je da se u dotadašnjem tekstu iza riječi "failure" dodaju riječi "or inadequacy", čemu se protivilo više delegacija, među kojima i hrvatska, jer se smatralo da je taj izraz preširok i neodređen, a kako je za štete zbog mana broda predviđena objektivna odgovornost, nedopustivo bi bilo u definiciju uključiti izraz koji daje mogućnost njegovog različitog tumačenja pred različitim sudovima. Napokon je konsenzusom prihvaćeno da se riječ "inadequacy" zamijeni riječima "non-compliance with applicable safety regulations", što se smatralo određenijim i prihvatljivijim. Drugi dio definicije mijenjan je više iz stilskih razloga. Konačno usvojen tekst definicije u originalu glasi: "Defect of 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 disembarcation 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 appliences. Vidi: LEG/CONF.13/CW/WP. 3.

[33] Treba naglasiti da su P&I klubovi (Vidi *infra* pod 3.2.), koji tradicionalno pružaju pokriće i za štete zbog smrti i ozljeda putnika, nakon terorističkog akta u Americi 11. rujna 2001. svojim Pravilima isključili osiguranje šteta prouzročenih terorističkim aktom. Zbog toga su predlagali da se u čl. 3. st. 1.a, uz rat, neprijateljstva itd. doda i "teroristički akt" kao razlog za oslobođenje od odgovornosti, jer su štete koje su posljedica terorističkog akta isključene iz pokrića. To, međutim, nije prihvaćeno, uz obrazloženje da je teroristički akt uključen u čl. 3. st. 1.b: "ako je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjama ili propustom treće osobe". S tim u vezi, predlagalo se brisanje riječi "u cijelosti" jer iz sadržaja st. 1b, proizlazi da se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti ako je nezgoda samo djelomično pruzročena radnjama ili propustom trećih osoba. Međutim, niti taj prijedlog nije prihvaćen, iako je sličan prijedlog imao znatnu podršku tih istih delegata u vezi nacrta Konvencije za uklanjanje podrtine (WRC), o kojem se raspravljalo na 85. sjednici Pravnog odbora IMO-a koja se održavala paralelno sa Konferencijom. Vidi: LEG. 85/3 i LEG 85/WP.1.

Osim temeljem navedenih egzoneracijskih razloga, prijevoznik bi se mogao osloboditi odgovornosti i ako dokaže da je šteta prouzročena krivnjom samog putnika temeljem odredbe čl. 6. Konvencije koji je ostao nepromijenjen.

Za štete koje su posljedica pomorske nezgode, a prelaze iznos od 250.000 SDR pa do iznosa općeg ograničenja od 400.000 SDR, prijevoznik će odgovarati ukoliko ne dokaže da je događaj koji je prouzročio štetu nastao bez njegove krivnje, dakle, odgovara na temelju presumirane krivnje. Krivnja prijevoznika obuhvaća namjeru ili nepažnju prijevoznika i osoba koje za njega rade. Teret dokaza nepostojanja krivnje je na prijevozniku, a tužitelj treba dokazati samo da je do pomorske nezgode došlo za vrijeme prijevoza te opseg i visinu štete.

2.1.2. Odgovornost za štetu koja nije posljedica pomorske nezgode

Iako je nacrt Protokola prezentiran na 83. sjednici Pravnog odbora IMO-a predviđao presumiranu krivnju prijevoznika i za štete za smrt i tjelesne ozljede putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode,[34] nakon dugotrajne diskusije na toj sjednici prihvaćeno je da se za te štete zadrži odgovornost prijevoznika na temelju dokazane krivnje, kao što je to bilo i u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, što je ušlo u konačni tekst nacrta i kasnije prihvaćeno na samoj konferenciji, pa čl. 3. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine predviđa da teret dokaza krivnje prijevoznika odnosno osoba koje za njega rade leži na tužitelju.

2.2. Temelj odgovornosti za štete zbog gubitka i oštećenja prtljage

Temelj odgovornosti prijevoznika za štete zbog gubitka i oštećenja prtljage ovisi o tome da li je gubitak ili oštećenje prtljage posljedica pomorske nezgode i da li se radi o ručnoj (kabinskoj) ili ostaloj prtljazi.[35]

---

[34] IMO Doc. LEG 83/4/2.

[35] Čl. 1. t. 5. i 6. Atenske konvencije iz 1974. godine nije se mijenjao pa i dalje vrijedi definicija pojma prtljage i ručne prtljage kako je definirana tom odredbom:
Čl. 1. t. 5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding: (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and (b) live animals;
Čl. 1. t. 6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the pessenger has in or on his vehicle;

Iz odredbe čl. 3. st. 3. Atenske konvencije iz 2002. godine proizlazi da za gubitak ili oštećenje ručne (kabinske) prtljage u slučaju pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju presumirane krivnje, dok se u slučajevima kad šteta nije posljedica pomorske nezgode, krivnja prijevoznika mora dokazati.[36] To znači, da se odgovornost prijevoznika za gubitak i oštećenje ručne prtljage zbog pomorske nezgode i dalje temelji na presumiranoj krivnji kao što je to bilo po Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, dok je odgovornost za štete zbog smrti i ozljede putnika u slučaju pomorske nezgode pooštrena, jer za njih prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti.

Temelj odgovornosti za gubitak ili oštećenje ostale prtljage i vozila ostao je također nepromijenjen u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine. Prijevoznik odgovara temeljem presumirane krivnje, tj. na njemu je teret dokaza da je događaj koji je prouzročio gubitak ili oštećenje prtljage nastao bez njegove krivnje, i to bez obzira da li se radi o pomorskoj nezgodi ili ne.[37]

3. OBVEZNO OSIGURANJE PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI ILI TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA I DIREKTNA TUŽBA PREMA OSIGURATELJU

Zahtjev za obveznim osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom za odgovornost pomorskog prijevoznika koncept je novijih pomorskih privatnopravnih međunarodnih konvencija, ustanovljen najprije u konvencijama koje reguliraju odgovornost za štete od onečišćenja mora s brodova. Taj koncept uveden je s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, iz 1969. godine, s izmjenama iz 1992. godine (CLC)[38] i Međunarodnom konvencijom o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem uljem, iz 1971. godine, sa izmjenama iz 1992. godine.[39] Trend je nastavljen donošenjem Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi za štetu u svezi s prijevozom škodljivih i štetnih

[36] Marin, Jasenko, Nacrt Protokola o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002., str. 184.

[37] Čl. 3. st. 4. Konvencije iz 2002. godine.

[38] International Convention on Civil Liability for Oil Polution Damage, 1992., (CLC). Pobliže: Grabovac, Ivo, Značenje potvrdivanja Protokola iz 1992. godine o izmjenama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja mora uljem (naftom), *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Vol. 19, br. 1/1998., str. 165. do 174.

[39] International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Polution Damage, 1992., (IOPIC Fund). Pobliže: Ibid.

tvari morem, 1996. godine (HNS),[40] kao i najnovijom Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, iz 2001. godine.[41] Predviđa se i u nacrtu Konvencije o uklanjanju podrtine (WRC) na kojem radi Pravni odbor IMO-a s namjerom usvajanja na diplomatskoj konferenciji koja bi se održala 2004. ili 2005. godine.[42]

Prvi razlog za uvođenje obveznog osiguranja jest zaštita tužitelja. U današnje vrijeme većina pomorskih kompanija vlasnik je samo jednog broda (*one ship company*), a praktična posljedica toga je da vlasnik koji ima samo jedan brod, može lakše postati insolventan ostavljajući tužitelja u tom slučaju bez naknade. Obvezno osiguranje, s jedne strane, jača financijsku poziciju i stabilnost pomorske kompanije, a s druge strane, štiti potencijalne tužitelje, posebno u slučaju značajnijih tužbi, omogućujući im sigurniju i bržu naplatu i u slučaju kad je prijevoznik "*one ship company*". Osim toga, vjeruje se da obavezno osiguranje doprinosi višem standardu sigurnosti brodova jer to redovito zahtijevaju osiguratelji. Stoga, ako je osiguranje obvezno, to djeluje na primjenu viših standarda na svim brodovima.[43]

U takvim okolnostima, nije bilo teško postići političku suglasnost država[44] za uvođenje obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za štete zbog smrti i ozljede putnika, što je bez rezerve podržala i pomorska industrija (ICS,[45] ICCL[46]), kao i predstavnici osiguratelja (International Group of P&I Clubs[47] i IUMI[48]), kako

---

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

[41] International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001. Pobliže: Grabovac, Ivo, Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002., str. 219. do 227.

[42] Draft Wreck Removal Convention (WRC); IMO Doc. LEG 85/3.

[43] Na 76. sjednici Pravnog odbora IMO-a, Norveška je podnijela dokument u kojem iznosi podatak da je od 166 substandardnih brodova zaustavljenih u okviru Pariškog Memoranduma (MOU) od siječnja do rujna 1996. godine čak 64% od ukupnog broja, odnosno 45% ukupne tonaže zaustavljenih brodova, bilo bez P&I osiguranja, IMO Doc. LEG. 76/WP 1.

[44] Odgovori na Upitnik CMI-a, pokazali su da je većina država za uvođenje obaveznog osiguranja i financijskog jamstva u vezi s prijevozom putnika morem. IMO Doc. LEG 79/4/1.

[45] International Chamber of Shipping (Međunarodna komora u koju su učlanjenja nacionalna udruženja brodovlasnika). http://www.marisec.org/icswhat.htm.posjećena 5.3. 03.

[46] International Council of Cruise Lines (Međunarodno (neprofitno) udruženje u djelatnosti međunarodnih kružnih putovanja na području Sjev. Amerike). http://www.iccl.org. posjećena 5.3. 2003.

[47] International Group of P&I Clubs (Međunarodna grupa P&I klubova (Vidi *infra* pod 3.2.) http://www.ukpandi.com/2about.html. posjećena 5.3 2003.

[48] International Union of Marine Insurance (Međunarodno udruženje u kojem je učlanjeno 53 nacionalnih udruženja pomorskih osiguratelja). http://www.iumi.com posjećena 5.3. 2003.

tijekom priprema nacrta za reviziju Atenske konvencije tako i kasnije tijekom konferencije. Mišljenja su se, međutim, razilazila u pogledu visine obveznog osiguranja, uvođenja direktne tužbe prema osiguratelju i obrane koja je u tom slučaju osiguranjima na raspolaganju.[49]

3.1. Obvezno osiguranje i visina obveznog osiguranja

Prema odredbi čl. 4. bis Atenske konvencije iz 2002., brodovi koji prevoze 12 ili više putnika na koje se primjenjuje Konvencija,[50] a registrirani su u državi ugovornici Atenske konvencije iz 2002., dužni su imati potvrdu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu koje pokriva odgovornost stvarnog prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika u skladu s Konvencijom. Treba naglasiti da je osiguratelino pokriće ili financijsko jamstvo dužan imati stvarni prijevoznik bez obzira da li je on vlasnik, unajmitelj ili operator broda i da se pokriće zahtijeva samo za štete zbog smrti i ozljede putnika, a ne i za gubitak prtljage.

Iznos obveznog osiguranja utvrđen je do iznosa ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika, tj. 250.000 SDR[51] po putniku i događaju, unatoč upozorenju pomorske industrije i osiguratelja[52] da je upitno da li kapacitet tržišta osiguranja može podnijeti visoka pokrića predviđena Konvencijom. S druge strane, taj iznos obveznog osiguranja nije zadovoljio sve države, pa je na njihov prijedlog donesena Rezolucija kojom se traži od IMO-a, ako nađe potrebnim, donošenje preporuke za osiguranje punog iznosa odgovornosti do 400.000 SDR, bez obzira što je samom Konvencijom obavezno osiguranje utvrđeno do iznosa od 250.000 SDR.[53]

Isti članak Konvencije sadrži i detaljne odredbe o sadržaju potvrde osiguranja, čiji model se nalazi u aneksu Konvenciji, te postupku njezinog izdavanja.[54] Prema tim

---

[49] IMO Doc. LEG 80/3/3, LEG/CONF. 13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/13, LEG/CONF. 13/14, LEG/CONF. 13/15.

[50] Čl. 2. Atenske konvencije iz 1974., ostao je neizmijenjen i u Atenskoj konvenciji iz 2002., pa se Konvencija primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz: a) ako brod vije zastavu ili je registriran u državi ugovornici Konvencije, b) ako je ugovor o prijevozu zaključen u državi ugovornici ili c) ako je luka početka ili završetka putovanja prema ugovoru o prijevozu u državi ugovornici, a međunarodni prijevoz definiran je u čl. 1. st. 9. kao prijevoz u kojem se luke početka i završetka putovanja nalaze u dvije različite države ili su u istoj državi, ali se prema ugovoru ili planu plovidbe tijekom putovanja uplovljava u luku druge države.

[51] Čl. 4. bis st. 1. Atenske konvencije 2002.

[52] IMO Doc. LEG/CONF. 13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/13, LEG/CONF. 13/18.

[53] IMO Doc. LEG/CONF. 13/DC/4. (Vidi *supra* bilj. 22).

[54] Čl. 4. bis st. 2. Atenske konvencije 2002.

odredbama, nakon što se uvjeri da su predviđeni uvjeti Konvencije ispunjeni, država ugovornica u kojoj je brod registriran izdaje potvrdu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu. Država ugovornica može ovlastiti instituciju ili organizaciju koja će u njezino ime izdati brodu potvrdu, ali u cijelosti odgovara za potvrde izdane temeljem njezinog ovlaštenja,[55] te ima posebnu dužnost obavještavanja Generalnog sekretara IMO-a o davanju takve autorizacije, njenom ukidanju i datumu stupanja na snagu takve autorizacije ili njenog ukidanja.

Konvencija predviđa mogućnost da država ugovornica izda potvrdu i brodu koji nije registriran u toj državi ugovornici (ako brod ima osiguranje pokriće ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom), kako bi se omogućilo da brodovi koji su registrirani u državi koja nije ugovornica Konvencije, ipak mogu ishoditi potvrdu radi uplovljavanja u luke država koje su ugovornice Konvencije.

Treba također istaći da je predviđena i obveza država ugovornica da prihvate potvrdu izdanu od druge države ugovornice kao da su je same izdale, čak i u slučaju kad je potvrda izdana od države ugovornice za brod koji nije registriran u državi ugovornici koja je potvrdu izdala. Međutim, u slučaju da država ugovornica sumnja u financijsku snagu osiguratelja ili izdavatelja financijskog jamstva navedenog u potvrdi i u njegove mogućnosti da ispunjava financijske obveze iz Konvencije, država ugovornica može konzultirati državu koja je potvrdu izdala.[56]

Posebno je važno istaknuti, da država ugovornica ne smije dopustiti da brod koji je registriran u toj državi ugovornici, a na koji se primjenjuje Atenska konvencija iz 2002., plovi bez potvrde izdane u skladu s Konvencijom.[57] S druge strane, svaka država ugovornica obvezna je osigurati svojim internim pravom da svaki brod koji uplovljava ili isplovljava u/iz njezinih luka, a koji prevozi više od 12 putnika i bez obzira gdje je registriran, mora imati osiguranje ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom.[58] To znači da prihvaćanjem Konvencije država ugovornica prihvaća dvostruku obvezu: izdavati potvrde o osiguranju, nakon što se uvjeri da brod ima osiguranje pokriće u skladu s Konvencijom, brodovima koji su registrirani u toj državi ugovornici, ali i kontrolirati da brodovi koji uplovljavaju/isplovljavaju iz njezinih luka, a na koje se Konvencija odnosi, imaju potvrde o obveznom osiguranju ili financijskom jamstvu u skladu s odredbama Konvencije, bez obzira gdje je brod registriran, odnosno koju zastavu vije.

---

[55] Čl. 4. bis st. 3. Atenske konvencije 2002.

[56] Čl. 4. bis st. 9. Atenske konvencije 2002.

[57] Čl. 4. bis st. 12 Atenske konvencije 2002.

[58] Čl. 4. bis st. 13 Atenske konvencije 2002.

Neke države[59] smatrale su potrebnim jasnije definirati tko je dužan izdati potvrdu o osiguranju u slučaju kad je brod registriran u jednoj državi, ali je temeljem *Bare-boat Chartera* privremeno registriran u drugom registru s pravom vijanja zastave te druge države, a da je upis u prvi registar i dalje valjan u pogledu stvarnih prava na brodu. Većina je smatrala da je odredba Konvencije da potvrdu treba izdati država u kojoj je brod registriran dovoljno jasna, pa tekst Konvencije nije mijenjan, ali je u vezi s tim pitanjem donesena rezolucija kojom se traži od IMO-a da to pitanje razjasni posebnom uputom ukoliko se za to ukaže potreba.[60]

3.2. Direktna tužba prema osiguratelju

Osnovni cilj zahtjeva za obvezno osiguranje je zaštita tužitelja, a taj se cilj postiže direktnom tužbom prema osiguratelju jer se time osigurava raspoloživost sredstva za naknadu štete u korist tužitelja.

Međutim, direktna tužba je u izravnoj protivnosti pravilima osiguranja kojim se pomorski prijevoznici tradicionalno koriste za pokriće svoje odgovornosti prema trećima putem P&I klubova,[61] a u okviru kojeg je uključeno i pokriće odgovornosti pomorskog prijevoznika za štete uslijed smrti i ozljede putnika. P&I osiguranje zasniva se na uzajamnosti brodovlasnika kao članova P&I kluba koji se uzajamno osiguravaju pa su istovremeno i osiguratelji i osiguranici za štete iz odgovornosti članova prema trećima. Klubovi su neprfitna udruženja, imaju stručne ljude, široku mrežu korespondenata (predstavnika) u lukama širom svijeta te dugu tradiciju što ih sve čini jeftinijim, brzim, efikasnim i pouzdanim u rješavanju šteta za svoje članove.

Klubovi se dalje udružuju temeljem zajedničkog ugovora (*International Group Agreement*) u tzv. *pool*, radi zajedničke podjele rizika i reosiguranja, u okviru grupe

[59] Njemačka i Cipar.

[60] IMO Doc. LEG/CONF. 13/DC/3 (vidi *supra* bilj. 21).

[61] Protecting and Indemnity Associations (P&I Clubs) su udruženja (klubovi) uzajamnog osiguranja svojih članova (brodovlasnika) radi zajedničkog snošenja rizika na bazi uzajamnosti i bez namjere ostvarivanja profita. Prvi takav klub osnovan je u Ujedinjenom Kraljevstvu 1855. godine. Članovi imaju pravo na zaštitu i naknadu od kluba za štete i troškove koje su oni sami pretrpjeli temeljem odgovornosti prema trećima, ako, i kad tu štetu stvarno pretrpe (plate). Klubovima upravljaju sami članovi putem direktora. Najznačajniji klubovi (u koje je učlanjeno preko 90% svjetske flote), imaju sjedište najčešće u Ujedinjenom Kraljevstvu, a udruženi su na istoṁ principu uzajamnosti u International Group of P&I Clubs. http://ukapandi.com/2about.html. posjećena 5.3. 2003.

klubova tzv. *International Group of P&I Clubs*,[62] što im omogućuje osiguranje pokriće od oko 4,25 bilijuna USD, a što je daleko više od pokrića koje može pružiti bilo koja druga vrsta osiguranja za istu premiju.

Osnovno pravilo uzajamnosti snošenja rizika je, da se doprinosi/premije *(calls)* utvrđuju na bazi učlanjene tonaže, rezultata kluba, ali i na bazi vlastitih rezultata svakog pojedinog člana. Osim toga članovi su obvezni platiti i dodatnu premiju (*tzv. supplementary call)*, u slučaju povećanih šteta i negativnog rezultata kluba. Stoga, pravila klubova predviđaju obvezu članova da održavaju visoki standard sigurnosti svojih brodova u skladu s međunarodnim i nacionalnim propisima jer bi bilo protivno načelu uzajamnosti da članovi koji se pridržavaju dogovorenih standarda snose štete članova čije ponašanje nije u skladu s pravilima kluba. Radi toga, da bi članovi ostvarili pravo na naknadu, moraju udovoljiti nizu obaveza i postupati u skladu s pravilima kojima je predviđen niz isključenja i ograničenja obaveze kluba na naknadu u slučaju njihovog kršenja.[63]

Jedno od osnovnih pravila svih klubova, jest da pravo na naknadu ima samo član kluba kada štetu pretrpi, tj. kada je on sam stvarno već izvršio plaćanje trećima (*pay to be paid)*.[64] Stoga klub neće biti odgovoran niti dužan platiti svom članu naknadu ukoliko obveza iz odgovornosti člana nije već ispunjena, pa je svaka tužba trećih usmjerena direktno prema klubu za odgovornost člana kluba u protivnosti s tim pravilom. Da bi se isključila svaka sumnja, u najnovijim pravilima klubova, direktna tužba prema klubu izričito se isključuje posebnom odredbom u pravilima.[65]

Zbog navedenih razloga nije iznenađujuće protivljenje klubova svakom zahtjevu za direktnu tužbu prema osiguratelju jer, direktna tužba ne samo da je u suprotnosti s pravilom (pay to be paid), nego smanjuje mogućnost obrane na koju bi klubovi inače

---

[62] Članovi International Group of P&I Clubs su sljedeći: American, Britania, Gard, Japan Club, London, North of England, Skuld, SOP, Standard, Steamship Mutual, Swedish Club, UK Mutual, West of England. Klubovi izvan International Group su uglavnom manji klubovi ili oni koji posluju na bazi fiksnih premija, a ne uzajamnosti, npr.: Intercoastal P&I, Osprey, Southern Seas, Terra Nova P&I itd. Vidi: United Insurance Brokers Ltd., P&I Review 2003, http://www.uib.uk posjećenoj 7. 2. 2003.

[63] Uvjeti isključenja i ograničenja naknade prema članu kluba utvrđuju se pravilima klubova. Vidi npr.: Rule 20-32: Conditions, Exclusions, Limitations and Warranties, North of England P&I, P&I Rules, 2003/2004., str. 44 -57.

[64] Pravilo "pay to be paid": Rule 20 - Payment first by the Member: Unless the Directors in their discretion otherwise decide, it is a condition precedent of a Member's right to recover from the funds of the Association in respect of any liabilities, costs or expenses that he shall first have discharged or paid the same. Ibid., str. 44. Pravilo je dobilo i svoju praktičnu potvrdu u žalbenom postupku pred engleskim House of Lords u poznatoj presudi: The "Fanti" and "Padre Island", *Lloyd's Law Reports*, Part 3/1990, Vol. 2., Sept. 1990., str. 191-206.

[65] Rule 3.3.(2): It is not intended that any benefit or rights should be aquired through operation of the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 or other similar legislation, North of England P&I, op. cit., str. 7.

imali pravo prema svojim članovima u skladu s pravilima, a to su najčešće: neplaćanje premije, ugovoreni pridržaj (franšize), nesposobnost broda za plovidbu itd.[66] To je, među ostalim, također razlog što je postalo upitno da li će P&I pokriće koje, kao što je već rečeno, tradicionalno pokriva i odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika, ostati i nadalje na raspolaganju prijevoznicima jer se protivi načelu uzajamnosti. To posebno i stoga što putnički brodovi čine manje od 5% ukupne tonaže učlanjene u klubove, a sa iznosima ograničenja postavljenim u Protokolu 2002. godine stvaraju potencijalni rizik koji bi mogao probiti naprijed navedeni iznos od 4,25 bilijuna dolara mogućeg osiguranjeljnog pokrića P&I klubova kroz njihov program reosiguranja. Stoga postoji bojazan da bi klubovi mogli isključiti ovaj rizik iz pokrića ili ga ograničiti.

Međutim, Konvencija u čl. 4. bis st. 10. predviđa da svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem može biti podnesen direktno protiv osiguratelja, a njegova odgovornost ograničena je na iznos od 250.000 SDR, do kojeg iznosa prijevoznik mora imati obvezno osiguranje. Ovo ograničenje primjenit će se i u slučaju da sam prijevoznik nema pravo na ograničenje odgovornosti.

Kako bi se izbjeglo involviranje osiguratelja kod neznatnih tužbi i kad nema opasnosti da se tužitelj neće naplatiti, podnesen je prijedlog[67] da se pravo na direktnu tužbu prema osiguratelju suzi u dva pravca: samo na zahtjeve koji su posljedica pomorskih nezgoda i na slučajeve kad je to nužno jer je prijevoznik insolventan ili na drugi način nedostupan tužitelju. Međutim, prijedlog nije prihvaćen.

Prema odredbi istog čl. 4. bis st. 10. Konvencije osiguratelj ima pravo na onu obranu na koju bi imao pravo pozivati se i sam prijevoznik temeljem odredaba Konvencije (osim stečaja), ali ne može isticati drugu obranu na koju bi imao pravo prema svom osiguraniku, već samo ima pravo zahtijevati da se prijevoznik i stvarni prijevoznik pridruže postupku. Osim navedene obrane, osiguratelj ima pravo i na obranu *willful misconduct*[68] osiguranika, koja je izazvala brojne rasprave za[69] i protiv.[70] Kako

[66] CMI je u LEG/CONF. 13/17 i LEG/CONF. 13/18 bez opredjeljivanja za ili protiv pojedine vrste osiguranja, argumentirao i objasnio funkcioniranje klubova, njihovu djelotvornost u rješavanju šteta za svoje članove, te utjecaj i značenje koje ima direktna tužba kod uzajamnih osiguranja.

[67] LEG/CONF. 13/15 (ICCL).

[68] Obrana koja daje pravo osiguratelju odbiti isplatu naknade osiguraniku, ukoliko je šteta nastupila kao posljedica vlastitog namjernog protupravnog čina osiguranika.

[69] LEG/CONF. 13/11 (International Group), LEG/CONF. 13/13 (ICS), LEG/CONF. 13/14 (ICCL).

[70] IMO Doc. LEG 83/4/7 (Norveška), LEG/CONF.13/9 (Australija i Norveška) i LEG/CONF. 13/CW/WP/7 (Norveška).

tijekom rada na nacrtu Protokola, tako i na samoj konferenciji, osiguratelji i pomorska industrija isticali su da se obrana *willful misconduct* ne može isključiti jer bi to bilo protivno propisima osiguranja većine država[71] koji zabranjuju stjecanje koristi iz osiguranja temeljem štete koja je posljedica vlastitog namjernog protupravnog čina osiguranika. To načelo i kad nije utvrđeno posebnom zakonskom odredbom, čini sadržaj osnovnih načela i standarda osiguranja općenito, a posebno kod uzajamnih osiguranja gdje članovi uzajamno snose štete. Tužitelju međutim uvijek ostaje pravo na naknadu od prijevoznika i stvarnog prijevoznika koji će tada odgovarati neograničeno, jer prema neizmjenjenoj odredbi čl. 13. Konvencije, prijevoznik ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta učinjena namjerno ili krajnjom nepažnjom.

Unatoč protivnim stavovima nekih država,[72] koje su isticale da Montrealska konvencija 1999. godine za zračni prijevoz ne predviđa ovu obranu, prihvaćeno je da ova obrana ostane na raspolaganju osigurateljima jer Montrealska konvencija, iako zahtijeva adekvatno osiguranje, ne predviđa direktnu tužbu prema osigurateljima, pa niti na bilo koji način definira širinu pokrića niti obranu osiguratelja. Tako osiguratelji zračnih prijevoznika imaju mogućnost isključenja odgovornosti i navođenja obrane u samim policama osiguranja, što široko i koriste.[73]

4. VISINA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Pitanje visine iznosa ograničenja odgovornosti bilo je jedno od najspornijih pitanja o kojem su stajališta ostala potpuno različita do same konferencije i o kojem se i na konferenciji najteže postigla suglasnost, posebno o visini ograničenja odgovornosti zbog smrti i ozljede putnika.

---

[71] Tako npr. engleski Marine Insurance Act (MIA), 1906, Section 55(2)(a) isključuje iz police svaku štetu koja se može pripisati "willful misconduct" osiguranika.

[72] Npr. Norveška, iako i norveški zakon predviđa sličnu odredbu: "If the assured has intentionally brought about casualty, he has no claim against the insurer", *Norwegian Marine Insurance Plan 1996*, Paragraph 3-32.

[73] Standardna forma Lloyd-ove police osiguranja odgovornosti zrakoplova AVN1A između ostalog sadrži sljedeća isključenja pokrića:
(1) unlawful use of the aircraft, or for any purpose other than stated in the policy declarations; (2) use outside the prescribed operating limitations of the aircraft's flight manual; (3) operation in violation of the pilot's certificate or medical credential; (4) operation in violation of the civil aviation regulations with the carrier's knowledge; (5) operation absent a current airworthiness certificate or inconsistent therewith; (6) when the number of passengers exceeds the declared maximum; and (7) when the aircraft is operated by any person other than the pilot listed in the policy declarations.

4.1. Visina ograničenja odgovornosti zbog smrti i ozljede putnika

Jedan dio država[74] zalagao se za visoke iznose ograničenja odgovornosti ističući da Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu jer ga države nisu ratificirale zbog preniskih iznosa ograničenja odgovornosti. Isticano je da se radi toga u okviru Europske zajednice radi na nacrtu regionalne konvencije sa znatno višim iznosima ograničenja i da je Montrealska konvencija iz 1999. godine za smrt i ozljede putnika u zračnom prijevozu prihvatila neograničenu odgovornost. Predlagani su vrlo visoki iznosi ograničenja odgovornosti da bi se spriječilo utvrđivanje iznosa ograničenja regionalnim konvencijama ili nacionalnim pravom, što bi onemogućilo unifikaciju prava na međunarodnoj razini. Za opće ograničenje predloženo je 500.000 SDR do neograničene odgovornosti (npr. Japan), a za objektivnu odgovornost iznos od 350.000 SDR.

Pomorska industrija ICS, ICCL, International Group i IUMI, ali i znatan broj državnih delegacija[75] isticao je, naprotiv, da raniji Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu jer su iznosi ograničenja odgovornosti bili previsoki (npr. Kina, Koreja) pa nije privukao potreban broj ratifikacija. Ukazivano je također na probleme s kojima će industrija biti suočena u primjeni konvencije jer u praksi ne postoji tržište osiguranja koje može pružiti pokriće za ove rizike s tako visokim iznosima ograničenja odgovornosti.[76] Stoga je predlagano umjereno povišenje iznosa ograničenja odgovornosti, i to za objektivnu odgovornost od 100.000 do 200.000 SDR, a za opće ograničenje od 250.000 do 400.000 SDR. Nekoliko država[77] bilo je između tih dvaju prijedloga.

Nakon izraženih tako oprečnih stavova, kao i dodatnih konzultacija s delegacijama, predsjedavajući je podnio "kompromisni" prijedlog[78] koji je sadržavao sljedeći "paket" s iznosima ograničenja odgovornosti, obveznog osiguranja i direktne tužbe prema osiguratelju:

- iznos od 250.000 SDR po putniku i događaju za ograničenje objektivne odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti i ozljede putnika koja je posljedica pomorske nezgode, za obvezno osiguranje te odgovornosti i za direktnu tužbu prema osiguratelju,
- iznos od 400.000 SDR po putniku i događaju za ograničenje odgovornosti preko 250.000 SDR za štetu zbog smrti i ozljede putnika koja je posljedica pomorske nezgode

[74] Norveška, Švedska, Australija, Ujedinjeno Kraljevstvo i pretežit broj država Europske Zajednice.

[75] Kina, Koreja, Malta, Rusija, Italija, Hrvatska, Španjolska te države s velikim brojem registriranih brodova kao npr. Panama, Bahami, Maršalski Otoci.

[76] LEG/CONF.13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/14 i LEG/CONF. 13/18.

[77] Npr. Danska, Nizozemska i Cipar.

[78] LEG/CONF. 13/CW/WP/10.

za koju prijevoznik odgovara temeljem presumirane krivnje, te za ograničenje odgovornosti prijevoznika koja ne proizlazi iz pomorske nezgode i koja se temelji na krivnji prijevoznika, koju mora dokazati tužitelj,

- "opt-out clause" kojom se omogućuje prihvaćanje Protokola iz 2002. godine i onim državama u čijem su nacionalnom zakonodavstvu već predviđeni viši iznosi ograničenja odnosno neograničena odgovornost (Japan), ili se viši iznosi ograničenja odgovornosti zahtijevaju,
- dopuštenost obrane osiguratelja kod direktne tužbe, zbog *willful misconduct* osiguranika.

Smatrajući da predloženi iznosi ograničenja odgovornosti još uvijek neće zadovoljiti znatan broj država, u kompromisnom "paketu" je ostavljena i "opt-out clause", tj. mogućnost određivanja visine ograničenja odgovornosti nacionalnim pravom u iznosima višim od onih predviđenih Protokolom iz 2002. godine, pa čak i neograničena odgovornost, ali uz preporuku da se države suzdrže od takvih rješenja koja umanjuju unifikacijske napore. Kao ustupak prijedlozima industrije, u "paketu" je zadržana i mogućnost obrane osiguratelja zbog "*willful misconduct*" osiguranika.

Nakon što je ovaj prijedlog, kao jedini mogući ishod konferencije, kompromisno prihvatila većina država koje su tražile puno više iznose ograničenja odgovornosti, prihvatile su ga i ostale države koje su se zalagale za umjerenije iznose ograničenja odgovornosti, iako uz izražavanje zabrinutosti o mogućnostima provođenja takvog Protokola u praksi, pa iako se činilo da sa ishodom nitko nije zadovoljan, ovaj "kompromisni prijedlog" uključen je u konačni tekst Protokola 2002. godine, koji je zatim gotovo jednoglasno prihvaćen na plenarnoj sjednici konferencije.

Treba posebno istaknuti da, za razliku od Atenske konvencije iz 1974. godine u kojoj je iznos ograničenja bio utvrđen po putniku i putovanju, iznos ograničenja odgovornosti u Atenskoj konvenciji iz 2002. godine utvrđen je po putniku i događaju, što znači još znatnije povišenje odgovornosti prijevoznika po Konvenciji iz 2002., jer u slučaju više štetnih događaja tijekom jednog putovanja ograničenje odgovornosti se primjenjuje na svaki događaj posebno, a ne kao ranije na cijelo putovanje.

4.2. Visina ograničenja odgovornosti za gubitak i oštećenje prtljage

Iznosi ograničenja odgovornosti za osobnu prtljagu Atenskom konvencijom iz 2002. godine povišeni su za 25% u odnosu na Protokol iz 1990. godine, te iznose 2.250 SDR po putniku za ručnu prtljagu, odnosno maksimalno 3.375 SDR po putniku za bilo koju drugu prtljagu.

Iznos ograničenja odgovornosti za vozila povišen je za 27% u odnosu na Protokol iz 1990. godine i iznosi 12.700 SDR po vozilu.

Iznosi franšiza su također povišeni, ali samo za 10% u odnosu na Protokol iz 1990. godine i iznose 330 SDR za vozila, a 149 SDR za ostalu prtljagu.[79]

4.3. Postupak za reviziju Protokola i iznosa ograničenja odgovornosti

Izmjene ili dopune Protokola izvršit će se na diplomatskoj konferenciji koju će sazvati IMO na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovornica.[80]

Međutim, Protokolom je predviđen i pojednostavljeni postupak,[81] bez sazivanja posebne diplomatske konferencije, ukoliko se želi povisiti i uskladiti samo iznose ograničenja odgovornosti, bez izmjena ostalih odredbi Konvencije. Po tom pojednostavljenom postupku mogli bi se mijenjati iznosi iz čl. 3. st. 1. (iznos ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika), čl. 4. bis st. 1. (iznos obaveznog osiguranja i direktne tužbe), čl. 7. st. 1. (iznos ograničenja odgovornosti temeljem krivnje prijevoznika) te čl. 8. (iznosi ograničenja odgovornosti za gubitak i oštećenja prtljage).

Pojednostavljeni postupak za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti pokreće se zahtjevom najmanje polovice ukupnog broja država ugovornica, ali ni u kom slučaju ne manje od šest država. Zahtjev se dostavlja svim članicama IMO-a i državama ugovornicama, a u roku, ne kraćem od 6 mjeseci od dostave zahtjeva, na Pravnom odboru IMO-a na kojem mogu sudjelovati sve države članice Protokola bez obzira da li su članice IMO-a, usvojit će se zahtjev ako za njega glasuje najmanje dvije trećine prisutnih država ugovornica koje glasuju, pod uvjetom da je najmanje polovica ukupnog broja država ugovornica Atenske konvencije iz 2002. godine (kako je revidirana Protokolom iz 2002. godine) prisutno u vrijeme glasovanja o izmjenama.

Obavijest o tako usvojenim izmjenama iznosa bit će dostavljena svim državama članicama te će se smatrati da su izmjene prihvaćene ukoliko u periodu od 18 mjeseci od dostave obavijesti najmanje jedna četvrtina država koje su u vrijeme usvajanja izmjena bile države ugovornice izjavi da ne prihvaća izmjene i o tome obavijest pošalje Generalnom sekretaru IMO-a. U tom slučaju smatrat će se da izmjene nisu prihvaćene i neće stupiti na snagu, dok će u suprotnom, po proteku 18 mjeseci od dana obavijesti o usvajanju izmjena, te izmjene stupiti na snagu. Povišeni iznosi obvezuju države ugovornice Konvencije iz 2002. godine bez obzira da li su one sudjelovale u postupku izmjena, osim ako Konvenciju ne otkažu u roku od 6 mjeseci od primitka obavijesti o usvojenim izmjenama.

---

[79] Čl. 8. Atenske konvencije 2002.

[80] Čl. 22. Atenske konvencije 2002.

[81] Čl. 23. Atenske konvencije iz 2002. godine.

5. ZASTARNI ROK I NADLEŽNOST SUDA ZA ODŠTETENE ZAHTJEVE

5.1. Zastarni rok

Prema čl. 16. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine, jednako kao i prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, zastarni rok za podnošenje odštetnog zahtjeva iznosi dvije godine, a rok počinje teći:

(a) u slučaju tjelesne ozljede putnika od dana iskrcaja putnika;
(b) u slučaju smrti putnika koja je nastala tijekom prijevoza, od dana kad se putnik trebao iskrcati, a u slučaju tjelesne ozljede koja se dogodila tijekom prijevoza, a zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegova iskrcaja, od dana smrti, pod uvjetom da to razdoblje nije duže od tri godine od iskrcaja putnika s broda;
(c) u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage, od dana iskrcaja ili dana kad je trebala biti iskrcana, ovisno što je kasnije.

Međutim, čl. 16. st. 3. Atenske konvencije iz 2002. godine omogućava sudovima pred kojima se vodi postupak obustavu i prekid postupka po nacionalnim propisima, što omogućava produženje zastarnog roka i do tri godine od dana kada je tužitelj saznao ili morao saznati za povredu, gubitak ili štetu izazvanu nezgodom, ali ne duže od pet godina od iskrcaja putnika ili dana kada je iskrcaj trebao uslijediti. Na produženju zastarnog roka inzistiralo se prije svega radi sve većeg broja super brzih brodova što kao popratnu pojavu dovodi do sve većeg broja povreda (glave i vrata) uslijed naglih pokreta[82] čije dijagnosticiranje zahtijeva duži period.

Iako je tijekom rada na nacrtu[83] kao i na samoj konferenciji isticano da u praksi nije bilo sporova zbog zastarnog roka,[84] i da stoga nema potrebe za njegovim mijenjanjem, prihvaćena je navedena odredba prema kojoj se zastarni rok zapravo produžuje na pet godina, jer će tužitelj uvijek moći tvrditi da je za štetu saznao naknadno, dok će se suprotno moći teško dokazati. To će zahtijevati od prijevoznika dodatnu administraciju i čuvanje evidencije o putnicima na brodu za period od 5 godina, jer će u protivnom teško biti utvrditi da li je netko uopće i bio putnik na određenom brodu i da li je pretrpio kakvu nezgodu. Ako se ima na umu da moderni brodovi imaju i po 3.000 putnika na putovanju, nije teško zamisliti kolike administrativne probleme će izazvati ova odredba u praksi.

---

[82] "whiplash injuries"

[83] IMO Doc. LEG 83/4/8 (SAD).

[84] Predstavnik CMI-a istakao je da nema saznanja da je dužina zastarnog roka predstavljala problem u praksi prilikom primjene Atenske konvencije iz 1974. godine.

5.2. Nadležnost suda za odštetne zahtjeve

Odredba čl. 17. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine u pogledu nadležnosti suda za podnošenje odštetnih zahtjeva prema prijevozniku, temeljem odredbe čl. 3. i 4. Konvencije, ostala je ista u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine.[85] Međutim, odredbom čl. 17. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine[86] predviđena je nadležnost istih sudova i za odštetne zahtjeve po direktnoj tužbi prema osiguratelјima temeljem čl. 4. bis Konvencije iz 2002. godine, pa će i u tim slučajevima tužitelj imati pravo podnijeti zahtjev pred jednim od navedenih sudova prema svom izboru.

Posljedica te odredbe je da će osiguratelji moći biti tuženi u raznim jurisdikcijama izvan svoga sjedišta, pa i kad su zahtjevi posljedica istog događaja, jer svaki tužitelj za sebe ima pravo izbora nadležnog suda, što će bitno utjecati na povećanje troškova sporova.

6. STUPANJE NA SNAGU I ZAVRŠNE ODREDBE

6.1. Stupanje na snagu

Temeljem odredbe članka 22. bis, završne odredbe iz čl. 17. do 25. Protokola iz 2002. postaju završne odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine.

Prema odredbi čl. 17. završnih odredbi Protokola iz 2002. godine Protokol je otvoren za potpisivanje od 1. svibnja 2003. do 30. travnja 2004. godine, a nakon toga ostaje otvoren za pristupanje.

Istom odredbom utvrđeno je da države ne mogu prihvatiti Protokol iz 2002. godine ako ne otkažu, ukoliko su ugovornice: Atensku konvenciju iz 1974. godine, Protokol iz 1976. godine i Protokol iz 1990. godine, i to sa danom kad za tu državu stupi na snagu Protokol iz 2002. godine.

Odredbom čl. 20. završnih odredbi, utvrđeno je da Protokol iz 2002., stupa na snagu 12 mjeseci nakon što ga 10 država potpiše bez rezerve ratifikacije ili prihvata

---

[85] Sudovi nadležni za odštetene zahtjeve prema čl. 17. st. 1. su:
(a) sud mjesta stalnog boravišta ili poslovnog sjedišta tuženika, ili
(b) sud mjesta polaska ili sud odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili
(c) sud prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države, ili
(d) sud države gdje je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države.

[86] Tužba temeljem odredbe čl. 17. st. 4. bis, bit će podnesena, prema izboru tužitelja, pred jednim od sudova pred kojim tužba može biti podnesena protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika u skladu sa st. 1.

ili odobrenja, ili kad deset država položi ispravu o ratifikaciji, prihvaćanju ili odobrenju. Za države koje ratificiraju ili prihvate Protokol nakon ispunjenja uvjeta za njegovo stupanje na snagu, Protokol stupa na snagu tri mjeseca nakon polaganja odgovarajuće isprave, ali ne prije nego Protokol stupi na snagu.

Tu treba dodati da prilikom ratifikacije države i dalje mogu izvršiti rezervu predviđenu odredbom čl. 22. Konvencije koja je ostala neizmijenjena, da se Konvencija ne primjenjuje kada su i putnik i prijevoznik državljani te države.

6.2. Države s više pravnih sustava

Odredba čl. 18. završnih odredbi Protokola iz 2002. godine predviđa mogućnost da se države u okviru kojih postoji više različitih pravnih sustava posebnom izjavom izjasne da li se prihvaćanje Protokola iz 2002. godine odnosi na cijeli teritorij države ili na teritorijalnu jedinicu te države i koju.[87] U tom slučaju obveza države članice u pogledu izdavanja potvrde o osiguranju podrazumijeva obvezu teritorijalne jedinice u kojoj je brod registriran, a isto tako svako pozivanje na nacionalno pravo, sudove, valutu itd. podrazumijeva pozivanje na pravo, sudove, valutu teritorijalne jedinice.

Nije, međutim, izričito rečeno da li država koja prihvati Protokol samo za jednu svoju teritorijalnu jedinicu (od njih više) ima status države ugovornice ili taj status ima njezina teritorijalna jedinica, i da li država, ili njezina teritorijalna jedinica, ima prava u pogledu glasovanja.[88]

6.3. Regionalne ekonomske integracijske organizacije

Na zahtjev Europske zajednice u Protokol je unesena posebna odredba koja omogućava pristupanje Protokolu iz 2002. godine i regionalnim ekonomskim integracijskim organizacijama koje su osnovale suverene države i na nju prenijele određene ovlasti koje su predmet reguliranja ovog Protokola. Tvrdilo se da je to potrebno jer bez takve odredbe članice Europske zajednice ne bi mogle postati članice Protokola, s obzirom da su uređenje pitanja priznanja i ovrhe stranih odluka prenijele na Europsku zajednicu pa o tim pitanjima više ne mogu samostalno odlučivati.[89]

---

[87] Npr. u SAD-u pojedine federalne države imaju različite pravne sisteme pa se željelo omogućiti da u slučaju neprihvaćanja Protokola od strane SAD-a, pojedine teritorijalne jedinice ipak mogu pristupiti Protokolu.

[88] To je važno npr. u postupku izmjena Protokola po pojednostavljenom postupku temeljem članka 23., te utvrdivanja broja država ugovornica potrebnog za stupanje na snagu Protokola iz članka 20. Nasuprot ovom članku gdje to pitanje nije riješeno, status glasovanja Regionalnih ekonomskih integracijskih organizacija i njihovih članica izričito je riješen u čl. 19. Protokola 2002. godine. Vidi pobliže: *infra* pod 6.3.

[89] LEG/CONF. 13/7

Tako je člankom 19. Protokola po prvi puta u jednoj međunarodnoj konvenciji donesenoj u okviru IMO-a omogućeno da regionalna ekonomska organizacija kao što je Ekonomska zajednica, postane strankom Protokola odnosno Konvencije. Potrebno je, međutim, prilikom ratifikacije, prihvaćanja, odnosno pristupanja, specificirati koje su ovlasti prenesene na regionalnu organizaciju, te ukoliko se ništa ne specificira, smatrat će se da su prenesene sve ovlasti. Pri tome je izričito rečeno da kod glasovanja o pitanjima prenesenim na regionalnu organizaciju ona ima onoliko glasova koliko ima država članica u svom sastavu, ali neće glasovati ukoliko glasuju države članice svaka za sebe.

Isto tako, u čl. 19. st. 3. završnih odredbi Protokola utvrđeno je da se regionalna organizacija neće brojiti kao država ugovornica dodatno njezinim članicama koje su države ugovornice kad god je broj država ugovornica relevantan, kao npr. u članku 20. (stupanje na snagu), članku 23. (pojednostavljeni postupak izmjena iznosa ograničenja odgovornosti) itd.

Prilikom utvrđivanja teksta članka 19. koji se odnosi na regionalne ekonomske integracijske organizacije, Brazil je podnio prijedlog za dopunu tog članka pa je osnovana radna grupa u svrhu usklađenja teksta tog članka, ali prijedlog nije prihvaćen.[90] Na ponovni prijedlog Brazila donesena je posebna rezolucija[91] kojom se traži od IMO-a donošenje jedne općenite odredbe koja bi na unificirani način utvrdila uvjete pristupanja i položaj regionalnih ekonomskih integracijskih organizacija u svim sadašnjim i budućim konvencijama u kojima se za to ukaže potreba.

7. IZGLEDI ZA STUPANJE NA SNAGU PROTOKOLA IZ 2002. GODINE I PRAVNO-EKONOMSKE IMPLIKACIJE KOJE IZ TOGA PROIZLAZE

7.1. Reagiranja nakon donošenja Protokola iz 2002. godine

Pri izradi nacrta Protokola, a posebno na samoj konferenciji, pomorska industrija i osiguratelji isticali su da bi Protokol mogao ostati neostvariv u praksi zbog izuzetno visokih iznosa ograničenja i svih ostalih pooštrenih uvjeta odgovornosti pomorskog prijevoznika, ali se ta upozorenja nisu uzimala u obzir.

[90] LEG/CONF 13/CW/WP.1, LEG/CONF 13/CW/WP.4

[91] LEG/CONF 13/CW/WP.8, LEG/CONF. 13/DC/2. Vidi također *supra* bilj. 20.

Nije stoga neobično da je vrlo brzo došlo do različitih reagiranja povodom tek donesenog Protokola.[92] Ta reagiranja pokazuju da su i razmišljanja i prognoze u pogledu izgleda za ratifikaciju i stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine dijametralno suprotna, kao što su bili i stavovi u pogledu pojedinih pitanja na samoj konferenciji.[93]

7.2. Izgledi za stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine u okviru Ekonomske zajednice

S jedne strane su mišljenja koja nemaju dvojbe da bi Protokol iz 2002. godine mogao stupiti na snagu u vrlo kratkom roku,[94] a zasnivaju se prije svega na determiniranosti Europske zajednice,[95] koja se već tjedan dana nakon donošenja Protokola izjasnila da su odredbe Protokola u skladu s odrednicama Europske zajednice utvrđenim još u ožujku 2002. godine u odnosu na pomorski prijevoz putnika,[96] kao i nekih država u okviru Europske zajednice da će učiniti sve da se Protokol ratificira što prije.[97]

Ekonomska zajednica je stoga već i poduzela određene korake prema ostvarenju namjere prihvaćanja Protokola iz 2002. godine. Tako je već 24. lipnja 2003. godine Europska Komisija podnijela prijedlog Odluke o prihvaćanju Protokola iz 2002. godine

---

[92] Već i prije nego je na samoj Konferenciji usvojen Završni akt o donošenju Protokola iz 2002. godine, komentar u *Lloyd's Listu* od 31. listopada 2002., naglašava pooštrene uvjete Protokola i izražava sumnju da će Protokol implementirati u praksi veći broj država: Brewer, James, Experts warn of Passenger Liability Chaos, *Lloyd's List*, 31. 10. 2002.; Suprotno tome: Roseg, Erik, Worldwide Regime the Answer to Passenger Liability, *Lloyd's List* od 4. 11. 2002., http://www.lloydslist.com posjećena 4.11.2002.

[93] Različita mišljenja nastavljaju se nizati nakon konferencije. Vidi: Brewer, James, Passenger Liability Plan awaits Support, *Lloyd's List*, 4. 11. 2002.; Brewer, James, Defence Case made on Athens Convention, *Lloyd's List*, 5. 11. 2002.; Gogarty, Rory; Clanchy, James, Cruising towards strict Liability Holiday Claims, *Lloyd's List*, 27. 11. 2002.; Gray, Tony, Liability Ruling within a Year, *Lloyd's List*, 28. 11. 2002., Aline De Bievre, Controversy still clouding Athens Convention 2002., *Lloyd's List*, 02. 04. 2003 http://www.lloydslist.com posjećena 03. 04. 2003.; Mulrenan, Jim, Conflict spirals over the Athens Protocol, TradeWinds, 8. 11. 2002.

[94] Roseg, Erik, The Entry into Force of the Athens Convention 2002., *Papers for Seminar: "Possible Implications of the New Athens Protocol"*, Hamburg, 5. 12. 2002.

[95] Izjava Europske komisije IP/02/1631, 7. 11. 2002.

[96] Prijedlog Europske komisije za reguliranje odgovornosti pomorskog prijevoza putnika u okviru Ekonomske zajednice sadržavao je 6 ključnih elemenata: 1. kauzalna odgovornost, 2. iznos ograničenja odgovornosti ne manji od 250.000 SDR, 3. dodatna odgovornost za slučaj krivnje, 4. obavezno osiguranje, 5. direktna tužba i 6. primjena na cijelom teritoriju Europske zajednice uključujući prijevoze unutar država članica, COM (2002) 158 final, Brussels, 25. 3. 2002. www.europarl.eu posjećena 14. 8. 2003.

[97] Izjava za tisak Federalnog Ministarstva Transporta Njemačke od 1. 11. 2002.

od strane Ekonomske zajednice kojom se uz ostalo predlaže i da sve države članice Europske zajednice postanu stranke Protokola iz 2002. godine prije kraja 2005. godine.[98] Kao što je već rečeno, Protokol iz 2002. godine je prvi instrument IMO-a koji uključuje mogućnost da Europska zajednica postane stranka, u odnosu na onaj dio Protokola koji se odnosi na priznanje i izvršenje stranih presuda što su države članice delegirale na Europsku zajednicu. Europska zajednica stoga želi osigurati da što prije postane stranka Protokola kako bi omogućila prihvaćanje Protokola i od strane Država članica. Kako bi se taj postupak ubrzao, nacrtom odluke predlaže se obvezivanje Protokolom već samim potpisivanjem Protokola bez uvjeta ratifikacije.[99]

Također je istaknuto da će Europska Komisija predložiti direktivu za implementaciju odredaba Protokola koje se odnose na odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika morem kako bi se harmonizirala i ujednačila ta pravila u okviru zajednice još prije 2004. godine.[100]

Stoga, ako Europska zajednica prihvati i potpiše Protokol iz 2002. godine, znači da će ga prihvatiti i svih 15 članica Europske zajednice, što je dovoljno za njegovo stupanje na snagu. Sam postupak može se provesti u okviru Europske zajednice vrlo brzo pa bi Protokol, po nekim predviđanjima, mogao stupiti na snagu za nešto više od godine dana. Tome treba dodati veliku vjerojatnost da će u tom slučaju Protokol ratificirati vrlo brzo i države kandidati za Europsku zajednicu,[101] kao i neke razvijene države koje su podržavale uvjete i iznose ograničenja odgovornosti kako su utvrđeni u Protokolu ili čak i više.[102]

7.3. Izgledi za stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine izvan Ekonomske zajednice

Nasuprot tome, gotovo je izvjesno da države koje nisu ratificirale Atensku konvenciju iz 1974. i Protokol iz 1990. godine zbog toga što su smatrale da su i ti iznosi ograničenja odgovornosti previsoki, kao npr. Kina, Koreja i neke druge dalekoistočne države,[103] a u kojima se prema statistikama preveze oko 40% ukupnog

[98] Commission of the European Communities: Proposal for a Council Decision COM (2003)375 final, 24. 06. 2003, http://www.europarl.eu posjećena 14. 8. 2003.

[99] Ibid.

[100] Ibid.

[101] Cipar, Estonija, Latvija, Litva, Češka Republika, Mađarska, Poljska, Slovačka, Slovenija i Malta.

[102] Norveška, Island, Australija, Kanada, Japan.

[103] Pomorska industrija Singapura je protiv ratifikacije Protokola 2002., Jinks, Beth, Shipping lines wary of possible huge cruise claims, Singapore Shipping Times, 19. 3.. 2003.

godišnjeg prijevoza putnika trajektima,[104] zasigurno neće ratificirati Protokol iz 2002. godine. Realnost upućuje na činjenicu da pomorski prijevoz u tom dijelu svijeta ima drugačiju socijalnu i političku funkciju. Putnički prijevoz čija je svrha povezivanje mnogobrojnih otoka s kopnom često obavlja država ili državne kompanije pa su cijene karata zbog političkih razloga često tolike da ne pokrivaju ni nužne tekuće troškove poslovanja i održavanja broda te nema mogućnosti prebacivanja povećanih troškova osiguranja na putnike. Stoga nije realistično očekivati da bi te države ratificirale Protokol koji povisuje odgovornost prijevoznika za gotovo šest puta, pa putnici u tom dijelu svijeta zasigurno neće uživati zaštitu utvrđenu Protokolom iz 2002. godine. Statistički podaci pak, pokazuju,[105] da je nezaobilazna činjenica da su se tragedije s brojem smrtnih slučajeva putnika koji se broje u tisućama, događale upravo u nezgodama trajekata u tim dijelovima svijeta,[106] za razliku od brodova kružnih putovanja, gdje je bilo 6 smrtnih slučajeva u zadnjih 25 godina.[107]

7.4. Izgledi za stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine u Sjedinjenim Američkim državama

Nije izvjesno niti da li će, i kada, Protkol iz 2002. godine biti ratificiran u Americi. Naime, Amerika ima vrlo jaku industriju kružnih putovanja,[108] a ta industrija se značajno angažirala protiv određenih rješenja iz Protokola 2002. godine, kako za vrijeme rada na nacrtu Protokola, tako i za vrijeme konferencije,[109] a stajališta američke

[104] Podaci Ferrynews, prema Barnes Graham, op. cit.

[105] FERY INCIDENTS WITH SIGNIFICANT PASSENGER LOSSES (13 February 2002 with an addition 31 July 2002) compiled by Roger Ingles of Elysian Insurance Services, http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/Passengerlosses.xls posjećena 18. 7. 2003.

[106] U sudaru broda "Dona Paz", Filipini 1987, bilo je 4.341 stradalih, a u nesreći broda "Neptun" na Haitima 1993. godine bilo je oko 2000 stradalih, prema: Hasche, Christoph, The 2002 Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Lecture at the International Bar Association Committee A:Maritime and Transport Law, San Francico, 15, September 2003. http://de.taylorwessing.com posjećena 19. 10. 2003., vidi i: Booth, Liz, Marine Casualties, Ferry Casualties, vol. 16, Issue 4, April, 2002.

[107] SIGNIFICANT CRUISE SHIP LOSSES 1979 ONWARDS, MAJOR LOSSES eg. Fire, collision, graunding etc. EXCLUDES INDIVIDUAL INCIDENTS eg. Slip & fall, http://www.folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/PassengerLosses.xls posjećena 18. 7. 2023.

[108] U 2000. godini čak 7,325.202 od ukupno 12,008.527 putnika kružnih putovanja su bili američki državljani. Prema: ShipsPax, Statistics 01.

[109] IMO Doc. LEG 83/4/8, LEG/CONF.13/14, LEG/CONF. 13/15 i LEG/CONF. 13/16.

industrije u velikom dijelu su podržana i stavovima pravne teorije putem Američkog društva za pomorsko pravo.[110]

Treba, međutim, naglasiti da je upravo radi Amerike predviđena posebna odredba za države s različitim pravnim sustavima koja omogućava ratifikaciju Protokola samo za jednu (ili više) teritorijalnih jedinica u okviru države članice, te da, s obzirom da Amerika ne priznaje ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika, uključenje *opt-out clause* u Protokol, također omogućava američko prihvaćanje Protokola. Pretpostaviti je ipak da će Amerika s više opreza pristupiti ratifikaciji Protokola i nakon što se utvrde sve pravne i praktične implikacije te izvrši praktična priprema, u Americi tako značajne industrije, za nova rješenja koja donosi Protokol iz 2002. godine.[111] Međutim, čak ako Amerika i ne ratificira Protokol iz 2002. godine, s obzirom da su upravo američki državljani vrlo česti putnici kružnih putovanja, Protokol će se zasigurno primjenjivati pred američkim sudovima temeljem ugovora o prijevozu, i u slučaju da ga Amerika ne ratificira.

7.5. Pravne i ekonomske implikacije stupanja Protokola iz 2002. godine na snagu

Zastupnici pravne teorije i prakse umjerenijih stajališta i prognoza o izgledima za stupanje Protokola iz 2002. godine na snagu upozoravaju da će za implementaciju odredaba Protokola biti potrebana praktična priprema i industrije, a i država ugovornica na nova rješenja koja će bez sumnje imati brojne pravne, ekonomske i praktične implikacije, pa će biti potrebno određeno vrijeme za te pripreme.

Tako je na seminaru održanom u Hamburgu samo mjesec dana nakon konferencije[112] ukazano na niz pravnih i ekonomskih implikacija u slučaju inkorporiranja Protokola u njemačko pravo, posebno u odnosu na položaj banaka kao hipotekarnih vjerovnika. Iako Protokol iz 2002. godine nema direktan utjecaj na hipoteku na brodu, istaknut je velik indirektan utjecaj i niz pitanja s tim u vezi koja će trebati kritički razmotriti i riješiti prije nego dođe do ratifikacije Protokola.

---

[110] Maritime Law Association of the US, Position Paper on the Proposed Protocol to the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 16. 7. 2001, http://www.mlaus.org/article posjećena 22.3.2003.

[111] Kaye, Rose & Maltzman, Batten the hattches, IMO sets a stormy course with a new Athens convention, LLP, April 2003, www.kayerose.com/Articles/articles46.html posjećena 12. 8. 2003.

[112] Moore, Chris; Hungar, Jan, Legal issues arising out of the Protokol; Barnes, Graham, Conclusions and possible Solutions; Massey, Peregrine, New IMO Protokol, Consequences and political Realities, Club's Position; Seminar: Possible Implications of the New Athens Protokol, Hamburg, 5. 12. 2002.

Ta pitanja prizlaze iz sljedećih činjenica:

1. tražbine zbog smrti i ozljeda osoba osigurane su privilegijem na brodu te imaju prvenstvo namirenja iz vrijednosti broda, što znači da će kod ovrhe, takve privilegirane tražbine imati prednost pred tražbinama hipotekarnog vjerovnika, što će mu otežati mogućnost naplate,

2. tražbine zbog ozljeda i smrti putnika osigurane su i obveznim osiguranjem pa ako ih plati osiguratelj obveznog osiguranja, na njega će nakon plaćanja naknade prijeći pomorski privilegij i pravo pvenstvenog namirenja iz broda ispred hipotekarnog vjerovnika,

3. kad osiguratelj obveznog osiguranja iz bilo kojeg razloga ne plati naknadu, putnik će imati pravo privilegiranog namirenja iz broda, a s obzirom da su u pitanju visoki iznosi naknade, hipotekarnim vjerovnicima će opet biti otežana mogućnost naplate iz broda,

4. pravo privilegiranog namirenja iz broda prestaje ako brod propadne, pa dolazi do zapanjujuće i apsurdne situacije da će hipotekarni vjerovnik biti u boljoj poziciji u slučaju propasti broda (iako tom prilikom može doći i do gubitka života i ozljeda putnika), jer će hipotekarni vjerovnik imati pravo naplate iz osigurnine broda po polici trupa i stroja *(Hull & Machinery)*.

Uz navedeno, s obzirom na pravo oštećenog na direktnu tužbu prema osiguratelju, uobičajeni prijenos prava iz P&I osiguranja (*assignment of insurance*), kao jedno od značajnih sredstava osiguranja otplate kredita, izgubit će na svojoj vrijednosti (u najmanju ruku do iznosa obveznog osiguranja) ako obvezno osiguranje putnika ostane u okviru P&I pokrića. Zbog umanjene zaštite putem drugih sredstava osiguranja kredita (hipoteke i *assignmenta* osiguranja), banke kao hipotekarni vjerovnici morat će razmisliti o drugim vidovima osiguranja kredita.[113] Osiguranje hipotekarnog rizika putem *mortgage interets insurance (MII)*, u tim će okolnostima svakako biti viši pa stoga i skuplji, a troškove će opet snositi brodovlasnik koji će ih opet nastojati prebaciti na putnike.

Ukazano je i na niz neriješenih pitanja u odnosu na obvezno osiguranje:

1. Da li će P&I klubovi prihvatiti i na koji način nastaviti pružati ovo pokriće nejednakog potencijalnog rizika putničkih brodova s obzirom na druge brodove;

2. Da li na tržištu osiguranja postoje komercijalni osiguratelji koji će biti voljni i u mogućnosti pružiti pokriće u skladu s Protokolom, do kojeg iznosa i koje kvalitete;

3. Kako će se povećani troškovi osiguranja odraziti na socijalnu poziciju putnika koji ovise o pomorskom prijevozu (npr. svakodnevni prijevoz trajektima na posao) na koje će se prebaciti trošak osiguranja kroz povećane cijene karata, posebno ako

[113] Athens Protocol shocks P&I Clubs, *Lloyd's List* 19. 2. 2003., www.lloydslist.com posjećena 20. 2. 2003.

već imaju osobno osiguranje pa će te troškove plaćati dva puta, dok šteta može biti naknađena samo jedanput;

4. Koje posljedice će imati industrija zbog povećanih troškova osiguranja ako ih ne bude mogla prebaciti na putnike.

Osim navedenog, Protokol iz 2002. godine svakako će imati i posredni utjecaj na turističku industriju. Naime, za pretpostaviti je da će se jedan dio brodova namijenjenih *cruising* putovanjima, registrirati u državama koje nisu stranke Protokola iz 2002. godine, pa će vjerojatno i destinacije tih brodova biti usmjerene prema državama koje nisu članice Protokola iz 2002. godine. To stoga što države stranke Protokola iz 2002. godine, ne samo da će morati brinuti da brodovi registrirani u toj državi imaju svjedodžbu o osiguranju u skladu s Protokolom, nego će morati zahtijevati da svi brodovi koji uplovljavaju/isplovljavaju u/iz njezinih luka imaju takvu svjedodžbu bez obzira da li su registrirani ili ne, u državi stranci Protokola iz 2002. godine.

7.6. Nastojanja P&I klubova u iznalaženja praktičnih rješenja vezanih za osiguranje, za slučaj stupanja na snagu Protokola iz 2002. godine

Nakon Konferencije, osiguratelji nastoje pronaći rješenja za praktičnu primjenu Protokola iz 2002. godine i diskusije se vode u okviru *International P&I Group* da li ograničiti ovaj rizik i na koji iznos. Direktoriji pojedinih klubova u čijoj je ingerenciji donošenje takvih odluka, već su imali ovo pitanje na dnevnim redovima svojih sastanaka. I dok neki klubovi, u čijem članstvu je veći dio svjetske putničke flote, zastupaju ideju da brodovlasnici u okviru P&I klubova trebaju ostati ujedinjeni[114], drugi klubovi, posebno oni, manje involvirani u poslovanje putničkih brodara žele isključiti ili barem limitirati ovaj potencijalno visoki rizik koji time prestaje biti uzajamni rizik.[115] To može dovesti do podjele unutar P&I osiguranja,[116] a što sigurno nije ni u čijem interesu.

Navodi se niz razloga za i protiv ograničenja ovih rizika pa ukoliko se klubovi odluče za ograničenje, postavljaju se tada i dodatna pitanja.

---

[114] UK Club wants owners to stay united, Tradewinds, 18. 7. 2003., Owners 'facing terror cover crises', *Lloyd's List*, 27. 08. 2003.

[115] Johnston, Colin, Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, SSA 3rd Maritime Law Seminar - March 2003.

[116] Cruise owners' cover to soar, Tradewinds, 24. 01. 2003., Athens Protocol shocks P&I Clubs, *Lloyd's List* 19. 2. 2003, Passenger limit foxes P&I Clubs, Tradewinds, 04. 07. 2003., Rift in P&I Clubs, Tradewinds 17. 10. 2003.

Jedno od tih pitanja je svakako, da li bi se limit odgovornosti trebao utvrditi samo za putničke brodove ili za sve brodove na koje se mogu odnositi zahtjevi putnika, bez obzira da li oni prevoze putnike ili ne. Naime, u slučaju sudara putničkog i teretnog broda, a kada je za sudar odgovoran teretni brod, potraživanja putnika mogu se upraviti i prema teretnom brodu.

Drugo, također značajno pitanje je, da li se ograničenje treba primjijeniti samo na potraživanja putnika ili i potraživanja posade, jer poznato je da putnički brodovi, osobito oni za kružnja putovanja, imaju i stotine članova posade čija potraživanja mogu također biti značajna.

Osim toga, postavlja se pitanje i da li ograničenje primijeniti na sva potraživanja ili samo na potraživanja zbog smrti i tjelesnih ozljeda, te da li ograničenje utvrditi *per capita* ili utvrditi globalno ograničenje.

U svakom slučaju posebno važno je svakako pitanje visine samog ograničenja bez obzira na način njegovog utvrđenja. Da li ograničenje utvrditi u skladu sa sadašnjim programom reosiguranja, koje se iz godine u godinu može mijenjati, ili ga utvrditi neovisno o njemu? Pri tome će se morati voditi računa i o troškovima takvog reosiguranja. Stoga se kao jedna od mogućnosti iznalaženja rješenja, navodi poseban program reosiguranja odgovornosti za putnike odvojeno od općeg programa reosiguranja P&I klubova.[117]

Međutim, obzirom da se *International P&I Group* sastoji od 13 klubova diljem svijeta, malo je vjerojatno da će se konačna odluka usuglasiti i donijeti do obnove osiguranja za 2004/2005 osiguranjnu godinu.

7.7. Hrvatsko pravo u pogledu odgovornosti za smrt i ozljede putnika u pomorskom prijevozu *de lege lata* i *de lege ferenda*

Obzirom da je Republika Hrvatska stranka Atenske konvencije iz 1974. i njenog Protokola iz 1976. godine, hrvatski Pomorski zakonik usvojio je režim odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika iz Atenske konvencije 1974. godine. Isto tako usvojio je i iznos ograničenja te odgovornosti prema Konvenciji iz 1974. godine odnosno njezinom Protokolu iz 1976. godine koji za smrt i tjelesne ozljede putnika iznosi SDR 46.666.

Hrvatska je stranka i Protokola iz 1990. godine Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, koji nije stupio na snagu jer su ga potpisale samo 3 države. Međutim, u nacrtu prijedloga

[117] P&I passenger liability blow may be closer than clubs feared, *Lloyd's List*, 15. 05. 2003.

Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.[118] uključene su i izmjene u pogledu iznosa ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u skladu s iznosima iz Protokola iz 1990. godine, u iznosu od SDR 175.000. Iako je Hrvatska stranka Protokola iz 1990. godine, obzirom da sam Protokol još uvijek nije stupio na snagu jer ga nije prihvatilo 10 država kako je po samom Protokolu predviđeno za njegovo stupanje na snagu, smatramo da Hrvatska još nije obvezna mijenjati iznose ograničenja odgovornosti. Medjutim, ovom izmjenom Pomorskog zakonika ako bi bila prihvaćena, (prijedlog izmjena je još uvijek u saborskoj proceduri), Hrvatska bi zadržala režim odgovornosti iz Atenske konvencije iz 1974. godine koja je još uvijek na snazi, a povisila bi iznos ograničenja odgovornosti u skladu s Protokolom iz 1990. godine. To je moguće, i u skladu je s odredbom članka 7.2. Konvencije iz 1974. godine koji predviđa da države mogu povisiti iznos ograničenja odgovornosti koji će se primijeniti na prijevoznike pod njihovom jurisdikcijom. Time bi se Hrvatska svrstala u red zemalja koje su internim pravom povisile iznose ograničenja odgovornosti u odnosu na one iz Atenske konvencije iz 1974. godine koji se općenito smatraju preniskim, ali samo za prijevoznike pod svojom jurisdikcijom. Tako je npr. već učinilo Ujedinjeno Kraljevstvo utvrdivši u internim propisima limit od SDR 300.000 jer se i iznos iz Protokola 1990. godine smatrao preniskim. Nije mi poznato da li se predlaganjem izmjene Pomorskog zakonika u tom dijelu, doista željelo povisiti iznos ograničenja odgovornosti samo prema prijevoznicima pod domaćom jurisdikcijom. Naime, obzirom da Protokol iz 1990. nije stupio na snagu, ne može se primijeniti u odnosu na inozemne prijevoznike, osim u slučaju da je izričito ugovorena primjena hrvatskog prava, a što će rijetko biti slučaj.

Znamo medjutim, da je cilj Republike Hrvatske postati članicom Europske zajednice pa će ta činjenica sigurno odigrati značajnu ulogu i prilikom odlučivanja da li ratificirati novi Protokol iz 2002. godine. Kako međutim, Republika Hrvatska niti u najboljoj varijanti, ne može praktično postati članica Europske zajednice prije 2007. godine, imamo dovoljno vremena za vidjeti kako će se razvijati situacija i tek ako, i kad Protokol iz 2002. godine stupi na snagu i kad se vide sve praktične posljedice njegove primjene, mogu se ozbiljno ocijeniti sve prednosti i mane prihvaćanja tog Protokola i tada donijeti relevantna odluka. Pri tome je potrebno voditi računa i o drugim interesima Republike Hrvatske koji se očituju kroz interese kako njene pomorske tako i turističke industrije na koju će usvajanje Protokola iz 2002. godine nedvojbeno imati veliki utjecaj.

[118] Ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prema čl. 633. Pomorskog zakonika (NN 17/94.) iznosi 46.666 SDR, a u čl. 183. prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (siječanj 2003.), predložen je iznos od 175.000 SDR u skladu s Protokolom iz 1990. godine, koji još nije stupio na snagu (vidi *supra* bilj. 9.) pa nema obaveze za njegovu implementaciju, iako je Hrvatska jedna od 3 države koje su Protokol iz 1990. godine ratificirale.

Ukoliko bi se odlučilo prihvatiti Protokol iz 2002. godine, Pomorski zakonik Republike Hrvatske bio bi ponovno podložan promjeni, ali u tom slučaju promjene bi bile značajnije nego što su promjene koje su sada predložene, jer je Protokolom izmijenjen cijeli sustav odgovornosti uz uvođenje obveznog osiguranja i direktne tužbe prema osiguratelju, a ne samo visina ograničenja odgovornosti.

8. ZAKLJUČAK

IMO, u čijoj je kompetenciji donošenje većine pomorskih konvencija, nije želio propustiti priliku donošenja ovog Protokola i unifikacije ove materije na međunarodnoj razini. Nastojalo se stoga donijeti Protokol koji bi, s jedne strane, zadovoljio države Europske zajednice da ne bi posezale za reguliranjem ove materije regionalnom konvencijom[119] i, s druge strane, kojim bi se predvidjela ista zaštita putnika u odnosu na zračni prijevoz nakon stupanja na snagu Montrealske konvencije iz 1999. godine[120] koja je bila uzor kod donošenja Protokola iz 2002. godine.

Međutim, Atenska konvencija iz 2002. godine predviđa za putnike u pomorskom prijevozu višu i širu zaštitu u odnosu na sve ostale vrste prijevoza, uključujući zračni prijevoz,[121] jer je pooštren temelj odgovornosti, iznos ograničenja objektivne odgovornosti je viši, propisuje se viši iznos obveznog osiguranja i utvrđuje pravo na direktnu tužbu prema osiguratelju, što nemaju putnici u zračnom prijevozu. Tome treba dodati da je obrana osiguratelja u pomorskom prijevozu strogo limitirana, dok osiguratelji u zračnom prijevozu svojim policama utvrđuju različite slučajeve isključenja odgovornosti. Zastarni rok je produžen, u odnosu na zračni prijevoz, a krug nadležnih sudova pred kojima tužitelji po svom izboru mogu podnositi odštetni zahtjev protiv pomorskog prijevoznika ili/i osiguratelja je vrlo širok. Treba naglasiti također da *'opt-out' clause* i pravo svakog pojedinog putnika da direktno tuži osiguratelja, nikad do sad nije bilo utvrđeno niti u jednom drugom međunarodnom

[119] Komisija Europske zajednice je u ožujku 2002. odlučila samostalno regulirati ovu materiju ukoliko ishod Međunarodne konferencije ne bude zadovoljavajući (iznos od SDR 250.000 kao minimalan iznos ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika), Prijedlog Europske komisije COM(2002)158 final, Brussels, 25. 03. 2002.

[120] "Montrealska konvencija iz 1999. godine, vidi *supra* pod 2.1., stupila je na snagu 4. studenog 2003. godine, odnosno šezdesetog dana od polaganja tridesete isprave o obvezivanju tim međunarodnim instrumentom u skladu s člankom 53., stavak 6. Konvencije, www.sfdas.org/Conv_Montreal_99.htm posjećena 24. 2. 2004."

[121] Gogarty, Rory & Clanchy, James, Cruising towards strict liability for holiday claims, *Lloyd's List*, 27. 11. 2002.

sustavu odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika za bilo koji drugi vid transporta putnika.[122]

Kao što je očito iz ranije navedenih reagiranja nakon konferencije, veliki su izgledi da će Protokol iz 2002. godine u okviru Europske zajednice stupiti na snagu vrlo brzo, osim ako pomorska industrija i osiguratelji ne pridonesu da se postupku ratifikacije pristupi s više opreza i pripreme, tj. dok se i ukoliko ne nađu praktično moguća i ekonomski isplativa rješenja u odnosu na već uočene pravne i praktične implikacije koje će slijediti iz primjene Protokola, kao što su obvezno osiguranje, adekvatna zaštita hipotekarnih vjerovnika ili alternativna sredstva osiguranja kredita.

Ako Protokol iz 2002. godine i stupi na snagu kad ga ratificiraju države Europske zajednice, može se dogoditi da ostane samo regionalnog karaktera, a zasigurno neće biti tako široko međunarodno prihvaćen da bi imao značajniji uspjeh u unifikaciji prava na tom području na međunarodnom planu u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine.

Države koje su tražile više limite od usvojenih mogle bi prihvatiti Protokol i koristiti *opt-out clause*, što također neće pridonijeti ujednačavanju limita odgovornosti na međunarodnoj razini, a kako se prilikom ratifikacije Protokola obvezno mora otkazati Atenska konvencija iz 1974. godine s njezinim ranijim Protokolima, to samo može pridonijeti još većoj rascjepkanosti pravnih režima u primjeni.

Republika Hrvatska ratificirala je Konvenciju iz 1974. godine kao i Protokol iz 1976. i 1990. godine. Načela i iznosi ograničenja odgovornosti iz Atenske Konvencije iz 1974. godine inkorporirani su u Pomorski zakonik, a u slučaju prihvaćanja nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Hrvatska će se svrstati u red zemalja koje su povisile iznose ograničenja odgovornosti u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974., koja je još uvijek na snazi.

Zaključiti je stoga da se s odlukom o ratifikaciji Protokola iz 2002. godine ne treba žuriti i da joj treba pristupiti krajnje oprezno dok se ne vidi da li će Protokol iz 2002. godine biti šire prihvaćen na međunarodnoj razini. Prije odluke o ratifikaciji svakako je uputno utvrditi kako će pomorska industrija riješiti sva pravna, ekonomska i praktična pitanja vezana za primjenu Protokola iz 2002. godine i izdavanje certificata o obveznom osiguranju. To posebno, ukoliko se osiguranje odgovornosti za štete prema putnicima ne zadrži u okviru P&I pokrića pa će trebati naći adekvatno pokriće ovog rizika putem drugih komercijalnih i vjerojatno skupljih osiguranja. Ne treba zaboraviti na potrebu rješavanja pitanja jamstva bankama kod kreditiranja kupnje brodova s obzirom na već naznačena pitanja smanjene zaštite i pogoršanja položaja hipotekarnih vjerovnika kao i na utjecaj koji Protokol iz 2002. godine može imati na turizam.

[122] Kaye, Rose & Maltazan, op. cit. str. 8.

Summary:

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 2002

A diplomatic conference held in London from 21 October to 1 November 2002 convened by International Maritime Organization (IMO) adopted a Protocol to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. The Convention, as revised by the Protocol, together with final clauses and the annex of the 2002 Protocol, shall constitute a new convention called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

The main reason to revise the 1974 Athens Convention was to strengthen the legal position and to provide better protection to sea passengers on international level by increase of carriers' liability for passenger personal injury and death claims, to require carriers to maintain compulsory insurance in respect of such liability and to allow direct action against insurers.

Protocol, however, altered radically the 1974 Athens convention liability regime by introducing two tier liability system and adopting strict liability for death and personal injury claims caused by shipping incidents what in combination with increased limits of liability, compulsory insurance and direct action against insurers, establishes a new liability regime making questionable use of traditional P&I insurance arrangements as a means of compliance with adopted insurance requirements. The new Protocol, once in force, will have numerous legal and economical implications on shipping, ship's finance, insurance and even on tourism.

It is, therefore, intention of this article to draw attention to some of the main differences introduced in the 2002 Protocol as against the 1974 Athens Convention, to some of legal and economical implications of the 2002 Protocol and to encourage further detailed analysis of all implications and possible consequences which will follow after entering of the 2002 Protocol in force as this inevitably will be of determinant importance in any consideration what is the interest of Republic of Croatia, to ratify or not, the 2002 Protocol.

Key words: carriage of passengers by sea, liability of the carrier, compulsory insurance, direct action.

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

ODBAČAJ OVRŠNOG PRIJEDLOGA NAKON OSNIVANJA FONDA OGRANIČENE ODGOVORNOSTI

USTAVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Odluka broj: U-III-2318/2001. od 4. veljače 2004.
Vijeće: Jasna Omejec kao predsjednik Vijeća,
Marijan Hranjski, Mario Kos, Ivan Mrkonjić,
Emilija Rajić i Vice Vukojević, članovi Vijeća

Ustavno pravo na pravično suđenje nije povrijeđeno odbacivanjem ovršnog prijedloga, budući da se nakon osnivanja Fonda ograničene odgovornosti ne može tražiti pokretanje redovnog ovršnog postupka.

Podnositelj ustavne tužbe je dana 6. svibnja 1992. godine bio putnik na motornom brodu A., vlasništvo putničke agencije A. iz D., kada se taj brod sudario s brodom I., vlasništvo J. iz R., u luci G. Prema utvrđenjima parničnih sudova (općinskog kao prgvostupanjskog, te županijskog kao drugostupanjskog) tom prigodom je pretrpio strah i materijalnu štetu za što su mu i dosuđeni iznosi naknade štete, 7.000,00 kn za strah i 875,00 kn za pretrpljenu materijalnu štetu sa zakonskim zateznim kamatama tekućim od 14. travnja 1993. godine, pa do isplate, te parnični troškovi u iznosu od 4.248,75 kn.

Temeljem navedenih presuda parničnih sudova podnositelj ustavne tužbe je 2. ožujka 2001. godine podnio ovršni prijedlog Općinskom sudu u Dubrovniku. Općinski sud u D. donio je rješenje o ovrsi broj: Ovr-502/01 od 7. ožujka 2001. godine, protiv kojeg je žalbu podnio ovršenik. Županijski sud u Dubrovniku donio rješenje br. Gž 757/01 od 11.10.2002. kojim je usvojena žalba ovršenika izjavljena protiv rješenja o ovrsi, te je isto rješenje ukinuto i ovršni prijedlog odbačen, a ukinute su i sve provedene radnje - pljenidba na žiro-računu ovršenika kod ZAP-a, Podružnice D. Istim rješenjem naloženo je ZAP-u, Podružnici D. da već naplaćeni iznos zajedno s troškovima postupka vrati na žiro račun ovršenika koji se vodi kod ZAP-a, Podružnice D.

Žalba ovršenika je usvojena iz razloga što je utvrđeno da je rješenjem Trgovačkog suda u Splitu, pod poslovnim brojem: VI-RI-95/98 od 10. svibnja 1999. godine,

odobreno ovršeniku osnivanje Fonda ograničene odgovornosti za sve pomorske tražbine bilo kojih vjerovnika iz štetnog događaja koji se dogodio 6. svibnja 1992. godine u luci G. i to sudarom brodova A. vlasništvo ovršenika i I. vlasništvo J. iz R., te da se podnositeljeva tražbina odnosi baš na taj štetni događaj. Slijedom takvog stanja stvari, a primjenom odredbe članka 403. stavka 3. ZPUP-a i članka 427. stavka 3. Pomorskog zakonika ("Narodne novine", broj 17/94, 74/94, 43/96, u daljnjem tekstu: PZ), kojima je propisano da se nakon osnivanja Fonda ograničene odgovornosti ne može više tražiti pokretanje redovnoga izvršnog postupka, odnosno postupka osiguranja tražbina koje se prema odredbama toga zakona namiruju iz osnovanog Fonda ograničene odgovornosti, kao i uvažavajući činjenicu da je ovršni postupak pokrenut nakon osnivanja Fonda ograničene odgovornosti, ovršni prijedlog je odbačen.

Protiv tog rješenja podnositelj ustavne tužbe pokrenuo je ustavnosudski postupak. Podnositelj ustavne tužbe smatra da su rješenjima prvostupanjskog i drugostupanjskog suda povrijeđene odredbe članka 29. Ustava Republike Hrvatske, kojima se jamči pravo na pravično suđenje.

Obrazlažući ustavnu tužbu, podnositelj ustavne tužbe iznosi razloge koji se u bitnome svode na tvrdnje da je pogrešno primijenjeno materijalno pravo, konkretno odredbe tada važećeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Narodne novine", broj 53/91, u daljnjem tekstu: ZPUP). Smatra, naime, da se odredbe članka 403. ZPUP-a odnose samo na ograničenje odgovornosti iz odredaba članaka 379., 391. i 392. istoga Zakona, dok se potraživanje iz ovršne isprave odnosi na potraživanje uzrokovano osobnom krivnjom ovršenika u pogledu koje ovršenik ne može ograničiti svoje obveze (odgovornost), odnosno potraživanje iz tjelesnih i materijalnih šteta, ukoliko je štetni događaj iz kojega su nastala potraživanja uzrokovan njegovom osobnom krivnjom.

Navodi, da je riječ o osobnoj krivnji ovršenika i JP J. R. za štetni događaj koji se dogodio 6. svibnja 1992. godine u luci G. u D., a njegova odgovornost je utvrđena u postupcima vođenim kod istih sudova.

Prema shvaćanju podnositelja ustavne tužbe, sudovi su pogrešno primijenili materijalno pravo, pa stoga predlaže da Ustavni sud usvoji njegovu ustavnu tužbu, ukine osporena rješenja sudova i predmet vrati Općinskom sudu u Dubrovniku na ponovni postupak i odlučivanje.

Ustavni sud odlučio je da ustavna tužba nije osnovana.

Utvrdio da je iz stanja spisa predmeta, presude Općinskog suda u Dubrovniku, broj: P-288/93-1 od 23. travnja 1998. godine, djelomično izmijenjene presudom Županijskog suda u Dubrovniku, broj: Gž-828/98 od 25. siječnja 2001. godine, osporenih ovršnih rješenja i ostale dokumentacije koja prileži spisu, razvidno da podnositeljeva ustavna prava nisu povrijeđena.

Odredbom članka 29. stavka 1. Ustava propisano je da svatko ima pravo da zako-

nom ustanovljeni neovisni i nepristrani sud pravično i u razumnom roku odluči o njegovim pravima i obvezama ili o sumnji ili optužbi zbog kažnjivog djela.

Razmatrajući spis predmeta, navode ustavne tužbe i osporenih rješenja, te mjerodavne propise, Ustavni sud nije našao okolnosti koje bi upućivale na neravnopravan parnični položaj podnositelja ili koje bi ukazivale na povredu navedenoga ustavnog prava. U konkretnom slučaju, osporena rješenja su donijeli zakonom ustanovljeni sudovi unutar svoje nadležnosti utvrđene zakonom.

Nadalje, Ustavni sud utvrdio je da je razvidno da je podnositelju ustavne tužbe bilo omogućeno korištenje svih zakonom dopuštenih pravnih sredstava za zaštitu njegovih prava, a osporena rješenja su donijeta u skladu s mjerodavnim odredbama postupovnog i materijalnog prava, konkretno Ovršnog zakona ("Narodne novine", broj 57/96, 29/99 i 42/00), Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99), kao i mjerodavnih odredaba ZPUP-a i PZ-a, te su valjano obrazložena.

Imajući u vidu činjenična utvrđenja, pravna shvaćanja izražena u osporenim rješenjima i primjenu materijalnog prava, Ustavni sud je utvrdio da osporenim rješenjima podnositelju nije povrijeđeno ustavno pravo iz članaka 29. stavka 1. Ustava.

Slijedom navedenoga, temeljem odredaba članaka 73. i 75. Ustavnog zakona o Ustavnom sudu Republike Hrvatske ("Narodne novine", broj 49/02-pročišćeni tekst), Ustavni sud Republike Hrvatske odbio je ustavnu tužbu.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

DECISION TO REJECT A REQUEST FOR JUDICIAL ENFORCEMENT AFTER THE CONSTITUTION OF THE LIMITATION FUND

The applicant's constitutional rights were not violated by a decision rejecting a request for judicial enforcement because, pursuant to the Maritime Code, after the constitution of the limitation fund it shall no longer be possible to seek the institution of regular enforcement proceedings, which, according to the provisions of the Law, are to be settled from the constituted limitation fund.

NADLEŽNOST ZA ODLUČIVANJE O NADOKNADI ULOŽENIH SREDSTAVA ZA UREĐENJE OBJEKTA NA POMORSKOM DOBRU

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Rješenje broj: Revt-52/03-2 od 15. travnja 2003.
Vijeće: Miljenka Vraničar, kao predsjednica vijeća,
Stanko Jesenković, Davorka Lukanović-Ivanišević,
Ivka Zlokić i Nenad Perin, kao članovi vijeća

Nadoknada uloženih sredstava za uređenje objekta na pomorskom dobru predstavlja imovinsko-pravni zahtjev iz čl. 210. Zakona o obveznim odnosima. Za suđenje o takvom sporu nadležan je sud, a ne neko drugo domaće tijelo, konkretno Ministarstvo pomorstva prometa i veza.

Tužitelj M. d.d. podnio je tužbu Trgovačkom sudu u Splitu protiv tuženice Republike Hrvatske - Ministarstva pomorstva, prometa i veza radi isplate iznosa od 1,075.194,46 kn. Tužitelj u tužbi tvrdi da je njemu, odnosno njegovom pravnom slijedniku OOUR ugostiteljstvo M. iz M. bio dodijeljen na korištenje prostor koji u naravi čini spilju zvanu G. koja predstavlja pomorsko dobro i da njegov pravni prednik posjeduje te nekretnine od 1970. godine. Tvrdi da je njegov prednik temeljem valjanih odobrenja ranije Općine M. izgradio pristupni put do spilje, plato sa stepeništem za ulaz u spilju, te da je uložio znatna novčana sredstva za uređenje spilje u ugostiteljski objekt.

Tužitelj je zatražio na temelju odredbe čl. 1039. PZ od nadležnog tijela novu odluku i ugovor o koncesiji pomorskog dobra, što nije prihvaćeno. Nakon toga, podnio je sudu tužbu kojom traži nadoknadu za uložena sredstva u tuđu stvar.

Sud prvog stupnja se oglasio nenadležnim temeljem čl. 16. st. 2. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99 - u daljnjem tekstu ZPP) u svezi s čl. 72. Pomorskog zakona ("Narodne novine", broj 17/94, 74/94 i 43/96 - u daljnjem tekstu PZ), jer smatra da za rješavanje spora u ovom predmetu nije nadležan sud nego drugo domaće tijelo, tj. Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH.

Nezadovoljan odlukom prvostupanjskog suda tužitelj je uložio žalbu.

Sud drugog stupnja je odbio tužiteljevu žalbu kao neosnovanu i potvrdio prvostupanjsko rješenje, te pri tome prihvatio izraženi pravni stav prvostupanjskog suda u

pogledu njegove stvarne nenadležnosti za postupanje po tužbi u ovom predmetu. Rješenjem drugostupanjskog suda potvrđeno je rješenje prvostupanjskog suda kojim se taj sud oglasio nenadležnim, ukinuo provedene radnje u postupku i odbacio tužbu.

Protiv ovog pravomoćnog drugostupanjskog rješenja tužitelj je izjavio reviziju zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka, s prijedlogom da se ukinu oba nižestupanjska rješenja i predmet vrati na ponovno suđenje prvostupanjskom sudu. Revident u reviziji ističe da su nižestupanjski sudovi nepravilno primijenili odredbu čl. 16. ZPP glede otklanjanja stvarne nadležnosti redovnog suda, jer da se radi o imovinsko-pravnom sporu koji je u isključivoj nadležnosti suda.

Odgovor na reviziju nije podnesen, niti se nadležni državni odvjetnik izjasnio o izjavljenoj reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je reviziju osnovanom, donio rješenje kojim ukida rješenje Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske u Zagrebu od 14. ožujka 2001. godine broj Pž-2606/00 i rješenje Trgovačkog suda u Splitu od 18. veljače 2000. godine broj P-1471/97 i predmet vraća sudu prvog stupnja na ponovni postupak.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da je za suđenje u ovom predmetu nadležan sud, a ne drugo domaće tijelo, kako to pogrešno smatraju nižestupanjski sudovi.

Prema odredbi čl. 72. Pomorskog zakona ("Narodne novine", broj 17/94, 74/94 i 43/96 - dalje PZ) za raspravljanje svih pitanja i rješavanje svih sporova u svezi s davanjem, izvršavanjem, opozivom, oduzimanjem ili izmjenom odluke o koncesiji na pomorskom dobru nadležno je ministarstvo nadležno za pomorstvo. Međutim, Vrhovni sud ocjenjuje da se u ovom slučaju ne radi o takvom sporu.

Vrhovni sud Republike Hrvatske zauzeo je stajalište da se prema tužbi u ovom sporu radi se o imovinsko-pravnom zahtjevu iz čl. 210. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine", broj 53/91, 73/91, 3/94, 7/96 i 112/99), a za suđenje o takvom zahtjevu nadležan je sud. Zbog toga je sud prvog stupnja počinio bitnu povredu odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 1. u svezi s čl. 16. st. 2. ZPP, koju nije otklonio drugostupanjski sud povodom žalbe, pa je i sud drugog stupnja počinio istu bitnu povredu odredaba parničnog postupka.

Temeljem odredbe čl. 400. st. 4. ZPP i čl. 394. st. 1. ZPP, Vrhovni sud Republike Hrvatske ukinuo je oba nižestupanjska rješenja i predmet vratio sudu prvog stupnja na ponovno suđenje.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

JURISDICTION OVER THE SETTLING OF DISPUTES ARISING FROM THE CLAIMS FOR COMPENSATION OF INVESTMENTS IN MARITIME DEMESNE

The settling of disputes arising from the claims for compensation of investments in maritime demesne is within the jurisdiction of the court.

ODGOVORNOST ZA ŠTETU NASTALU USLIJED RATNIH OPERACIJA NA BRODU USIDRENOM U LUCI

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Presuda broj: Rev-19/01-2 od 22. veljače 2001.
Vijeće: dr. sc. Ivo Grbin, kao predsjednik vijeća,
Miroslava Vekić, Tomo Gložinić, Ljubica Munić
Petar Milas, kao članovi vijeća

Prilikom bombardiranja tuženikov brod koji je bio usidren i vezan u luci, zapaljen je, konopi kojima je bio vezan su izgorjeli, a posljedica toga je bila da je tuženikov brod plovio bez nadzora. Došlo je do njegovog prevrtanja na mjestu gdje se nalazio tužiteljev čamac, koji je tom prilikom potopljen. Utvrđeno činjenično stanje ne daje osnova za zaključak da je tuženik nekom svojom radnjom ili propuštanjem skrivio nastalu štetu, odnosno da je tuženik znao ili mogao znati da će njegov brod propisno vezan u luci na dozvoljenom mjestu predstavljati opasnost za druga plovila, odnosno da će slijed događaja biti takav da će brod biti pogođen, zapaljen, konopi zbog požara prekinuti, te da će brod nošen vjetrom lutati bez nadzora. Događaji koji su slijedili u potpunosti su izvan tuženikove kontrole, on ih nije mogao predvidjeti, niti na bilo koji način nije mogao njima upravljati, odnosno spriječiti nastupanje štetnih posljedica. Zbog toga ne postoji odgovornost tuženika za štetu nastalu na tužiteljevom brodu.

Tužitelj je podnio tužbu za naknadu štete kojom potražuje novčanu naknadu zbog uništenja njegovog čamca. U tužbi navodi da je do štetnog događaja došlo prevrtanjem tuženikovog broda i potapanjem njegovog čamca koji je bio usidren u luci. Trgovački sud u Splitu presudom br. P-7489/92 od 13. studenog 1995. godine, odbio je tužiteljev tužbenim zahtjevom, da mu tuženik plati iznos od 9.493,00 kn sa zateznom kamatom po propisanoj stopi kroz vrijeme od 23. listopada 1992. godine, do isplate, kao i iznos od 19.300 DEM, odnosno protuvrijednost tog iznosa prema tečaju na dan isplate, a tužitelju je naloženo da tuženiku nadoknadi parnični trošak u iznosu od 3.520,00 kn. Tuženik je uložio žalbu, a Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, kao drugo-

stupanjski sud odbio je žalbu i svojom presudom od 15. listopada 1996. godine, br. Pž-2176/96-2 potvrdio presudu suda prvog stupnja.

Protiv te presude reviziju je izjavio tužitelj zbog pogrešne primjene materijalnog prava. U reviziji ističe da su nižestupanjski sudovi pogrešno primijenili materijalno pravo iz čl. 154. i 355. st. 1. Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi. Naime, revident smatra da je brod već u S. izgubio svojstvo sigurnog plovila i kao takav predstavljao opasnost za sigurnost plovnih putova u luci G., pa prema tome premještanje broda u luku G. predstavlja tuženikov propust i nepridržavanje propisa o sigurnosti plovidbe. Iz S., gdje je brod bio oštećen tuženik je mogao brod premjestiti na sigurno mjesto, gdje ne bi smetao plovidbi. Dakle, revident smatra da je tuženik odgovoran za nastalu štetu. Predlaže da Vrhovni sud Republike Hrvatske prihvati reviziju, preinači presude nižestupanjskih sudova na način da usvoji tužbeni zahtjev, odnosno da ukine presude nižestupanjskih sudova i predmet vrati na ponovno suđenje.

Tuženik nije dao odgovor na reviziju, a državni odvjetnik, kojem je revizija također dostavljena radi očitovanja u smislu čl. 390. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", br. 53/91, dalje ZPP) nije se očitovao na sadržaj revizije.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odbio je reviziju kao neosnovanu.

Ispitujući pobijanu presudu u smislu čl. 386. ZPP, Vrhovni sud je utvrdio da u provedenom postupku nije ostvarena bitna povreda odredbe ZPP iz čl. 354. st. 2. toč. 10., dakle, bitna povreda odredbe ZPP, na čije postojanje Vrhovni sud pazi po službenoj dužnosti. Vrhovni sud je ispitivao je li materijalno pravo pravilno primijenjeno i utvrdio da revizijski razlog pogrešne primjene materijalnog prava iz čl. 356. u svezi s čl. 385. st. 1. toč. 3. ZPP također nije ostvaren. Na utvrđeno činjenično stanje nižestupanjski sudovi su pravilno primijenili materijalno pravo. U provedenom je postupku utvrđeno da je brod bio oštećen u S. i da je na vlastit pogon dopremljen u luku G., gdje je na propisan način bio vezan. Tu je bio vezan na mjestu koje je odredila lučka kapetanija, dakle bio je vezan na mjestu za to određenom i na propisan način. Prilikom bombardiranja, kojem je bio izložen od 9. do 13. studenog 1991. godine, brod je zapaljen, konopi kojima je bio vezan su izgorjeli, a posljedica toga je bila da je tuženikov brod plovio bez nadzora prilikom čega je došlo i do prevrtanja broda baš na mjestu gdje se nalazio tužiteljev čamac, koji je tom prilikom potopljen.

U smislu čl. 755. Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi ("Narodne novine", br. 53/91.) brodar odgovara za pričinjenu štetu po načelu krivnje. Tuženik bi prema tome odgovarao za nastalu štetu, ako bi se ona mogla pripisati njegovoj krivnji, odnosno ukoliko bi postojala uzročna veza između ponašanja tuženika i nastale štete. Utvrđeno činjenično stanje ne daje osnova za zaključak da je tuženik nekom svojom radnjom ili propuštanjem skrivio nastalu štetu, odnosno da je tuženik znao ili mogao znati da će njegov brod propisno vezan u luci G. na dozvoljenom mjestu predstavljati opasnost

za druga plovila, odnosno da će slijed događaja biti takav da će brod biti pogođen, zapaljen, konopi u vatri prekinuti, te brod nošen vjetrom lutati bez nadzora.

U provedenom postupku, vještačenjem je utvrđeno da je tuženik poduzeo sve što su zahtijevala pravila struke, a događaji koji su slijedili bili su u potpunosti izvan njegove kontrole, on ih nije mogao predvidjeti, niti na koji način nije mogao njima upravljati, odnosno spriječiti nastupanje štetnih posljedica. Prema tome, nije moguće govoriti o krivnji tuženika za nastalu štetu.

Zbog navedenog, Vrhovni sud Republike Hrvatske je ocijenio da nisu ostvareni razlozi za reviziju, kako oni na koje taj sud pazi po službenoj dužnosti, tako i oni na koje revident upućuje u reviziji. Zbog toga je Vrhovni sud Republike Hrvatske na temelju čl. 393. ZPP, reviziju odbio kao neosnovanu.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

LIABILITY FOR LOSS OF SHIP ANCHORED IN PORT DUE TO WAR OPERATIONS

During shellfire, the defendant's ship, which was anchored and moored in the port, was caught by fire and the mooring ropes were burnt. As a consequence the defendant's ship was sailing unattended, the ship was capsized at the place where the plaintiff's boat was located and it sank. The established facts do not give grounds for the conclusion that the defendant caused the loss by an action on his part or failure to act or that the defendant knew or could have known that his ship, which was duly moored in the port at the permitted place, would represent a danger for other vessels or could have foreseen such sequence of events, i.e. that the ship would be hit, caught by fire, that the ropes would be burnt and that the ship swept away by wind would stray unattended. The events that followed were completely beyond the defendant's control, he could not foresee them or control them in any way or prevent harmful consequences. Therefore, there is no liability of the defendant for the loss of the plaintiff's boat.

ZAHTJEV ZA ISPLATU IZNOSA OSIGURANJA ZA SLUČAJ SMRTI POMORCA

Vrhovni sud Republike Hrvatske
Presuda broj: II Rev-155/1999-2 od 8. srpnja 2003.
Vijeće: Stanko Hautz, kao predsjednik vijeća,
mr. sc. Jasna Brežanski, Ivan Mikšića,
Katarina Buljan i Ljubica Munić, kao članovi vijeća

Zahtjev tužiteljica (supruge i kćerke pokojnog pomorca) za isplatu iznosa osiguranja za slučaj smrti pomorca, temeljem ugovora o radu, predstavlja zahtjev za ispunjenje ugovorne obveze. Znači, ne radi se o izvanugovornoj odgovornosti, nego o isplati ugovorenog iznosa osiguranja tužiteljicama, kao ugovornoj odgovornosti tuženika preuzetoj ugovorom o radu sklopljenim s pokojnim pomorcem koji u sebi uključuje i odredbe ugovora o osiguranju.

Predmet spora u revizijskoj fazi postupka je zahtjev tužiteljica (supruge i kćerke) pokojnog pomorca M. M. upravljen prema tuženiku kao poslodavcu za isplatu iznosa 34.000 USA dolara na ime ugovorenog iznosa osiguranja za slučaj smrti pomorca, temeljem ugovora o radu sklopljenog 11. veljače 1991. godine u Rijeci. Točkom 14. tog Ugovora o radu ugovoreno je i osiguranje pomorca u slučaju smrti. Smrću pokojnog pomorca M. M., preminulog 21. srpnja 1991. godine nastupio je osigurani slučaj, a time i ugovorna obveza poslodavca na isplatu osiguranog iznosa.

Presudom Trgovačkog suda u Rijeci br. P-3329/94. od 8. lipnja 1998. godine usvojen je tužbeni zahtjev i naloženo je tuženiku isplatiti tužiteljicama iznos od 34.000 USA dolara sa pripadajućom kamatom od 1. kolovoza 1991. godine do isplate, te parnični trošak u iznosu 37.405,20 kn. Žalbu protiv prvostupanjske presude uložio je tuženik.

Presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske br. Pž-4396/98. od 23. veljače 1999. godine žalba je odbijena i potvrđena je prvostupanjska presuda.

Protiv drugostupanjske pravomoćne presude tuženik je izjavio reviziju pobijajući presudu iz svih revizijskih razloga (čl. 385. st. 1. toč. 3. - Zakona o parničnom postupku - "Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99 - dalje: ZPP), te u istoj predlaže ukidanje nižestupanjskih presuda.

Tužiteljice su odgovorile na reviziju tuženika predloživši njeno odbijanje.

Državni odvjetnik Republike Hrvatske nije se izjasnio o reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da revizija nije osnovana. U obrazloženju presude Vrhovni sud je istaknuo da je zahtjev tužiteljica usmjeren na ispunjenje ugovorne obveze tuženika preuzete ugovorom o radu (koji u sebi uključuje i odredbe ugovora o osiguranju), pa se radi o ugovornoj odgovornosti tuženika glede zahtjeva za isplatu ugovorenog iznosa osiguranja tužiteljicama, a ne izvanugovornoj odgovornosti, kako su to pogrešno ocijenili nižestupanjski sudovi. S obzirom da se radi o potraživanju iz ugovornog odnosa, primjena odredbe čl. 28. i 29. ZRSZ ne dolazi u obzir, jer se te odredbe odnose na izvanugovorne odnose, a ovaj odnos to nije.

Tuženik u ovom sporu je inozemna pravna osoba, što znači da se radi o sporu s međunarodnim elementom. Prema odredbi čl. 49. st. 2. Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima ("Narodne novine", broj 53/91 - dalje ZRSZ), strane se mogu sporazumjeti o nadležnosti suda Republike Hrvatske, ako je barem jedna stranka državljanin Republike Hrvatske ili pravna osoba sa sjedištem u Republici Hrvatskoj. Točkom 26. Ugovora o radu određeno je, da u slučaju da se spor proistekao iz tog Ugovora ne uspije riješiti sporazumom između poslodavca i pomorca, spor će rješavati nadležni sud u Rijeci. Tom odredbom Ugovora o radu ugovorena je nadležnost suda u Rijeci, dakle suda u Republici Hrvatskoj, sve u smislu odredbe čl. 49. st. 2. ZRSZ, pa je sud Republike Hrvatske upravo nadležan za odlučivanje u ovoj pravnoj stvari. Stoga, prema shvaćanju Vrhovnog suda Republike Hrvatske neosnovano tuženik ističe revizijski razlog bitne povrede odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. toč. 3. ZPP.

U pogledu prigovora stvarne nenadležnosti trgovačkog suda, u smislu počinjene bitne povrede odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. toč. 4. ZPP, Vrhovni sud je zaključio da spomenuta bitna povreda nije učinjena. Prema odredbi čl. 19. toč. 1. b) Zakona o sudovima ("Narodne novine", broj 3/94, 100/96, 131/97, 129/00, 5/02 - dalje ZS) trgovački sudovi u prvom stupnju sude u sporovima koji se odnose na brodove i na plovidbu na moru i unutarnjim vodama, te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi) osim sporova o prijevozu putnika.

Nesporno je da se na predmetni spor primjenjuje plovidbeno pravo (čl. 127. Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi - "Narodne novine", broj 53/91), pa je zbog toga Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio da je neosnovan prigovor stvarne nenadležnosti trgovačkog suda.

S obzirom na sadržaj toč. 14. Ugovora o radu, a koja se odnosi na određivanje visine osiguranog iznosa u slučaju smrti pomorca (25.000 USA dolara + 3.000 USA dolara za svakog člana obitelji), te nespornu činjenicu da je tuženik fax porukom upućenom 30. kolovoza 1991. godine, ponudio tužiteljicama upravo ovaj iznos ugovorenog osiguranja (34.000 USA dolara), očito je da su se ugovorne stranke opredijelile za primjenu hrvatskog, kao mjerodavnog prava vezano za ovaj ugovorni odnos (čl. 19. ZRSZ).

Vrhovni sud Republike Hrvatske utvrdio je da je prihvaćanjem tužbenog zahtjeva materijalno pravo pravilno primijenjeno, bitne povrede odredaba parničnog postupka nisu počinjene, pa je zbog toga reviziju odbio kao neosnovanu, temeljem odredbe čl. 393. ZPP.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

CLAIM FOR PAYMENT OF SUM INSURED FOR DEATH OF SEAMAN

The claim made by plaintiffs (wife and daughter of the late seamen) against the defendant for payment of the sum insured for death of seaman on the basis of the employment contract concluded with the defendant represents a claim for fulfillment of a contractual obligation. This means that the issue here is not a non-contractual obligation, but payment to the plaintiffs of the sum insured under the contract pursuant to the defendant's contractual obligation assumed by the employment contract, which also includes relevant provisions of an insurance contract.

STVARNA NADLEŽNOST ZA POSTUPANJE U SPORU ZA NAKNADU ŠTETE NASTALE NA BRODU KOJI SE NALAZIO NA NAVOZU

Vrhovni sud Republike Hrvatske
Rješenje broj: Gr-679/1999-2 od 27. rujna 2000.
Vijeće: Veseljko Šeparović kao predsjednik vijeća,
Ilija Čuljat i Gordana Matasić-Špoljarić kao članovi vijeća

Za suđenje u sporu za naknadu štete nastale na brodu koji se u vrijeme štetnog događaja nalazio na navozu nadležan trgovački sud.

Tužitelj je podnio tužbu radi naknade štete nastale na brodu. Iz činjeničnih navoda tužbe proizlazi da je dana 11. srpnja 1990. godine tužiteljev brod koji se nalazio na navozu izgorio u požaru.

Općinski sud u Korčuli se rješenjem od 13. svibnja 1999. godine broj P-466/90 oglasio stvarno nenadležnim jer se po ocjeni toga suda radi o odgovornosti za štetu zbog oštećenja, tj. uništenja broda. Prema pravnom shvaćanju Općinskog suda u Korčuli, radi se o sporu koji se odnosi na brod, pa je za suđenje u ovom predmetu nadležan Trgovački sud u Splitu.

Trgovački sud u Splitu ocijenio je da nije stvarno nadležan, jer je u konkretnom slučaju brod samo predmet štete, a po ocjeni toga suda trgovački sudovi sude u sporovima koji se kumulativno odnose na brodove i na plovidbu na moru, a ne na sporove koji se odnose samo na brod sam po sebi bez njegove veze s plovidbom ili plovidbenim pravom.

Trgovački sud izazvao je sukob nadležnosti i predmet dostavio Vrhovnom sudu na odlučivanje u smislu odredbe čl. 22. st. 1. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99).

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je za postupanje u ovom predmetu stvarno nadležan Trgovački sud u Splitu.

Odredbom čl. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Narodne novine", broj 53/91) koji je važio u vrijeme štetnog događaja uređuju se između ostalog osnovni materijalnopravni odnosi glede brodova kao i ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, a isto proizlazi i iz odredbe čl. 1. Pomorskog zakonika ("Narodne novine", broj 17/94). Odgovornost za štetu je obvezni odnos u kome je štetnik u obvezi naknaditi uzrokovanu štetu, dok je oštećenik ovlašten zahtijevati njezinu

naknadu. Vrhovni sud je ocijenio da se u ovom predmetu radi o sporu radi naknade štete koja se odnosi na brod, pa je u smislu odredbe čl. 19. st. 1. toč. 1b. Zakona o sudovima za suđenje nadležan trgovački sud. Po toj zakonskoj odredbi trgovački sudovi u prvom stupnju sude u sporovima koji se odnose na brodove i na plovidbu na moru i unutarnjim vodama, te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi), osim sporova o prijevozu putnika, a u ovom predmetu radi se o sporu koji se odnosi na brod. Zbog izloženog, Vrhovni sud Republike Hrvatske je odlučio da je za postupanje u ovom predmetu stvarno nadležan Trgovački sud u Splitu.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

REAL COMPETENCE FOR THE SETTLING OF DISPUTES ARISING FROM THE CLAIMS FOR COMPENSATION OF DAMAGES ON THE SHIP WHICH WAS ON THE SLIPWAY

Commercial court has a real competence for settling of disputes arising from the claims for compensation of damages on the ship which was on the slipway.

ODGOVORNOST ZA ŠTETU ZBOG BOLESTI POMORCA (AZBESTOZA)

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Presuda broj: II Rev-93/01-2 od 26. rujna 2001.
Vijeće: Jakob Miletić, kao predsjednik vijeća,
Vjera Delić, Katarina Buljan, Marijan Ramušćak
i Gordana Matasić-Špoljarić, kao članovi vijeća

Azbest, obzirom na svoja štetna svojstva predstavlja opasnu stvar, zbog toga rad s njime predstavlja opasnu djelatnost (posebno kad tuženik nije osigurao odgovarajuću zaštitnu opremu). Šteta koja je nastala u svezi s opasnom stvari, tj. opasnom djelatnosti smatra se da potječe od te stvari tj. te djelatnosti, osim ako se ne dokaže da oni nisu uzrok štete. U tom slučaju, teret dokaza da šteta ne potječe od opasne stvari tj. opasne djelatnosti je na tuženiku. U konkretnom slučaju postoji uzročno posljedična veza između bolesti tužitelja (azbestoze) i njegove plovidbe kao člana posade na brodovima tuženika. Prema tome postoji i odgovornost tuženika za štetu koju uslijed bolesti tužitelj trpi.

Predmet spora je zahtjev tužitelja kao člana posade, usmjeren prema tuženiku kao brodaru, za naknadu štete zbog azbestoze, profesionalnog oboljenja, od kojeg je tužitelj obolio ploveći na brodovima tuženika.

Prema presudi Trgovačkog suda u Splitu, br. P-1355/96 od 16. srpnja 1998. godine tuženik je obvezan isplatiti tužitelju iznos od 180.000,00 kn sa pripadajućom kamatom od 16. srpnja 1998. godine do isplate, te parnični trošak u iznosu od 35.868,00 kn, dok je za više traženo tužbeni zahtjev odbijen.

Protiv prvostupanjske presude žalbu je uložio tuženik.

Presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, br. Pž-3732/98 od 23. veljače 1999. godine, žalba je odbijena i potvrđena je prvostupanjska presuda.

Protiv drugostupanjske pravomoćne presude tuženik je izjavio reviziju iz razloga bitne povrede odredaba parničnog postupka, te pogrešne primjene materijalnog. Tužitelj nije odgovorio na reviziju, niti se o istoj izjasnio Državni odvjetnik Republike Hrvatske.

Vrhovni sud Republike Hrvatske smatra da su s obzirom na utvrđenje nižestupanjskih sudova: da je tužitelj kao član posade (kadet, kasnije časnik) ploveći niz godina na brodovima tuženika dolazio u kontakt sa azbestom, te da tužitelj boluje od azbestoze pravilno nižestupanjski sudovi zaključili da je bolest tužitelja (azbestoza) upravo posljedica njegovog rada na poslovima na kojima je tužitelj dolazio u doticaj s azbestom. Stoga je pravilno ocijenjeno da postoji uzročno posljedična veza između bolesti tužitelja i njegove plovidbe kao člana posade na brodovima tuženika kao brodara, zbog čega i postoji odgovornost tuženika za štetu koju uslijed bolesti tužitelj trpi. Naime, prema odredbi čl. 161. st. 2. PZ za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, a koja je posljedica opasne stvari ili opasne djelatnosti brodar odgovara članu posade prema općim propisima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti. Zbog toga i šteta koja je nastala u svezi s opasnom stvari tj. opasnom djelatnošću smatra se da potječe od te stvari tj. djelatnosti, osim ako se ne dokaže da oni nisu uzrok štete, pri tome je teret dokaza da šteta ne potječe od opasne stvari tj. djelatnosti na tuženiku.

Azbest, obzirom na svoja štetna svojstva predstavlja opasnu stvar, zbog toga i rad s njime predstavlja opasnu djelatnost (posebno kad tuženik nije osigurao odgovarajuću zaštitnu opremu). Tuženik tijekom postupka nije uspio dokazati da šteta koju tužitelj trpi ne potječe od njegova rada u kojem je dolazio u doticaj sa azbestom, zbog toga na strani tuženika postoji odgovornost za štetu tužitelju.

Prema nalazu liječnika vještaka neuropsihijatra dr. M. M. i pulmologa dr. B. M. tužitelj je vezano za ovo oboljenje trpio strah srednjeg intenziteta dva mjeseca, lakog intenziteta jednu i pol godinu, te povremeni strah vezano za spoznaju o opasnosti pojave karcinoma, gledano u prosjeku dva sata tjedno prvu godinu, te jedan sat tjedno drugu godinu, da bi potom postepeno nestao. Trpio je fizičke bolove u vidu probadanja u prsima prilikom vremenskih promjena, te kod tužitelja zbog ovog oboljenja postoji smanjenje životne i radne aktivnosti od 30-40%.

Vodeći računa o tužiteljevoj dobi (rođen 1959. godine) i karakteru oboljenja, Vrhovni sud Republike Hrvatske, odlučio je da u konkretnom slučaju pravilnom primjenom materijalnog prava (čl. 200. Zakona o obveznim odnosima - "Narodne novine", br. 53/91, 91/92 i 112/99 - dalje: ZOO) tužitelju treba priznati s osnova fizičkih bolova 12.000,00 kn, straha 8.000,00 kn, te duševnih boli zbog smanjenih životnih aktivnosti 95.000,00 kn koji iznosi predstavljaju pravičnu novčanu naknadu, dok bi priznanje većih od tih iznosa bilo protivno cilju i svrsi kojoj je ova naknada namijenjena.

Ostali revizijski prigovori tuženika sadržajno su usmjereni na pogrešno i nepotpuno utvrđeno činjenično stanje, a iz tih razloga izjavljivanje revizije nije dopušteno (čl. 385. st. 3. ZPP-a).

Vrhovni sud je djelomično usvojio reviziju i preinačio presudu Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske u pogledu visine dosuđenih iznosa, a za više traženo tužbeni zahtjev je odbio.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

LIABILITY FOR LOSS DUE TO SEAMAN' S DISEASE (ASBESTOSIS)

Because of its harmful properties, asbestos represents a hazardous material. Therefore, any work involving asbestos represents a hazardous activity (particularly when the defendant has not provided adequate protective equipment). The loss that has been caused in connection with the hazardous material, i.e. hazardous activity is deemed to have arisen from that material, i.e. that activity, unless it is proved that these have not been the cause of the loss. In this case, the burden of proof that the loss has not arisen from hazardous material or hazardous activity lies with the defendant. In the concrete case there is a causal link between the plaintiff's disease (asbestosis) and his sailing as a member of the crew on board the defendant's vessels. Accordingly, the defendant is liable for the loss sustained by the plaintiff as a consequence of the disease.

STVARNA NADLEŽNOST ZA ODLUČIVANJE U RADNOM SPORU IZMEĐU ČLANA POSADE I BRODARA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Rješenje broj: Gr1-836/02-2 od 17. listopada 2002.
Vijeće: Vjera Delić, kao predsjednica vijeća,
dr. sc. Ivan Kaladić i mr. sc. Olga Jelčić, kao članovi vijeća

Pomorski zakonik propisuje nadležnost trgovačkog suda za suđenje u sporovima između člana posade i brodara. Ova zakonska odredba u odnosu na opću odredbu čl. 16. toč. 2. h) Zakona o sudovima, prema kojoj općinski sudovi sude u radnim sporovima, predstavlja lex specialis i mjerodavna je za određivanje stvarne nadležnosti u sporu između člana posade i brodara i kada je riječ o radnom sporu.

Tužitelj je podnio tužbu radi isplate Trgovačkom sudu u Rijeci. Trgovački sud u Rijeci svojim rješenjem od 14. prosinca 1998. godine broj P-1920/98-3 oglasio se stvarno nenadležnim za postupanje u ovom predmetu. Nakon pravomoćnosti rješenja predmet je ustupio Općinskom sudu u Rijeci, kao stvarno i mjesno nadležnom sudu. Stajalište je Trgovačkog suda u Rijeci da nije nadležan postupati u ovom predmetu, jer se radi o radnom sporu, koji prema čl. 18. i 19. Zakona o sudovima (Narodne novine 3/94, 100/96, 131/97 i 129/00) spada u nadležnost općinskog suda.

Općinski sud u Rijeci, smatrajući da nije stvarno nadležan, izazvao je sukob nadležnosti, te dostavio predmet Vrhovnom sudu na odlučivanje u smislu odredbe čl. 22. st. 1. i čl. 23. st. 2. Zakona o parničnom postupku (Narodne novine 53/91, 91/92 i 112/99; dalje ZPP). U svom dopisu od 24. rujna 2002. godine broj P-192/99 Općinski sud u Rijeci navodi da je prema odredbi čl. 161. st. 4. Pomorskog zakonika (Narodne novine br.17/94, 74/94,43/96) za suđenje u međusobnim sporovima između člana posade broda i brodara stvarno nadležan trgovački sud.

Rješavajući sukob nadležnosti između Trgovačkog suda u Rijeci koji se oglasio stvarno nenadležnim rješenjem od 14. prosinca 1998. godine broj P-1920/98-3 i Općinskog suda u Rijeci koji je taj sukob izazvao dopisom od 24. rujna 2002. godine broj P-192/99-4, u sjednici održanoj dana 17. listopada 2002. godine Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je za postupanje u ovom predmetu nadležan Trgovački sud u Rijeci.

Prema pravnom shvaćanju Vrhovnoga suda pravilno je stajalište Općinskog suda u Rijeci da je za postupanje u ovom sporu stvarno nadležan trgovački sud u Rijeci.

Naime, prema odredbi čl. 19. toč. 1. b) Zakona o sudovima trgovački sudovi sude u sporovima koji se odnose na brodove i na plovidbu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo, osim sporova o prijevozu putnika. Pomorski zakonik izričito u čl. 161. st. 4. određuje nadležnost trgovačkog suda za suđenje u sporovima između člana posade i brodara, pa ova zakonska odredba u odnosu na opću odredbu čl. 16. toč. 2. h) Zakona o sudovima, prema kojoj općinski sudovi sude u radnim sporovima, predstavlja *lex specialis* i mjerodavna je za određivanje stvarne nadležnosti u sporu između člana posade i brodara i kad je riječ o radnom sporu.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

REAL COMPETENCE FOR THE DISPUTES ARISING FROM THE CONTRACT ON EMPLOYMENT OF A CREW MEMBER

The Maritime Code provides that for any legal dispute of the crew member with the ship operator the real competence shall lie with commercial courts competent for the settlement of maritime disputes. This legal provision supersedes general provision anticipated in the Judiciary Act which provides that municipal courts have real competence in labor disputes.

MJERODAVNO PRAVO ZA ODGOVORNOST ZA ŠTETU ZBOG TJELESNE OZLJEDE POMORCA

VISOKI TRGOVAČKI SUD
REPUBLIKE HRVATSKE
Presuda broj: XIV Pž-2596/01-2 od 5. studenog 2002.
Vijeće: Zdravko Junačko, mr. sc. Lucija Čimić, Veljko Mudrić

U slučaju izvanugovorne odgovornosti za štetu zbog tjelesne ozljede pomorca nastale na radu na stranom brodu za koju odgovara strani poslodavac mjerodavno je pravo mjesta gdje je štetna radnja izvršena ili gdje je posljedica nastupila, ovisno o tome koje je od ta dva prava povoljnije za oštećenika. Nezgoda u kojoj je stradao hrvatski pomorac dogodila se na stranom brodu u teritorijalnom moru strane države. Znači, štetna radnja je izvršena (nastala) u inozemstvu. Štetna posljedica za tužitelja nastupila je na području Republike Hrvatske jer je tužitelj osoba s prebivalištem u Republici Hrvatskoj, osim toga svaka daljnja šteta za tužitelja nastaje u Republici Hrvatskoj. Sud je ocijenio da se primjenjuje pravo Republike Hrvatske, kao mjerodavno pravo mjesta gdje je štetna posljedica nastupila i kao pravo koje je povoljnije za oštećenika.

Tužitelj je na temelju ugovora o radu sa tuženikom od 31. kolovoza 1993. godine ukrcan na motorni brod "*Arctic*" na poslovima drugog časnika palube. Dana 3. rujna 1993. godine za vrijeme boravka broda u Grčkoj luci Pirej prilikom provjere sigurnosne opreme u čamcu za spašavanje dogodio se štetni događaj u kojem je tužitelj zadobio tešku tjelesnu ozljedu. Tužitelj je protiv tuženog podnio tužbu kojom potražuje naknadu štete po osnovu trajnog invaliditeta, tj. smanjene životne aktivnosti, pretrpljenih fizičkih bolova, pretrpljenog straha, izgubljene zarade, tuđe pomoći.

Tuženik je osporio tužbeni zahtjev u cijelosti. Istaknuo je prigovor međunarodne nenadležnosti hrvatskog suda jer je njegovo sjedište u inozemstvu. Posebno u odgovoru na tužbu ističe da nije odgovoran za nastalu štetu jer uzrok pada čamca za spašavanje nije dotrajalost čelične užadi već podizanje ručice za unutrašnje otpuštanje čamca. Ručicu je otpustio tužitelj kada je ušao u čamac jer je nakon pada čamca ručica pronađena u poziciji "otpušteno", a izvađen je bio i sigurnosni klin. Zbog toga je tužiteljevo ponašanje samoinicijativno bez naloga nadređenih, što znači da su pad

čamca i posljedice kod tužitelja prouzročeni postupkom tužitelja zbog kojih ne postoji odgovornost tuženika. Također, tuženik je osporio visinu tužbenog zahtjeva i prirodu zadobivenih ozljeda.

Prvostupanjski sud je proveo dokazni postupak uvidom u sve dokaze priložene spisu, te proveo sudska vještačenja po vještacima medicinske i financijske (aktuarske) struke.

Iz provedenog dokaznog postupka prvostupanjski sud je utvrdio da se u ovom predmetu radi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu, čija je posljedica nastupila na području Republike Hrvatske i to po osnovu teške tjelesne ozljede, te da će daljnja šteta nastupiti u Republici Hrvatskoj, radi čega je nadležan sud u Republici Hrvatskoj. Sud je ocijenio neosnovanim prigovor promašene pasivne legitimacije jer je ugovor o radu tužitelj zaključio upravo sa tuženikom.

Utvrdio je nespornim da je 4. rujna 1993. godine tužitelj ozlijeđen na radu i to prilikom provjere sigurnosne opreme (čamca za spašavanje) na brodu koji je duže vrijeme stajao u raspremi u luci. Tužitelj je ukrcan kao i drugi članovi posade na brod iz Pireja do Indije. U odnosu na nastali štetni događaj zaključio je da postoji krivnja, odnosno odgovornost tuženika obzirom da je prvi časnik palube dao nalog tužitelju da poduzme određene radnje, što znači da je radio pod njegovim nadzorom odnosno po njegovom nalogu. Opseg i visinu štete sud je utvrdio iz provedenih vještačenja (medicinskog i aktuarskog).

Trgovački sud u Rijeci presudom br. P-1949/98-64 od 27. veljače 2001. godine, u točki I naložio je tuženiku da plati tužitelju USD 259.242,96 sa kamatom po stopi koju banka u mjestu ispunjenja plaća na devizne štedne uloge po viđenju od 27. veljače 2001. do isplate, pod točkom II odbio je tužitelja s tužbenim zahtjevom za kamatu na iznos USD 259.242,96 za razdoblje od 3. rujna 1993. do 26 veljače 2001. godine, pod točkom III utvrdio je da ne postoji potraživanje tuženika prema tužitelju u iznosu USD 22.650,00. Ujedno je rješenjem u točki I utvrdio da je tužba povučena za iznos USD 74.783,26, a u točki II naložio je tuženiku da plati tužitelju trošak postupka u iznosu kn 77.775,00 kn.

Protiv presude žalbu je podnio tuženik iz svih žalbenih razloga. Što se tiče pitanja međunarodne nadležnosti hrvatskog suda, tuženik ističe da se odredbe ZPP-a o mjesnoj nadležnosti mogu primijeniti tek ako u ZRSZ-u nema izričite odredbe o međunarodnoj nadležnosti za određenu vrstu sporova - čl. 27. stavak 2 ZPP-a. Obzirom da se radi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu za koju ZRSZ sadrži odgovarajuću odredbu o međunarodnoj nadležnosti za izvanugovornu odgovornosti, supsidijarnoj primjeni čl. 52. nema mjesta, a obzirom da se radi i izvanugovornoj odgovornosti nema osnova ni za primjenu čl. 58. st. 3 ZPP-a.

U odnosu na nastanak samog štetnog događaja, smatra da sud nije utvrdio razlog pada čamca za spašavanje, a iz provedenih dokaza ne proizlazi da je tužitelj od bilo

koga dobio izričiti nalog za ulazak u čamac, već je u čamac ušao samoinicijativno, a uzrok pada nije u dotrajalosti odnosno pucanju čelične užadi. Uzrok pada je, prema mišljenju tuženika, odvajanje čamca od koloturnika do koga je došlo zbog vađenja sigurnosnog klina, te otpuštanja unutrašnje kočnica, što je učinio sam tužitelj. Što se tiče primjene materijalnog prava, sud je pogrešno okvalificirao spor kao spor o izvanugovornoj odgovornosti, jer po mišljenju tuženika to je spor iz radnog odnosa (čl. 998. ZPUP), pa je mjerodavno pravo države čiju pripadnost brod ima. Osim toga u primjeni mjerodavnog prava sud nije utvrdio koje je pravo povoljnije za oštećenika. U pogledu odgovornosti brodara za tjelesne ozljede članova posade, tuženik smatra da bi sud prvo trebao odlučiti je li tuženik brodar motornog broda "*Arctic*." Naime, tvrdi da tuženik nije bio ni vlasnik broda ni nositelj plovidbenog pothvata, pa ga se ne može smatrati brodarom, te za tjelesnu ozljedu člana posade ne može odgovarati kao brodar. Tuženik bi mogao odgovarati za tjelesnu ozljedu tužitelja kao poslodavac za ozljedu na radu.

Također, tuženi u žalbi ističe da se na temelju toga što je sud utvrdio da brod nije imao dozvolu za isplovljavanje, ne može zaključiti da je postojala mana broda.

Drugostupanjski sud (Visoki trgovački sud Republike Hrvatske) odbio je žalbu tuženika kao neosnovanu i potvrdio presudu i rješenje Trgovačkog suda u Rijeci br. P-1949/98 od 27. veljače 2001.

Uvidom u spisu priložene dokaze, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske je prihvatio utvrđenje prvostupanjskog suda da se u ovom predmetu radi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu, te da je štetna posljedica nastupila na području Republike Hrvatske, jer je tužitelj osoba s prebivalištem u Republici Hrvatskoj. Bez obzira na to što je štetna radnja nastupila na brodu, svaka daljnja šteta za tužitelja nastaje u Republici Hrvatskoj.

Drugostupanjski sud smatra da su neosnovani navodi tuženika u žalbi o pitanju međunarodne nadležnosti hrvatskog suda. Ispitujući pobijanu presudu u granicama žalbenih razloga sukladno odredbi čl. 365. st. 2. Zakona o parničnom postupku (NN br. 53/91 i 91/92), drugostupanjski sud je ocijenio da prvostupanjska presuda nema bitnih povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. ZPP-a na koje taj sud pazi po službenoj dužnosti.

Drugostupanjski sud je utvrdio da iz tijeka cijelog postupka, a što među strankama nije ni sporno, proizlazi da je tužitelj ozlijeđen prilikom rada na brodu, odnosno prilikom provjere sigurnosne opreme - čamca za spašavanje, na brodu koji je duže vremena stajao u raspremi u luci Pirej radi plovidbe do Indije. Sporno je kako je došlo do samog štetnog događaja, odnosno tko je odgovoran za štetu nastalu tužitelju. Naime, sud je utvrdio da je tužitelj radio na provjeri sigurnosne opreme na brodu i to po nalogu prvog časnika palube, zbog toga smatra da za štetu nastalu tjelesnom ozljedom tužitelja odgovara brodar sukladno tada važećem Zakonu o pomorskoj i

unutrašnjoj plovidbi (NN br. 53/91, 26/93 i 17/94). Sud je utvrdio da je riječ o brodu koji je dvije godine stajao u raspremi, pa je radi potrebe isplovljivanja ukrcana minimalna posada u kojoj je bio i tužitelj. Osim toga utvrđeno je da brod nije imao potvrdu o ispravnosti za plovidbu, radi čega su inspektor i tužitelj radili u cilju provjeravanja sigurnosne opreme, kako bi brod dobio potrebne dozvole za isplovljivanje odnosno namjeravano putovanje.

U odnosu na navode tuženika u žalbi glede odnosa tužitelja i tuženika kao i svojstva tuženika u odnosu na brod (pitanje pasivne legitimacije), drugostupanjski sud je analizom predmetnog ugovora o zaposlenju utvrdio da je tuženik naveden kao menadžer, a tužitelj kao pomorac, s time da je izričito ugovoreno zaposlenje na putovanje brodom "*Arctic*", a ugovorom su propisane obveze tužitelja i tuženika. Dakle, tuženik je plovidbeni poduzetnik u smislu organizacije plovidbenog pothvata, jer su stranke ugovorile točno određene međusobne obveze u smislu putovanja brodom "*Arctic*" koji plovi pod zastavom St. Vincenta iz Pireja do Alanga (Indija) s početkom 26. kolovoza 1993. godine. Iz toga je sud zaključio da se u ugovornom odnosu po osnovi navedenog putovanja i spomenutim brodom nalaze upravo tuženik i tužitelj, radi čega su u tom pravcu žalbeni navodi tuženika neosnovani.

U pogledu žalbenih navoda tuženika koji se tiču navoda da nije utvrđen razlog pada čamca za spašavanje, drugostupanjski sud je uvidom u dokaze priložene spisu utvrdio da je na okolnost pada čamca za spašavanje prvostupanjski sud izveo dokaz saslušavanjem tužitelja, uvid u uvjerenje zapovjednika broda od 8. rujna 1993. godine, izvješće o nezgodi prvog časnika palube D. D. od 5. rujna 1993. godine, te izjavu inspektora na navedenom brodu od 11. listopada 1999. godine, te da je iste dokaze detaljno analizirao u obrazloženju svoje presude. Drugostupanjski sud je ocijenio da tuženik ničim nije potkrijepio svoje tvrdnje da je ručica bila otpuštena, a sigurnosni klin izvađen, odnosno da je tužitelj pri navedenim radnjama samoinicijativno djelovao. Drugostupanjski sud smatra da je iz navedenih dokaza pravilno prvostupanjski sud izveo zaključak da postoji krivnja na strani tuženika za nastali štetni događaj. Osim toga sud je uvidom u dokaze analizirao cjelokupnu situaciju navodeći nespornim da se radi o brodu koji je oko dvije godine stajao u raspremi, radi čega je za potrebe isplovnjavanja i ukrcana minimalna posada, među njima i tužitelj. Sudovi su ocijenili da je tužitelj bio svjestan stanja u kojem se brod nalazi, pa se iz njegovog ponašanja može zaključiti da je postupao s povećano pažnjom, što je potvrdio zapovjednik broda.

Drugostupanjski sud smatra da je prvostupanjski sud pravilno ocijenio da je tužitelj dokazao krivnju tuženika za nastalu štetu tužitelju. Sukladno odredbi čl. 127. ZPUP-a, pa sud ocjenjuje neosnovanima navode tuženika u žalbi iznijete u tom pravcu. U predmetnom slučaju radi se o izvanugovornoj odgovornosti, pa je glede materijalnog prava mjerodavna odredba čl. 28. ZRSZ prema kojoj je mjerodavno pravo mjesta gdje je radnja izvršena ili gdje je posljedica nastupila, ovisno o tome koje je od ta dva

prava povoljnije za oštećenika, pa je prvostupanjski sud pravilno zaključio da se primjenjuje pravo Republike Hrvatske.

Drugostupanjski sud smatra da je prvostupanjski sud pravilno i potpun utvrdio činjenično stanje, te pravilno primijenio i materijalno pravo odredbe čl. 127. ZPUP, članka 200., čl. 188., čl. 189., čl. 195, čl. 277. st. 1. ZOO-a, a imajući u vidu ugovorna utanačenja stranaka u ugovoru o zaposlenju od 31. prosinca 1993. godine, te čl. 193. st. 2. čl. 154. st. 1. čl. 155. ZPP-a.

Zbog navedenih razloga žalba tuženika je odbijena kao neosnovana i temeljem odredbe čl. 368. ZPP-a potvrđena je pobijana prvostupanjska presuda.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

APPLICABLE LAW FOR OPERATOR'S LIABILITY FOR DAMAGES ARISING FROM THE INJURY OF A CREW MEMBER

In case of non contractual liability the applicable law for the loss caused by physical injury of a crew member occurred at work on foreign ship (which is the liability of the foreign employer) is the law of the place where the loss was caused or where the consequences occurred, depending on which law is more convenient for the injured party. The accident in which a Croatian seaman was injured occurred on foreign ship in the territorial sea of foreign state. However, the consequences of this accident arose in the Republic of Croatia where the plaintiff has his residence. In this case the applicable law is Croatian law i.e. the law of the state in which the consequences of the accident are felt and which is more convenient for the injured party.

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

JESU LI NARUČITELJI PRIJEVOZA U BRODARSKOM UGOVORU OVLAŠTENI OGRANIČITI ODGOVORNOST U ODNOSU NA TRAŽBINE BRODOVLASNIKA PREMA NJIMA

QUEEN'S BENCH DIVISION (COMMERCIAL COURT)
Presuda od 27. ožujka 2003.
CMA CGM S.A.
v.
CLASSICA SHIPPING CO. LTD.
(Brod "Djakarta")

Iz razvoja ograničenja odgovornosti prije Konvencije iz 1976., uz to iz cjelokupnog konteksta, cilja i svrhe Konvencije iz 1976. slijedi da ona ne propisuje ovlaštenje naručiteljima prijevoza u brodarskom ugovoru (čartererima) da ograniče odgovornost kada brodovlasnici imaju tražbine koje su usmjerene protiv njih. Pravo ograničiti odgovornosti odnosi se na osobe navedene u čl. 1 (2), a bitno je da je njihova odgovornost za tražbine za koje je dopušteno ograničiti odgovornost proizašla iz svojstva vlasnika, te da odgovornost (tražbina) nije nastala prema brodovlasniku kao tražbina nastala iz uloge čarterera kao vlasnika.

Čarter partijom dopunjenom *NYPE* formularom od 9. travnja 1999. vlasnik broda dao "u čarter" svoj brod za prijevoz kontejnera *CMA Djakarta*, tj. s naručiteljem prijevoza (čartererom) sklopio je brodarski ugovor na vrijeme. Brod je iskorištavan u linijskoj plovidbi.

Za vrijeme trajanja brodarskog ugovora 10. lipnja 1999. na brodu se dogodila eksplozija i požar. Brod je napušten. Služba spašavanja pristupila je spašavanju broda i tereta. Nakon iskrcavanja kontejnera, onih koji su bili oštećeni, kao i neoštećenih brod je podvrgnut temeljitom popravku.

Brodovlasnici potražuju od naručitelja prijevoza (čarterera) štetu u ukupnom iznosu od 26,638,032 USD, koja uključuje obeštećenje u pogledu onoga što su brodovlasnici morali platiti na ime tražbina vlasnika tereta, štetu zbog izigravanja klauzula sadržanih u brodarskom ugovoru u svezi s prijevozom opasnog tereta, kao i doprinos u zajedničkoj havariji. Uporište za svoju tužbu vlasnici nalaze u činjenici da se eksplozija

i požar mogu pripisati teretu, odnosno pošiljci dva kontejnera u kojima je prevožen opasni teret (prašak za izbjeljivanje). Ta pošiljka predstavljala je kršenje izričitih uvjeta sadržanih u brodarskom ugovoru u svezi zabrane prijevoza opasnog tereta.

Arbitražna odluka donijeta je u korist brodovlasnika, a nju osporavaju naručitelji prijevoza. To svoje pravo naručitelji prijevoza ostvaruju prema s. 69 *Arbitration Act 1996.*

U svojoj odluci arbitri se pozivaju na odluku u slučaju *The Aegean Sea, [1998] 2 Lloyd's Rep. 39.* Prema odluci u tom arbitražnom predmetu naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterers*) nisu ovlašteni ograničiti svoju odgovornost za tražbine prouzrokovane vlasnicima u pogledu određivanja nesigurne luke.

Pravno pitanje koje je predmet ovog spora i arbitražne odluke je jesu li naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru ovlašteni ograničiti svoju odgovornost prema brodovlasnicima za tražbine brodovlasnika prema njima i to primjenom *Merchant Shipping Act 1995* i Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Čartereri zamjećuju, ukoliko se pozitivno odgovori na to pitanje tada se bezuvjetno može tvrditi da je odluka u slučaju *Aegean Sea* pogrešna.

Čartereri (naručitelji prijevoza) tvrde da su ovlašteni ograničiti svoju odgovornosti prema odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (*1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims*).

Ističu da kao naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme (*time charter*) ulaze izravno u kategoriju osoba ovlaštenih ograničiti svoju odgovornost kako je propisano čl. 1 Konvencije iz 1976, a koji glasi:

Čl. 1.

1. Vlasnici brodova i spašavatelji ... mogu ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama ove Konvencije ...

2. Izraz "vlasnik broda" znači vlasnik, naručitelj (u brodarskom ugovoru), brodar i menadžer pomorskog broda.

Nadalje, naručitelji tvrde da cjelokupni odštetni zahtjev koji proizlazi iz nezgode u potpunosti ulazi u kategoriju zahtjeva prema čl. 2. iste Konvencije.

O sporu je odlučivao prvostupanjski trgovački sud (*Queen's Bench Division - Commercial Court*).

U odluci sud iznosi tumačenje ranijih konvencija u pogledu kruga osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. Uspoređuje međusobno njihova rješenja s ciljem iscrpnog obrazloženja svog pravnog stajališta koje zauzima u ovom predmetu.

Sud u posebnom odjeljku odluke iznosi tumačenje Konvencije iz 1976. Dio 185 *Merchant Shipping Act 1995 ("1995 Act")* propisuje da je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976 *("1976 Convention")* kao što je istaknuto u

dodatku Akta, na snazi je u Ujedinjenom Kraljevstvu (osim nekih iznimaka koje nisu relevantne za ovaj predmet). Kao ugovor Konvenciju iz 1976. treba tumačiti u skladu s načelima utvrđenim Bečkom konvencijom o pravu ugovora (*1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*). Čl. 31 Bečke konvencije propisuje da ugovor treba tumačiti u dobroj vjeri u skladu s izvornim značenjem pojmova ugovora, njihovim kontekstom i u skladu s njegovim predmetom i svrhom. U pogledu utvrđivanja konteksta zajedno s predmetom i svrhom Konvencije 1976, sud smatra da treba primijeniti pristup prikaza povijesnog razvoja ograničenja odgovornosti i pojedinih odredbi Konvencije koja je neposredno prethodila Konvenciji iz 1976., a to je Konvencija iz 1957. (*The 1957 Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships - "The 1957 Convention"*).

U nastavku odluke sud pristupa prikazu povijesti ograničenja odgovornosti.

Prvo zakonom dopušteno ograničenje odgovornosti može se pronaći u *Responsibility of Shipoweners Act, 1733* koji je dopuštao vlasnicima da ograniče svoju odgovornost u pogledu krađe zapovjednika i članova posade do iznosa vrijednosti broda i prijevoznine. U uvodu ovog propisa navedeno je da su značajni ciljevi i važnost za Kraljevinu pospješiti porast broja brodova i spriječiti destimulaciju trgovaca, jer u protivnom to nužno može predstavljati trend koji će šteti Kraljevstvu.

Od godine 1786. ograničenje odgovornosti se moglo odnositi na posljedice bilo koje radnje zapovjednika i posade koje su se dogodile bez znanja vlasnika. Slijedeći korak u razvoju ove materije je Trgovački pomorski zakon iz 1854. (*Merchant Shipping Act, 1854*) u kojem se minimalna vrijednosti ograničenja odgovornosti računala prema tonaži broda. To se dalje razvijalo u Izmjenama i dopunama Trgovačkog pomorskog zakona iz 1862. (*Merchant Shipping Act i Amendment Act 1862*) u kojem su iznosi ograničenja po toni propisani bez obzira na stvarnu vrijednost broda.

Najvažniji pomorski zakonik devetnaestog stoljeća bio je Trgovački pomorski zakon iz 1894. (*Merchant Shipping Act, 1894 - "the 1894 Act"*) koji je sjedinio ranije zakonodavstvo. Dio 503 propisuje ograničenje odgovornosti za vlasnike u pogledu slijedećih događaja:

503 (1) Vlasnici brodova, Britanskih ili stranih neće biti odgovorni za štete koje prelaze slijedeće iznose ukoliko su svi ili bio koji od nabrojenih događaja nastupili bez njihove osobne krivnje;

(b) ... Ako je bilo koja šteta ili gubitak prouzročen stvarima, trgovačkom teretu, ili drugim stvarima, kao i svemu drugome što se nalazi na brodu; ...

(d) Ako su bilo koji gubitak ili oštećenje prouzročeni bilo brodu, ili stvarima, trgovačkom teretu, ili drugim stvarima ili svemu što se nalazi na brodu, bilo kojem drugom brodu iz razloga nautičke pogreške; ...

Prema Trgovačkom pomorskom zakoniku iz 1906. (*Merchant Shipping Act, 1906*) smatra se da izraz "vlasnik" (*owner*) uključuje osobu kojoj je brod dan u zakup, znači, zakupoprimatelja (*any charterer to whom the ship is demised*).

Prvi pokušaj međunarodnog ujednačavanja načela o ograničenju odgovornosti bio je 1924. godine kada je donijeta Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Seagoing Vessels - "1924 Convention"*).

Prema čl. 1 Konvencije odgovornost vlasnika pomorskog broda ograničena je do visine vrijednosti broda, prijevoznine i uzgrednosti broda i to za:

(1) naknadu štete trećim osobama prouzročene na kopnu ili na vodi djelima ili krivnjom zapovjednika broda, posade, peljara ili drugih osoba u službi broda;

(2) naknadu štete na teretu koji je predan zapovjedniku broda radi prijevoza, ili na stvarima i predmetima koji se nalaze na brodu;...

Što se tiče opsega odgovornosti Konvencija iz 1924. donosi daljnje izmjene. Prihvatila je granicu odgovornosti najviše do visine vrijednosti broda, ali granica nije utvrđena po razredima s obzirom na tonažu broda.

Čl. 10 Konvencije iz 1924. predviđa da se njezine odredbe primjenjuju i na brodara nevlasnika i glavnog naručitelja u brodarskom ugovor kada su oni odgovorni za slučajeve predviđene u spomenutom čl. 1.

Iako je Konvencija iz 1924. potpisana od strane Britanske vlade, ne postoje amandmani kojima bi se ona inkorporirala u pravo Ujedinjenog Kraljevstva.

Konvencija iz 1957. privukla je veću potporu i to ne samo u Ujedinjenom Kraljevstvu. Osim toga, ona je zamijenila Konvenciju iz 1924. između država koje su ratificirala ovu kasniju. Pravo ograničenja odgovornosti se i dalje pruža vlasnicima, ali je kategorija događaja za koje se može ograničiti odgovornost proširena.

Čl. 1 (1) Vlasnik pomorskog broda može ograničiti svoju odgovornost za tražbine koje nastanu iz jednog od slijedećih uzroka...

(a) ... gubitka ili oštećenja bilo koje imovine koja se nalazi na brodu;

(b)... gubitka ili oštećenja na drugoj imovini ili povreda bio kojih prava prouzrokovanih djelom, propustom ili greškom bilo koje osobe na brodu za koju odgovara vlasnik, ili bilo koje osobe koja se ne nalazi na brodu, a za koju odgovara vlasnik, pod uvjetom da se u posljednjem slučaju djelo, nemarnost ili krivnja odnose na plovidbu, upravljanje brodom ili na ukrcavanje, prijevoz ili iskrcavanje tereta ...

Krug osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost je također proširen, čl. 6:

(2) Odredbe ove konvencije će se primjenjivati i na naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodara, menadžera broda, kao i na zapovjednika broda, članove posade i druge osobe kojima se u svom poslovanju služi vlasnik, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, brodara, menadžer broda kada svi djeluju u okviru svojih

ovlaštenja na isti način na koji se primjenjuju na samog vlasnika, a da ukupan iznos ograničene odgovornosti vlasnika, kao i svih spomenutih osoba za tjelesne i materijalne štete koje proizlaze iz istog događaja neće moći prelaziti iznose određene u čl. 3. ove konvencije.

Dosljedno sa takvom praksom, zakonodavac je inkorporirao Konvencijska rješenja u Englesko zakonodavstvo. Konvencija iz 1957 je ozakonjena u *Merchant Shipping Liability of Shipowners and Others Acts, 1958 - "the 1958 Act"* u formi izmjene Zakona iz 1894. Novi stavak (d) članka 1 (1), zamijenio je čl. 503 Zakona iz 1894.

(d) Ako je bilo koji gubitak ili oštećenje prouzročen bilo kojoj imovini (drugačijoj od imovine spomenute u čl (b) ovog podstavka) ili je bilo koje pravo narušeno djelom ili propustom bilo koje osobe (bilo na brodu ili ne) u plovidbi ili upravljanju brodom, ili ukrcajem, prijevozom, iskrcajem tereta ... ili nekim drugim djelom ili propustom neke osobe na brodu.

Također, u pogledu prilagodbe članku 6 (2) Konvencije, članak 3. Zakona iz 1958. propisuje:

Osobe čija odgovornost je povezana s brodom, isključena ili ograničena na temelju dijela 8 *Merchant Shipping Act-a* uključuje svakog naručitelja prijevoza i bilo koju drugu osobu koja ima interes na brodu ili ima posjed broda, a osobito menadžera ili brodara broda.

Dio 5 i 6 Zakona iz 1958 ostvaruje učinak postignut člankom 2(4) i 5 Konvencije iz 1957. u pogledu osnivanja fonda i ograničenja prema kojima vjerovnici kojima je fond namijenjen ne mogu ostvarivati nikakvo pravo za ista potraživanja na drugoj imovini vlasnika pod uvjetom da je fond ograničene odgovornost stvarno raspoloživ u njihovu korist. Ove odredbe, ističe se u presudi, pružaju izvrstan primjer teškoća koje se pojavljuju kada zakonodavac nastoji prenijeti riječi konvencije u puno konvencionalniji jezik engleskog zakonodavca. *The Putbus, [1969] P. 136 per Lord Denning at p. 149.*: "To nije dio engleskog. To je samo skup riječi - simbola."

Dvadeset godina kasnije, 1976. godine nova konvencija uvodi značajne promijene u pogledu granica odgovornosti i okolnosti zbog kojih se gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Ukratko, konvencija je značajno povisila granice odgovornosti, uvela izdašniji fond, a pravo na ograničenje može se osporiti u izuzetnim okolnostima. (*vidjeti: The Leerort, [2001] 2 Lloyd's Rep. 291*).

Međutim, konvencija iz 1976. uvelike ostavlja nedirnut problem kruga osoba koje su ovlaštene ograničiti odgovornost. Koristi nešto drugačiji izričaj u opisivanju kategorije osoba ovlaštenih ograničiti odgovornost:

Članak 1.

1. Vlasnici brodova i spašavatelji, kako se definiraju u daljnjem tekstu, mogu ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama ove Konvencije za tražbine navedene u čl. 2.

2. Izraz "vlasnik broda" znači vlasnik, naručitelj (u brodarskom ugovoru), brodar i menadžer broda.

Kao što je očito, glavna izmjena je u uvođenju nove kategorije (osobe), nazvane "spašavatelji". Ovaj dodatak uvršten je kao posljedica reakcije brodarske zajednice na odluku Doma lordova u predmetu *The Tojo Maru, [1972] A. C. 242.* U odluci je zauzeto stajalište da spašavatelji nisu ovlašteni ograničiti odgovornost u pogledu propusta njihovog ronioca. Nije ovlašten niti ronioc niti oštećeni brod jer se nisu nalazili na spašavateljevom tegljaču, a također, ronilac nije sudjelovao u upravljanju tegljačem.

Nakon izloženog povijesnog pregleda ograničenja odgovornosti sud iznosi argumentaciju stranaka u ovom predmetu.

Naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme smatraju da ulaze u kategoriju osoba ovlaštenih ograničiti svoju odgovornost kako je propisano u čl. 1., te da tražbine za naknadu štete koje su proizašle iz nezgode potpadaju pod tražbine iz čl. 2.

Brodovlasnici smatraju da je iz cijelog konteksta, uzimajući u obzir svrhu konvencije pravo na ograničenje reducirano na osobe koje su navedene u čl. 1 (2) čija odgovornost za tražbine za koje je dopušteno ograničiti odgovornost (*qualifying claim*) nastaje iz svojstva vlasnika, znači, zbog toga što su preuzeli odgovornosti koje inače preuzima vlasnik. Prema činjenicama ovog slučaja, samo po sebi je razumljivo da ni jedan dio tražbine ne proizlazi iz uloge čarterera u svojstvu vlasnika.

Nadalje, naručitelji prijevoza (čartereri) koji osporavaju arbitražnu odluku smatraju da ne bi bilo razumljivo ograničiti značenje riječi brodovlasnik. Prema njihovom shvaćanju, u njezin sadržaj se može uključiti i zakupoprimatelje (*demise charterer*), naručitelje iz brodarskog ugovora na vrijeme (*time charterer*), naručitelje iz brodarskog ugovora na putovanje (*voyage charterer*), naručitelje iz brodarskog izletničkog ugovora na vrijeme (*time trip charterer*), naručitelje iz brodarskog ugovora na "uzastopna" putovanja (*consecutive voyage charterer*), podčarterere (*sub charterer*), i čak naručitelje prijevoza za određeno brodsko mjesto ili određeni dio brodskog prostora (*slot charterer*). Upotrebom pojmova iz Konvencije 1976. nastoji se ujednačiti pravila o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine upućivanjem na jedino dvije kategorije osoba: brodovlasnike (*shipowner*), na jednoj strni i spašavatelje (*salvors*) na drugoj strani. Uporaba pojma brodovlasnik za sveobuhvatnu (cijelu) kategoriju upućuje na to da protiv pojedinih članova te "zajednice", kao čarterera, mendžera, i brodara mogu postojati tražbine koje obično proizlaze iz aktivnosti vezanih uz vlasništvo.

Smatraju da se konvencija odnosi na tri kategorije osoba: prvo "brodovlasnik" a to znači vlasnik ili menadžer, drugo, "čarterer", a pod time se misli na naručitelje prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme i putovanje i treće spašavatelje. Zaključak

je da izraz "brodovlasnik" jedino uključuje one, koji iako, ne izvlače korist iz poslovanja broda ili nemaju vlasničke interese na brodu, ipak u stvarnom smislu, su zainteresirani za iskorištavanje broda i kao takvi su snose odgovornost.

Položaj zakupoprimatelja (*demise charterer*) je sasvim izvjestan, on je privremeni ili tzv. "*pro hac vice*" vlasnik. Suprotno tome naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterer*), koji sam plaća prijevozninu brodovlasniku za prijevoz njegovih ili tuđih stvari za određeno putovanje, nije u tom smislu osoba koja koristi brod ili upravlja brodom. Ukratko, on nema ulogu ili odgovornosti kao brodovlasnik nego kao brodar.

Naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme (*time charterer*) plaćaju naknadu brodovlasnicima za to što brodovlasnikov brod koriste određeno vrijeme na način da njime prevoze svoj ili teret trećih osoba. Premda je brod pod zapovjedništvom "*taim čatrerera*", u pogledu iskorištavanja broda, te u pogledu gotovo svih drugih aspekata upravljanja i iskorištavanja broda ostaje odgovornost brodovlasnika.

S vremena na vrijeme, naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme može sudjelovati odnosno biti u ulozi sličnoj onoj ulozi vlasnika, npr. izdavanjem teretnica, a što povlači odgovornost u pogledu tereta. U tim okolnostima dopušta se čartererima kao tuženima da se mogu pozivati na ograničenje prema konvenciji i to u odnosu na tražbine vlasnika tereta.

Naručitelji prijevoza ističu da se bilo koji čarterer može pozivati na ograničenje odgovornosti kada se nalazi u ulozi brodovlasnika. Ukazuju na pravno stajalište kojim je prihvaćeno da je "*slot čarterer*" (čarterer određenog dijela brodskog prostora) ovlašten ograničiti odgovornost. Doista, razlog za uključivanje pojma čarterer, i to svih oblika čarterera, prema njihovom shvaćanju, može biti analogno onome u slučaju *The Tychy, [1999] 2 Lloyd's Rep. 11.*

U nastavku odluke analizira se položaj "slot čarterera". Ističe se primjer, da nema smisla smatrati da kada čarterer "A" čarterira cijeli tanker, jedan od njegovih brodova može biti zaustavljen radi osiguravanja pomorske tražbine u svezi s tim tankerom, ali kada je on čarterer polovice tankera, njegovi brodovi su imuni od zaustavljanja u pogledu identičnih tražbina. Ističe se da se čini da nema razlikovanja između "slot čarterera" i "voyage čartera dijela broda". Oni su oba čartereri dijela broda, "slot čarter" je jednostavan primjer "voyage čarterera" djela broda.

Sudac Lord Justice Clarke ukazao je na slučaj *The Aegean Sea*, istaknuo je da se prema njegovom mišljenju mogu uočiti dvije teškoće: (a) ona s definicijom "slot čarterera" koji je jedino čarterer dijela broda. Zašto je on izvrgnut višoj granici odgovornosti od "time čarterera", fondu baziranom na cjelokupnoj tonaži broda, a ne tonaži koju je on čarterirao? (b) Nasuprot tome, "solt čartereru " je barem dano pravo na ograničenje (iako neprimjereno visoko), dok onome tko krca preostali dio tereta, to nije omogućeno. Ima li ovo tržišnog smisla, pita se sudac.

U odluci se citira razmatranje vodećih pomorskopravnih stručnjaka Griggsa i Williamsa, *Limitation of Liability for Maritime Claims, 3 rd ed.* opservacija na str. 9: U interesu postizanja međunarodne unifikacije u ovom pitanju, autori Griggs i Williams predlažu da se definicija "brodovlasnika" u konvenciji revidira. Ako čartererima bude dopušteno ograničiti odgovornost prema konvenciji, bit će nužno propisati (odrediti) hoće li fond biti ograničen s obzirom proporciju, tj. omjer brodskog prostora kojim se čarterer koristi u određenom vremenu.

U nastavku se analiziraju odredbe prijašnjih konvencija. Po mišljenju suda značenje specifične kategorije onih koji imaju pravo na ograničenje odgovornosti, a oni su ovlašteni brodovlasnici (*shipowners*), proizlazi iz povijesti čl. 1. Kao što je već poznato, Zakon iz 1894. daje pravo na ograničenje odgovornosti vlasnicima. Članak 6 Konvencije iz 1957. primjenjuje svoje odredbe na čarterere na isti načina na koji se one primjenjuju na same vlasnike. Ova frazeologija po mišljenju suda sugerira da čartereru moraju biti postavljeni određeni zahtjevi, analogno onima koji se obično nameću brodovlasnicima.

Zakon iz 1958. u svoj sadržaj unosi (ozakonjuje) termine Konvencije iz 1957., na način na koji je to učinjeno u Zakonu iz 1894. Međutim, ne preuzima frazu "na isti način kao što se ona primjenjuje na same vlasnike," ali bez obzira na to, naglašava se prednost izravnog interesa prije nego samo ugovornog u odnosu na korištenje broda i ukazuje na bilo kojeg čarterera ili bilo koju osobu koja ima interes ili vlasništvo broda i posebno bilo kojeg menadžera ili brodara broda.

Sud ne smatra da se značenje fraze koja se koristi u čl. 6 (2) Konvencije iz 1957 "na isti način kao se primjenjuje na samog vlasnika" upotrebljava u Konvenciji iz 1976. Isti rezultat postignut je na drugi način. Pojam čarterer zadržan je unutar kategorije "brodovlasnika". Suština ovog shvaćanja je da se čarterer može tretirati kao brodovlasnik i ovlašten je ograničiti odgovornost za tražbine protiv njega kada je on u ulozi brodovlasnika (*when he acts as a shipowner*).

Ovaj uvjet zajednice interesa između onih koji ulaze u kategoriju brodovlasnika naglašen je sustavom (mehanizmom) jedinstvenog fonda.

Jedinstveni fond

Čl. 9

1. Granice odgovornosti određene prema čl. 6. primjenjuju se na ukupnost svih tražbina koje su nastale iz istog događaja:

(a) prema osobi ili osobama koje se spominju u st. 2. čl. 1. i prema svakoj osobi za čija djela, propuste ili greške ona ili one odgovaraju ...

Čl. 11.

2. Svaka osoba koja bi mogla odgovarati u sporu može osnovati fond kod suda...

3. Fond koji osnuje jedna od osoba koje se spominju u st. 1 (a) ... čl. 9 ili njezin osiguratelj, smatra se kao da je osnovan od svih osoba koje se spominju u st. 1 (a)...

Ove odredbe se odnose samo na osobe koje pripadaju kategoriji "brodovlasnika" i imaju zajedničku mogućnost da prema njima budu postavljene tražbine, te imaju zajednički interes osnivati fond ograničene odgovornosti, osobito kad nema odredbi o tome tko snosi troškove osnivanja fonda između članova "zajednice".

Po mišljenju suda učinak ovog članka je važan. Ako postoji odredba o fondu za kategoriju "brodovlasnici" i taj fond pokriva i čarterere i brodovlasnike, teško je zamisliti mogućnost da bi čartereri mogli koristiti povlasticu ograničenja odgovornosti kada vlasnici imaju tražbine prema njima. Vlasnici su ovlašteni ograničiti odgovornost za tražbine čarterera kada tražbine čarterera, ne proizlaze iz uloge korištenja broda ili preuzimanja odgovornosti brodovlasnika, nego u drugome svojstvu obično s obzirom na njihov interes za teret koji se prevozi.

Pomanjkanje zajednice interesa između vlasnika i čarterera zahtijeva dodatno pojašnjenje. Prema činjeničnom stanju ovog slučaja vlasnici su ovlašteni potraživati naknadu štete od čarterera u pogledu obje štete, štete na brodu i štete na teretu kao posljedice prijevoza opasnih stvari.

Bilo bi iznenađujuće kada bi recimo nakon što su brodovlasnici osnovali fond zato da bi ograničili svoju odgovornost prema vlasnicima tereta, čartereri bili u mogućnosti pozivati se na isti fond, koji bi im omogućio ograničenje odgovornosti za iste tražbine za koje su članovi te klase bili odgovorni, uključujući i protu-tražbine između brodovlasnika i čarterera.

Sudac Mr. Justice Thomas jasno je naglasio ovo stajalište u predmetu *The Aegean Sea*: "Nemoguće je da je postojala namjera da se reducira iznos ograničenja odgovornosti ili fond direktnim zahtjevima vlasnika prema čartererima za gubitak broda ili prijevoznine. Ali je bila namjera da se reduciraju zahtjevi strane tereta i trećih osoba koje nisu uključene u upravljanje brodom prema onima koji su odgovorni za upravljanje brodom. Dopuštenje da ti zahtjevi koje su postavili vlasnici prema čartererima za izravni gubitak koji su pretrpjeli ulaze u okvir ograničene odgovornosti - fonda, odnosno, smanjuje ono što je na raspolaganju ostalima za namirenje njihovih tražbina".

Sud posebno raspravlja o tražbinama koje se odnose na štetu na brodu, te protutražbinama koje se odnose na oštećenje broda. Sud smatra da ako bilo koji vlasnik osnuje fond da bi ograničio odgovornost za tražbine u odnosu na teret, tada je nerealno da čartereri zatraže ograničenje iz fonda s razlogom da ograničeno odgovaraju za protutražbine zbog oštećenja broda (zajedno s tražbinama u svezi s teretom). Suprotno od toga tražbine u pogledu oštećenja ili gubitka broda nisu unutar kategorije tražbina za koje se može pozivati na ograničenje odgovornosti.

čl. 2.1. (a):

1. Uz rezervu primjene čl. 3. i. 4. slijedeće tražbine, bez obzira na temelj odgovornosti, podvrgnute su ograničenju odgovornosti:

(a) tražbine zbog ... gubitka ili oštećenja imovine ... do kojih je došlo na brodu u neposrednoj vezi s korištenjem broda ...

Naručitelji prijevoza smatraju da je šteta na imovini do koje je došlo na brodu u neposrednoj vezi s njegovim korištenjem. Smatraju da brod istodobno ne može biti "žrtva" i "počinitelj štete".

Sud se slaže s tuženima. Imovina koja je uništena, dakle, sama šteta se ne može poistovjetiti sa radnjom koja je prouzrokovala štetu. To stajalište potvrđuje čl. 1. Konvencije iz 1957., koja izričito pravi razliku između broda i ostale imovine. Brod ne može u isto vrijeme biti ostala imovina. Izuzimanje ovog dijela štete iz polja tražbina za koje se može ograničiti odgovornost, nespojivo je s ograničenjem koje je dopušteno čartererima kao čartererima.

Kao što i žalitelji tvrde, čl. 2. uključuje tražbine bez obzira na temelj odgovornosti ("*whatever the basis of liability may be*"). To ne daje mogućnost za zaključak da je tražbina protiv čarterera podložna ograničenju bez obzira na to za što su tuženi. To samo potvrđuje da je tražbina podložna ograničenju bez obzira na to što je njezin izvor (krađa, delikt, ugovor, objektivna odgovornost itd.).

Sud u odluci ističe, da čitava povijest ograničenja odgovornosti (domaća i međunarodna) dopušta ograničenje odgovornosti za određene tražbine koje nastaju u obliku štete imovini na brodu ili štete imovini trećih osoba nastale korištenjem broda.

Ovo je potpuno nespojivo sa žaliteljevim slučajem.

Slijedeća tipična tražbina koju je postavio brodovlasnik prema čartereru je regresni zahtjev u odnosu na tražbine u svezi s teretom. One nisu jasno isključene kao takve člankom 2. Navod da bi naručitelji mogli ako je potrebno ograničiti odgovornost nije u skladu s činjenicom da sami brodovlasnici mogu ograničiti odgovornost pozivanjem na isti fond. Prijedlog da čartereri mogu, ako je nužno, ograničiti svoju odgovornost u pogledu ovih tražbina vrlo je neugodan ako uzmemo u obzir činjenicu da vlasnici mogu (barem u državama koje su ugovornice konvencije) ograničiti odgovornost osnivanjem istog fonda.

Točno je da se vlasnici mogu naći u sporu u kojem nije dopušteno ograničenje odgovornosti. Ali u tome nema ničeg apsurdnog ili nerazumnog da čartereri mogu jednako tako biti izloženi tražbinama za naknadu štete, tim više što je moguće izraditi prikladnu odredbu za protutražbine u uvjetima čarterpartija.

Brodovlasnici ne mogu unaprijed potraživati iz fonda viši iznos od onog koji bi primili vlasnici tereta ako bi podnijeli zahtjev za namirenje tražbine izravno iz fonda (vidjeti *The Giancinto Motta, [1977] 2 Lloyd's Rep. 221*) Teško je shvatiti kako se fond uopće može podijeliti bilo stvarno ili teoretski ako fond mora također namirivati regresni zahtjev prema čartererima za cjelokupni gubitak tereta.

Sudac Mr. Thomas u predmetu *The Aegean Sea* iznio je slijedeće obrazloženje:

Prema Konvenciji iz 1957. ograničenjem odgovornosti i osnivanjem jednog fonda čini se da je teško vidjeti mogućnost da se Konvencijom namjerava omogućiti čartererima (ili ostalim osobama navedenim u čl. 6) pravo da ograniče svoju odgovornosti u slučaju kada brodoblasnici imaju tražbine prema njima. Da se to namjeravalo tada bi postojala odredba kojom bi se dopuštalo osnivanje više od jednog fonda i više od jednog ograničenja.

U nastavku presude razmatra se koji bi se učinak postigao ukoliko bi se čratereru dopustila mogućnost da ograniči odgovornost. Mogućnost korištenja prava na ograničenje odgovornosti čartereru može dovesti do zapanjujućeg rezultata. Ako pretpostavimo da čarterer u brodarskom ugovoru na putovanje (*voyage charterer*) prevozi kao dio tereta svoj osobni teret, a teret se ošteti ili uništi. Posljedično nastane i šteta na brodu i ostalom teretu. Koji dobar razlog bi postojao da se dopusti čartereru u brodarskom ugovoru da ograniči odgovornost u vezi sa brodom koji nije njegov i kojeg ne koristi. Ako tu postoji neka logika zašto se to ne primjenjuje na krcatelja tereta na istom brodu.

Kao primjer koji bi mogao proizići iz žaliteljevog pristupa može se navesti i slijedeći hipotetski slučaj. X je čarterer broda A i vlasnik broda B. Brod B je oštetio brod A. U slučaju tražbina vlasnika broda A za njegov popravak (prema žaliteljevom pristupu) X kao čarterer istog borda bio bi ovlašten ograničiti odgovornost u vezi s brodom A u pogledu tražbina koje proizlaze iz korištenja njegovog vlastitog broda B. Položaj će biti još upečatljiviji ako se štetni događaj može pripisati krivnji oba broda i X u položaju vlasnika broda B potražuje od vlasnika broda A naknadu štete. Vlasnik A je osnovao fond ograničene odgovornosti, međutim X također želi, odnosno traži da ograniči svoju odgovornost prema vlasniku A u pogledu štete, odnosno tražbina u svezi broda A.

Žalitelji ističu da je ograničavanje značenja riječi "čarterer" jednako apsurdu i daje nerazumne rezultate. Tvrde da tumačenje daje mogućnosti za reciprocitet po kojem vlasnici mogu ograničiti odgovornost u okolnostima u kojima čartereri ne mogu. Žalitelji tvrde da bi čartereri mogli ograničiti odgovornosti u situaciji u kojoj njihova odgovornost proizlazi iz njihove uloge kao vlasnika. U toj mjeri oni smatraju da se radi o reciprocitetu.

Odredbe dviju konvencija su vrlo različite. Npr. Konvencija iz 1976 propisuje pravo na ograničenje odgovornosti naručiteljima prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme. Konvencija iz 1969 isključuje mogućnost ograničenja odgovornosti čartererima, osim zakupoprimateljima.

Kada brodovlasnik potražuje naknadu štete od čarterera treba voditi računa o slijedećim slučajevima:

(i) Ako je brodovlasnik odgovoran prema odredbama konvencije, on po samoj

definiciji može ograničiti svoju odgovornost i u tom slučaju čartererova odgovornost ne može biti "veća."

(ii) Ako brodovlasnikova odgovornost nije ograničena, na isti način odštetni zahtjev protiv čarterera može jednako tako biti neograničen.

(iii) Budući da sami čartereri mogu odgovarati izvan primjene Konvencije iz 1969., ta odgovornost će biti neograničena, (osim u tuženikovom slučaju) kada su odgovornosti izloženi kao vlasnici.

U nastavku prenosi se shvaćanje profesora Gaskella. U predmetu Aegean Sea predmet spora je zahtjev za naknadu štete. Čartereri neće morati platiti više nego što su platili sami brodovlasnici (što će vjerojatno biti ograničeno prema Konvenciji iz 1969). Međutim, ako je brodovlasnicima uskraćeno pravo na ograničenje odgovornosti tada čarterer mora obeštetiti brodovlasnika bez ograničenja odgovornosti i u tom slučaju mu je potrebno veće osiguranje od odgovornosti. To znači da je čartererima potrebno veće pokriće osiguranjem u nekim dijelovima svijeta, ali predmet *Aegean Sea* pokazuje da je to puno potrebnije nego što se mislilo. U presudi se, također upućuje na raspravu o istom učinku u "*Shiping and the Environment*" : *De la Rue and Anderson page 641 do 643.*

Članak 10 konvencije iz 1924, daje ista prava na ograničenje odgovornosti naručitelju prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme kao i upisanim vlasnicima i zkupoprimateljima. U ovim okolnostima oduzimanje naručitelju prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme povlastice koja je već omogućena (pružena) zakupoprimatelju bilo bi nepravedno.

U zaključnim razmatranjima sud je istaknuo slijedeće.

Ne može se smatrati da se riječi čarterer treba dati šire značenje kako navode naručitelji prijevoza, nego ustvari treba podržati mišljenje tuženih da je samo naručitelju prijevoza u brodarskom ugovoru na vrijeme kada nastupa kao vlasnik opravdano dati pravo na ograničenje odgovornosti.

Zauzet je stav da je iz cjelokupnog konteksta jasno, s obzirom na cilj i svrhu Konvencije da se pravo ograničiti odgovornosti odnosi na osobe navedene u čl. 1 (2) čija je odgovornost proizašla iz svojstva vlasnika, a ne drugačije, te da odgovornost nije nastala prema vlasniku kao dio tražbine nastale iz uloge čarterera kao vlasnika.

Zbog izloženog žalba naručitelja prijevoza je odbijena.

(Lloyd's Law Reports, Part 1 (2003) Vol. 2, p. 50)

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

ARE THE CHARTERERS ENTITLED TO LIMIT LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS BROUGHT AGAINST THEM BY THE SHIPOWNERS

From the development of limitation prior to the 1976 Convention and the overall contexts and purpose of the 1976 Convention, it does not provide any entitlement to charterers to limit liability where the shipowner brings the type of claim concerned with against the charterers. The entitlement to limit was restricted to those persons identified in art. 1 (2), whose liability for the qualifying claim arose qua owners and not otherwise and limitation was not available since no part of the claim arose from the role of the appellant charterers qua owner.

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG UNIŠTENE OPREME ZA RUKOVANJE TERETOM NA DOKU - OBLIK NAKNADE ŠTETE

COURT OF APPEAL
Presuda od 2. svibnja 2003.
Ali Reza-Delta Transport Co. Ltd.
v.
United Arab Shipping Co. S.A.G.

Popravljanje štete u slučaju uništenja opreme za rukovanje teretom na doku može se izvršiti u obliku zamjene uništene opreme, ili alternativno kao isplata tržišne vrijednost opreme u vrijeme njezinog gubitka u mjestu gdje je oprema uništena.
Ne postoji tržište predmetne opreme u Saudijskoj Arabiji, gdje se štetni događa dogodio, pa je opremu moguće kupiti jedino u Europi. U tom slučaju, tržišna vrijednost opreme u Saudijskoj Arabiji je puno viša. Tržišnoj vrijednosti opreme koju ona ima u Europi potrebno je pribrojiti troškove prijevoza opreme u Saudijsku Arabiju, troškove uvoza opreme, te troškove prilagodbe opreme tropskoj klimi.
Tuženi je tužitelju dužan nadoknaditi vrijednost opreme bez obzira na to namjerava li tužitelj zamijeniti uništenu opremu ili ne.

Dana 20. kolovoza 1996. godine u luci Damman u Saudijskoj Arabiji eksplodirao je kontejner plinskih upaljača. U tom štetnom događaju uništena je oprema za rukovanje teretom na doku koja je pripadala tužiteljima. U vrijeme eksplozije tužitelji su bili poduzetnici kontejnerskog terminala u luci. Kontejner je brodom dovezen u Damman, gdje je trebao biti preuzet i željeznicom prevezen do Riyadha, prema uvjetima kombinirane teretnice izdane od tuženih. Kontejner je eksplodirao dok ga je pomicala autodizalica za kontejnere i ukrcavala na prikolicu koju su vukla kolica sa doka. Autodizalica za kontejnere i kolica sa doka su oštećeni toliko da ih nije moguće popraviti. Prikolica je također oštećena, a troškovi njezinog popravka su iznosili 800 USD.

Tužitelji su bili osigurani od gubitka. Nakon provedene istrage lokalne službe spašavanja, osiguravatelji su isplatili osiguraniku vrijednost autodizalice za kontejnere 200,000 USD, kolica sa doka 26.600 USD, kao i iznos od 800 USD za prikolicu, što

ukupno iznosi 227,400 USD. Postavili su subrogacijski zahtjev prema tuženima u visini isplaćenog iznosa.

Prvostupanjski sud u Londonu utvrdio je da je tuženi prijevoznik odgovoran za štetu na tužiteljevoj opremi i zauzeo stajalište da odšteta obuhvaća naknadu njihove tržišne vrijednosti.

U žalbi tužitelji tvrde da im je sud trebao dosuditi (troškove) zamijene opreme (*cost of its replacement*), osim toga da je u svakom slučaju krivo procijenjena njihova tržišna vrijednost.

Tuženi su u svojoj "obrani" zatražili da se dokaže predmetni gubitak. U prilog svom zahtjevu tužitelji su se oslonili na mišljenje eksperta (vještaka) za rukovanje opremom na dokovima g. Johna Gibbonsa. Njegovo izvješće postoji kao dokaz u postupku, a sud se na njega u odluci temeljito osvrće. U svom izvješću stručnjak je istaknuo da su iznosi koji se potražuju za autodizalicu za kontejnere i kolica sa doka prikladni (razumni). Popravljanje štete može se izvršiti u obliku zamijene oštećene opreme, alternativno kao isplata tržišne vrijednosti opreme u vrijeme njezinog gubitka.

Tuženi osporavaju ovlaštenje popravljanja štete u obliku zamijene oštećene opreme jer smatraju da nema dokaza kojim bi se potkrijepilo da su tužitelji stvarno zamijenili autodizalicu za kontejnere i kolica sa doka ili da su oni to uopće namjeravali učiniti. Tuženikovi odvjetnici su zatražili da se razjasni ovo pitanje. U rujnu 2002. obaviješteni su od tužiteljevih odvjetnika da nije moguće utvrditi je li oprema zamijenjena prije nego tužitelji budu imali mogućnost koristiti terminal u godini 1997. do kada je drugo društvo preuzelo korištenje (upravljanje) terminalom. Također, nema dokaza o tome kakav je financijski učinak gubitka opreme na tužiteljevo poslovanje.

Nadalje, tuženi smatraju da nije razumno da se gubitak mjeri na temelju troškova naknade zamijene opreme (*replacement cost*), te da zahtjev postavljen u tom smjeru treba odbiti, kao što je učinjeno u sličnom slučaju *The Maersk Colombo, [2001] 2 Lloyd's Rep. 275*. Oni prihvaćaju utvrđenje suda da treba isplatiti tržišnu vrijednost uništene opreme, ali tvrde da to ne iznosi više od 100,000 USD za autodizalicu za kontejnere, te više od 15,000 USD za kolica sa doka.

Tužitelji smatraju da je to pogrešno, te da su oni ovlašteni na popravljanje štete u obliku zamijene uništene opreme (*entitled to recover the replacement cost of the equipment*), ali ako tržišna vrijednost može nadoknaditi njihov gubitak, oni su ovlašteni na naknadu vrijednosti opreme u Saudijskoj Arabiji. Iznosi koje je prvostupanjski sud dosudio, prema mišljenju tužitelja, su iznosi koji pokrivaju cijenu rabljene opreme u Europi. Ne postoji proizvodnja, niti tržište (promet) takvom opremom u Saudijskoj Arabiji. Stoga oni smatraju da je sud trebao dosuditi popravljanje štete u obliku zamijene opreme. Tužitelji tvrde da je tržišna vrijednost opreme u Saudijskoj Arabiji izjednačena sa zamjenom opreme zbog toga što je potrebno prevesti opremu iz Europe i zaštiti je od tropske klime u Saudijskoj Arabiji.

Tuženici smatraju da je sud opravdano odbio zahtjev za naknadu štete u obliku zamijene opreme. Oni predlažu da se uvaži iskaz vještaka Mr. Gibbonsa, prema kojem stvari imaju vrijednost koju bi postigle na ponovnoj prodaji u Saudijskoj Arabiji, a to su iznosi dosuđeni od suda.

Postupak koji je trajao tri dana bio je minimalno usredotočen na pitanje odgovornosti. Sud je smatrao da su tuženi odgovorni prema uvjetima predviđenim u luci. Prema Saudijskom pravu pravila luke nameću strogu odgovornost za štetu poduzetnicima (korisnicima) terminala koja nastane korištenjem njihove opreme.

U nedostatku dokaza da su tužitelji zamijenili uništenu opremu ili da će to učiniti, drugostupanjski sud (*Court of Appeal*) smatra da nije prihvatljivo dosuditi iznos viši nego što je tržišna vrijednost uništene opreme. U skladu s time preinačena je prvostupanjska presuda i dosuđena je odšteta u iznosu od 115,800 USD.

Drugostupanjski sud se u odluci osvrnuo na slučaj "*The Maersk Colombo*", iako taj slučaj manje razmatra naknadu štete u obliku zamijene uništene opreme, on također ide u prilog naknade tržišne vrijednosti. U ovom slučaju tužitelji su bili operatori kontejnerskog terminala u Southamptonu. U jednu od njihovih dizalica je udario tuženikov brod, te je bila uništena tako da se više nije mogla popraviti. Šteta nije nadoknađena zamjenom dizalice zato što su prije nezgode tužitelji naručili dvije nove dizalice. Gubitak mogućnosti uporabe uništene dizalice za vrijeme dok nove dizalice nisu bile isporučene prouzrokovao je određene smetnje ali nema izmjerljivog financijskog gubitka. Usprkos tome, tužitelji su tražili naknadu štete u obliku zamjene oštećene dizalice (2.395 milijuna funti), a alternativno naknadu troškova kupovanja i prijevoza rabljene dizalice iz Sjedinjenih Američkih Država. Sud je međutim, jedino dosudio vrijednost preprodaje dizalice u Sauthamptonu (665,000 funti).

Drugostupanjski sud (*Court of Appeal*) potvrdio je prvostupanjsku presudu. Sud je zauzeo stajalište da je vlasnik "*prima facie*" ovlašten na naknadu štete u obliku tržišne vrijednosti njegove imovine, bez obzira je li namjerava izvršiti zamjenu opreme. Tržišna vrijednost ili vrijednost preprodaje određuje, odnosno pokazuje vrijednost i nema drugih standardnih mjera primjenjivih na ove okolnosti.

U sporu koji se ovdje prikazuje drugostupanjski sud je istaknuo da se ovaj slučaj tretira kao slučaj deliktne štete (*tortious destruction*), te da je tuženik dužan tužitelju naknaditi tržišnu vrijednost opreme bez obzira je li tužitelj namjeravao zamijeniti opremu ili ne. Sud je odredio visinu njezine vrijednosti na temelju dokaza, a to je vještačenje g. Gibbonsa. Također, je prihvaćeno da se određivanje visine vrijednosti treba izvršiti u vrijeme i na mjestu gdje je oprema uništena, a to je u Saudijskoj Arabiji.

U svezi s naknadom za autodizalicu, sud je usvojio mišljenje vještaka koji je utvrdio da bi se rabljena dizalica mogla kupiti na tržištu u Europi. Ta dizalica bi tada trebala biti rastavljena i u dijelovima prevezena, te ponovno sastavljena, što bi prouzročilo

dodatne troškove. Izvjesni troškovi bi nastali zbog potrebe zaštite stroja od tropske klime. Osiguranje i troškove prijevoza bi također trebalo pribrojiti tim troškovima. Znači, vrijednost toga stroja u Europi nema istu vrijednost kao u Saudijskoj Arabiji, zbog toga što se njegovoj vrijednosti trebaju pridodati troškovi prijevoza, troškovi uvoza i troškovi prilagodbe, tj. zaštite stroja od tropske klime.

Isto vrijedi i za kolica sa doka. Njihova vrijednost u Saudijskoj Arabiji je veća, jer je potrebno pribrojiti dodatne troškove za prilagodbu stroja na rad na tropskoj klimi, prijevoz i carinske troškove.

Drugostupanjski sud je usvojio žalbu i preinačio presudu na način da je tužiteljima dosudio iznos od 115,800 USD.

(Lloyd's Law Reports, Part 6 (2003) Vol. 2, p. 450)

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

CARRIER'S LIABILITY FOR DAMAGES ARISING FROM DESTRUCTION OF THE EQUIPMENT FOR HANDLING THE CARGO ON DOCK

Destruction of port handling equipment was recoverable as the cost of replacing the damaged equipment, alternatively as its market value at the time of the loss. There was not market for the equipment in Saudi Arabia. The value of such equipment in Europe could not be the same sat its value in Saudi Arabia. Since the latter value had to reflect the fact that such equipment has had to be transported to and imported into Saudi Arabia, and tropicalized.

Claimants were entitled to recover the market or re-sale value of the equipment, whether or not they intended to replace it.

PRIKAZI KNJIGA

PRAVNI STATUS MORSKIH LUKA KAO POMORSKOG DOBRA U REPUBLICI HRVATSKOJ[1]

Dragan Bolanča

Split, 2003. , 418 str., Izdavač: Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Pravno uređenje morskih luka zasigurno je jedno od najzanimljivijih, ali i najsloženijih pitanja pomorskog prava. Osobito je ova tematika dobila na značenju nakon osamostaljenja Republike Hrvatske i uvođenja tržišnoga gospodarstva. Važnost ove materije shvatio je i zakonodavac te je 1994. donesen Pomorski zakonik, s kojim započinje posve novi način pravnog uređenja morskih luka. Slijedi donošenje drugih važnih zakonskih propisa koji, s manje ili više uspjeha, uređuju razna pitanja vezana uz pravni status i upotrebu morskih luka. Istovremeno s ovim događanjima počinje rasti zanimanje javnosti i struke za navedenu materiju. Održavaju se domaći i međunarodni znanstveni i stručni skupovi na kojima se razmatraju brojni problemi vezani uz provedbu propisa o morskim lukama.

Međutim, uz iznimku nekoliko važnih monografija i članaka u časopisima, hrvatska pravna literatura o pomorskom dobru, a osobito o morskim lukama, nije osobito bogata. Stoga je od ogromnog značaja objavljivanje knjige »Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj«, autora dr. sc. Dragana Bolanče, redovitog profesora Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu. Knjiga je rezultat autorova gotovo desetljetnog istraživanja navedene problematike. Rezultat toga rada je vrhunsko znanstveno djelo u kojem se prvi put cjelovito i sustavno obrađuje pravni status morskih luka u Hrvatskoj. To se čini ne samo analizom domaćeg pozitivnog zakonodavstva koje uređuje ovu tematiku, nego i pregledom njezinog povijesno-pravnog razvitka kao i poredbenim prikazom uređenja iste materije u nama susjednim državama (Italija, Slovenija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora).

Knjiga je podijeljena u trinaest poglavlja. U prvom, uvodnom poglavlju pisac objašnjava osobitu važnost preciznog i logičnog uređenja morskih luka za Republiku Hrvatsku kao obalnu i pomorsku državu. Osobito se ukazuje na činjenicu da je uređenje ove materije jedan od bitnih elemenata za uklapanje Hrvatske u europsku prometnu politiku.

---

[1] Objavljeno u *Pravo u gospodarstvu*, vol.43, no.3, 2004, str.167-169.

U drugome poglavlju »Povijesni prikaz pravnog statusa morskih luka (i morske obale) na području Republike Hrvatske do dana stupanja na snagu Zakona o morskim lukama iz 1995. godine« autor opisuje različite pravne propise koji se odnose na tematiku rada započevši s uređenjem mora i luka u rimskom pravu. Slijedi kronološki prikaz i analiza uređenja instituta u srednjovjekovnom hrvatskom pravu, Austrijskom građanskom zakoniku iz 1811. godine, propisima Kraljevine Jugoslavije te zakonima i uredbama donesenim nakon drugog svjetskog rata, zaključno s odredbama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 1994. godine.

U trećem poglavlju pisac opisuje pravni status morskih luka (i morske obale) na području Republike Hrvatske od dana stupanja na snagu Zakona o morskim lukama iz 1995. godine. Ovaj propis, koji je prestao važiti 15. listopada 2003. godine, uređivao je dvije vrste luka: luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene. Autor daje zaseban prikaz svake od navedenih vrsta luka. Pisac također posebno naglašava i proučava neke važne probleme uočene tijekom primjene navedenog propisa, kao što su: pretvorba društvenog poduzeća luka, pravni status lučkih objekata (nekretnina), prvenstvena koncesija te odnos između prvenstvene koncesije i slobodne zone.

Treće poglavlje nosi naziv »Usporedba koncesijske naknade s komunalnom i vodnom (slivnom) naknadom«. Na pomorskom dobru (uključujući područje luke), koncesionar ima obvezu plaćanja koncesijske naknade za gospodarsko iskorištavanja ili posebnu uporabu pomorskog dobra. Istovremeno on mora plaćati i komunalnu naknadu općinskim vlastima te vodnu (slivnu) naknadu »Hrvatskim vodama«. Autor naglašava nužnost razrješenja korelacije između koncesijske i komunalne naknade na lučkom području (pomorskom dobru). Naime, plaćanje i koncesijske i komunalne naknade (koje su zapravo u osnovi identične) dovodi naše luke u gospodarski nezavidan položaj. Analizira se ustavnosudska i upravnosudska praksa vezana uz ovaj problem koji autor još uvijek smatra neriješenim.

Peto poglavlje posvećeno je evidenciji (katastru i zemljišniku) morskih luka kao pomorskog dobra. Precizno evidentiranje i obilježavanje pomorskog dobra, osobito morskih luka, neprocjenjivo je za postizanje pravne sigurnosti glede korištenja pomorskog dobra. Posebno se proučava utjecaj Zakona o zemljišnim knjigama iz 1996. godine na upis morskih luka kao pomorskog dobra. Ukazuje se na složenu problematiku zatečenih stvarnih prava nakon stupanja na snagu Pomorskog zakonika iz 1994. godine, s naglaskom na dvojbe glede odredaba ovog propisa o dopuštenosti zasnivanja hipoteke na objektima na pomorskom dobru.

U šestome poglavlju precizno se analizira pravni status luka Split, Rijeka i Ploče. Pisac također proučava i odredbe Sporazuma o slobodnom tranzitu kroz teritorij Republike Hrvatske u i iz luke Ploče i kroz teritorij Bosne i Hercegovine u Neumu, iz 1998. izražavajući mišljenje da taj Sporazum ne odgovara interesima ni luke Ploče a

ni Hrvatske. Zbog toga se pisac zalaže za ishođenje izmjena toga Sporazuma i iznosi prijedloge sadržaja tih izmjena.

Sedmo poglavlje »Zakon o lukama unutarnjih voda - usporedba pravnog režima morskih luka i luka unutarnjih voda« posvećeno je opisu pravnog statusa hrvatskih morskih luka i luka unutarnjih voda koje su otvorene za putnički i teretni promet. U okviru toga, autor posebno analizira i uspoređuje relevantne odredbe Pomorskog zakonika, Zakona o morskim lukama, Zakona o vodama i Zakona o lukama unutarnjih voda. Naglašavaju se sličnosti i razlike između navedenih propisa u pogledu materije razvrstavanja luka, lučkih djelatnosti, lučkih vlasti, koncesija za lučke djelatnosti te pretvorbe društvenog vlasništva.

U osmom, devetom, desetom i jedanaestom poglavlju pisac podrobno analizira pravni status morskih luka u Italiji, Sloveniji, Bosni i Hercegovini i Crnoj Gori. U tu svrhu obrađuju se relevantni zakonski i podzakonski propisi navedenih zemalja. Taj je analitičan prikaz vrlo koristan s obzirom na geografsku i gospodarsku bliskost i povezanost Hrvatske s navedenim državama. Također, potreba zajedničke europske prometne politike zahtijeva sličnost zakonskih rješenja u pogledu materije statusa morskih luka u čitavoj regiji.

Od izuzetne je važnosti dvanaesto poglavlje »Novine Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003. godine«. U tom poglavlju autor pregledno i iscrpno prikazuje i kritički analizira odredbe ovog propisa koji je stupio na snagu 15. listopada 2003. godine zamijenivši Zakon o morskim lukama iz 1995. godine. Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama uređuje se pravni status pomorskog dobra, utvrđivanje njegovih granica, upravljanje i zaštita pomorskog dobra, upotreba i korištenje, razvrstaj morskih luka, lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje te bitna pitanja o redu u morskim lukama. Dakle, s obzirom na temu koja se u knjizi obrađuje, radi se o izuzetno važnom propisu, a njegova iscrpna analiza daje dodatni doprinos kvaliteti i aktualnosti djela koje je pred nama.

U trinaestom, zaključnom poglavlju, autor sažeto prikazuje rezultate svojih istraživanja vezanih uz razvitak uređenja pravnog statusa morskih luka. Analizirajući i ocjenjujući uspješnost dosadašnjih propisa koji uređuju tu materiju, zaključuje da su, opravdano, morske luke (i morska obala) u Republici Hrvatskoj, kao stvar u građanskopravnom smislu, oduvijek imali specifičan pravni status.

Vrijednosti ovoga djela značajno doprinose i tekstovi relevatnih zakonskih propisa koji, u cijelosti ili s odredbama važnim za temu rada, čine prilog ovoj knjizi. Iscrpan popis literature sadržava 358 jedinica, a u knjizi se nalazi 950 bilješki.

Prof. dr. sc. Dragan Bolanča poznati je i priznati znanstvenik i stručnjak iz područja pomorskog prava. Ovim djelom on još jednom potvrđuje vrhunsku vrijednost svog rada i istraživanja. Izuzetno složena problematika prikazana je vrlo razumljivo i

pregledno, uz istovremeno zadržavanje vrlo visokog stupnja pravne preciznosti. Knjiga koja je pred nama nesumnjivo ima neprocjenjivu znanstvenu ali i stručnu i praktičnu vrijednost. Stoga je svesrdno preporučujemo ne samo studentima dodiplomskog i poslijediplomskog pravnog studija, nego i svim zainteresiranim osobama povezanim na bilo koji način za lučku pravnu problematiku.

Doc. dr. sc. Jasenko Marin
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Summary:

Dragan Bolanča: Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj (The Legal Status of Sea Ports as Maritime Demesne in the Republic of Croatia)

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2003, 418 pages

The extensive text of the book is divided into thirteen parts.

Part I is an introduction.

Part II is a historical review of the legal status of the sea ports and coast in the territory of the Republic of Croatia until the coming into force of the Sea Ports Act of 1995. The author describes various legal acts ranging from Roman law to the Maritime Code of 1994.

Part III is a historical review of the legal status of the sea ports and coast on the territory of the Republic of Croatia after the coming into force of the Sea Ports Act of 1995. This act stipulates two types of ports (those open for public traffic and those for special purposes). The author points out some problems: transition of socially owned ports, legal status of a port object (immovable assets), priority concession, relationship between priority concession and free zone.

Part IV deals with the relationship between concession charge, communal charge and water charge. In the maritime domain (including the port territory) the concessionaire is obliged to pay a concession charge for economic exploitation or special use of the maritime domain. At the same time he must pay a communal charge to the county authorities and a water charge to "Croatian Waters". The author argues that the concession and communal charges are identical. He points out the legal problems of interpretation in the jurisprudence and jurisdiction of the Croatian superior courts. In conclusion, he thinks that the problem has not yet been solved.

Part V consists of the cadastre and land register of sea ports as maritime demesne.

Part VI is a detailed account of the legal status of the ports of Split, Rijeka and Ploče (seaports open to public traffic on international significance for the Republic of Croatia). Also, the author discusses the international treaty concluded between Croatia and Bosnia and Herzegovina in connection with free transit through the territory of the Republic of Croatia in and from the port of Ploče and through the territory of Bosnia and Herzegovina in Neum (1998). He thinks that the treaty does not serve Croatian interests. In conclusion, the author proposes solutions de lege ferenda.

Part VII describes the legal status of Croatian seaports and ports in internal waters which are open to passenger and cargo traffic. In particular, the author focuses on the new laws: the Maritime Code (1994), Seaports Act (1995), Waters Act (1995) and Ports in Internal Waters Act (1998). He analyses similarities and differences between particular provisions concerning the questions of division of ports, port activities, port authority, concessions for port activities, and transformation of social ownership.

In Parts VIII-XI, Italian, Slovenian, Bosnian-Herzegovian and Montenegrin legislative solutions are elaborated.

Part XII includes the relevant solutions of the new Croatian Act of Maritime Demesne and Sea Ports which came into force on October 15, 2003.

In Part XIII, the author spells out his concluding remarks.

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.

PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Jasenko Marin

Zagreb, 2003., VI + 238 str., Izdavač: Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

U izdanju Pravnog fakulteta u Zagrebu objavljena je knjiga *Privremene mjere zaustavljanja broda*. Autor knjige je doc. dr. sc. Jasenko Marin, docent na Katedri za pomorsko i opće prometno pravo Pravnog fakulteta u Zagrebu. Prema riječima samog autora, knjiga je nastala u okviru njegovog dugogodišnjeg rada na znanstvenom projektu Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodni standardi*.

Doc. dr. sc. Jasenko Marin u ovoj je monografiji sustavno i temeljito obradio iznimno važan institut pomorskog ovršnog prava, a koji je u praksi gotovo najčešće korištena mjera osiguranja vjerovnikovih tražbina. Za razliku o nekih za pomorsko pravo fundamentalnih tema poput odgovornosti za štetu, ograničenja odgovornosti brodovlasnika, ugovora o iskorištavanju brodova i sl., koje su u domaćoj pravnoj literaturi sustavno i temeljito obrađivane i osuvremenjivane novim znanstvenim analizama recentnih konvencijskih rješenja, u domaćoj pomorskopravnoj literaturi iz područja pomorskog ovršnog prava, a poglavito mjera osiguranja pomorskih tražbina to nije slučaj. Zbog toga odabir teme i napor učinjen s ciljem da se domaćoj literaturi pruži cjelovita analiza iznimno važnog, a monografski do sada ne obrađenog dijela pomorskog prava daje ovoj knjizi posebnu važnost.

Privremeno zaustavljanje broda sredstvo je za osiguranje tražbina vezanih uz iskorištavanje i plovidbu brodova. Specifičnost ove privremene mjere je u njezinom posebnom predmetu, a to je brod koji postaje imovinska vrijednost iz koje će se namirivati tražbina predlagatelja osiguranja. Poseban i vrlo specifičan problem je i odlučivanje o identitetu vlasnika broda i postojanju njegove odgovornosti za tražbinu radi koje se brod može privremeno zaustaviti. U pogledu shvaćanja svrhe i posljedica privremenog zaustavljanja broda u zakonodavstvima pojedinih zemalja postoje značajne razlike, pa od tuda i različita zakonodavna rješenja. Kao sredstvo osiguranja postoji u pravnim sustavima gotovo svih država, a pokušaji međunarodne unifikacije ovog instituta učinjeni su donošenjem dviju konvencija (Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952., te Međunarodnom konvencijom o zaustavljanju brodova iz 1999.) Unatoč toga što je ona vrlo važno i često korišteno sredstvo prinudnog osiguranja tražbina iz njezine specifičnosti proizlaze brojna otvorena pitanja. Najvažnija sporna pitanja koja se

pojavljuju su pretpostavke koje moraju postojati da bi sud odredio privremeno zaustavljanje broda, polaganje osiguranja radi sprječavanja ili ukidanja privremenog zaustavljanja, utjecaj privremenog zaustavljanja na ustanovljenje nadležnosti suda za rješavanje o meritumu spora, odgovornost za nedopušteno i neopravdano privremeno zaustavljanje i sl. Autor kao izvrstan poznavatelj pomorskog prava uočava i utvrđuje spomenute probleme, a ovaj rad posvećuje analizi najspornijeg i najvažnijeg problema prisutnog u domaćoj i stranoj sudskoj praksi vezanog uz privremeno zaustavljanje, a to je problem koji brod može biti predmet privremenog zaustavljanja. Problem je vrlo složen jer brojne okolnosti i činjenice vezane uz određeni brod utječu na dopustivost njegovog privremenog zaustavljanja. Sam autor u uvodnom dijelu svoga rada izdvaja okolnosti koje su odlučujuće i od velike su važnosti za predlagatelje osiguranja, tj. vjerovnike, zatim protivnike osiguranja u kojoj ulozi se pojavljuju brodovlasnici, te naravno za sudove koji odlučuju u postupku određivanja i provedbe ove privremene mjere. Odlučujuće činjenice i okolnosti su: utjecaj zastave broda, značaj namjene broda koji se privremeno zaustavlja, veze između tražbine koja se osigurava i broda koji se želi privremeno zaustaviti, identitet vlasnika određenog broda i njegova osobna i/ili stvarnopravna odgovornosti za tražbinu radi koje se taj brod privremeno zaustavlja, te utjecaj okolnosti da se brod koji se želi privremeno zaustaviti iskorištava na temelju ugovora o zakupu ili brodarskog ugovora.

Na početku knjige autor općenito govori o privremenom zaustavljanju broda. U tom dijelu na koncizan način analizom pojma i osnovnih obilježja, te prikazom povijesno pravnog razvitka uvodi čitatelje u složenost ovog instituta. U ovom dijelu raspravlja i o pretpostavkama za privremeno zaustavljanje broda, tražbinama radi kojih brod može biti zaustavljen, te privremenom zaustavljanju i polaganju jamstva, kao i nadležnosti suda i pravnim lijekovima.

U trećem dijelu prikazano je pravno uređenje materije na međunarodnoj razini. U okviru toga dijela pružena je sustavna i sveobuhvatna znanstvena analiza izvora prava koji obrađuju tu problematiku na međunarodnoj razini. To su odgovarajuće međunarodne konvencije i njihova primjena u sudskoj praksi država ugovarateljica. Autor detaljno i vrlo temeljito razmatra rješenja svakog pojedinog pitanja vezanog uz privremeno zaustavljanje broda sadržano u Konvenciji iz 1952., kao što su područje primjene Konvencije iz 1952., utjecaj zastave koju brod vije na mogućnost njegova privremenog zaustavljanja, privremeno zaustavljanje broda na koji se tražbina odnosi, privremeno zaustavljanje prema pravilu "*sister ship*", privremeno zaustavljanje u slučaju zakupa broda i drugih slučajeva kad odgovorna osoba nije vlasnik broda, ponovno i višestruko privremeno zaustavljanje. Konvencija iz 1999. najnoviji je međunarodni unifikacijski instrument na ovom području, ona još uvijek nije stupila na snagu. Autor posebnu pažnju poklanja proučavanju njezinih odredbi i to područja primjene Konvencije iz 1999., utjecaj zastave koju brod vije na dopuštenost njegova privremenog zaustavljanja,

utjecaj namjene broda na dopuštenost njegova privremenog zaustavljanja, privremeno zaustavljanje broda čiji je vlasnik ili brodar država. Posebno je vrijedna autorova usporedba odredbi Konvencije iz 1999. s odredbama Konvencije iz 1952., zbog toga što se upravo na taj način može utvrditi sadrži li Konvencija iz 1999. bolja rješenja od Konvencije iz 1952., a u svezi s tim, što je još važnije, donijeti zaključak o potrebi obvezivanja Republike Hrvatske tim međunarodnim pravnim instrumentom.

Četvrto poglavlje iznimno je važno jer će iz njegove analize proizići možda i najbitnija konkluzija ovog rada, a to je odgovor na pitanje uređuje li hrvatsko pozitivno zakonodavstvo adekvatno ovu materiju, koji zakonodavni zahvati su potrebni u uređivanju materije *de lege ferenda*, a sve ovo na temelju usporedbe rješenja Pomorskog zakonika i relevantnih međunarodnih ugovora. Dakle, četvrti dio rada bavi se problemom uređenja privremenog zaustavljanja brodova prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske. Kako bi dokučio odgovor na spomenuta pitanja autor analizira odredbe Pomorskog zakonika koje se odnose na ovo područje, osvrće se na područje primjene Pomorskog zakonika, utjecaj namjene broda, prava vlasništva države na brodu i državne pripadnosti broda na dopuštenje njegova privremenog zaustavljanja, privremeno zaustavljanje broda radi osiguranja pomorskih tražbina koje se odnose na taj brod, privremeno zaustavljanje drugog broda u vlasništvu osobe odgovorne za pomorsku tražbinu, privremeno zaustavljanje u slučaju zakupa broda i brodarskih ugovora.

Potpunost i cjelovitost ove monografije leži i u činjenici da je autor obradio i napravio iscrpan prikaz uređenja materije u poredbenom pravu. Ovoj analizi posvećen je peti dio knjige. Autor je prikazao kako je pitanje broda koji može biti privremeno zaustavljen riješeno u pravima nekih zemalja koje nisu ugovarateljice Konvencije iz 1952., a također, nisu izrazile spremnost da postanu stranke Konvencije iz 1999. Za ovu analizu, odabrao je one države čija rješenja u pogledu materije koju analizira sadrže određene osobitosti, pa su u tom pogledu reprezentativne. Prikaz propisa i sudske prakse tih zemalja vrlo je koristan jer između ostalog upućuje na razlike pravnog uređenja zaustavljanja broda u nacionalnim pravima tih zemalja u odnosu na rješenja postojećih međunarodnih instrumenata.

U konciznom zaključnom dijelu autor utvrđuje postojanje dvojbi i nedoumica o pitanju koji brod može biti predmet privremenog zaustavljanja a koje su nazočne u domaćoj i stranoj pomorskopravnoj doktrini i sudskoj i arbitražnoj praksi. Rezimira činjenice i okolnosti koje je potrebno uzeti u obzir prilikom odgovora na pitanje koji brod može biti predmet privremenog zaustavljanja, a to su posebnosti pravnog uređenja tog problema u državi u kojoj se predlaže privremeno zaustavljanje, priroda tražbine radi osiguranja koje se predlaže privremeno zaustavljanje, veza između broda koji se želi privremeno zaustaviti i tražbine radi koje se brod zaustavlja, identitet za tražbinu odgovorne osobe (brodovlasnik, zakupoprimatelj, naručitelj iz brodarskog ugovora,

s osobitim naglaskom na pitanje postoji li stvaronopravna ili osobna odgovornost vlasnika broda čije se zaustavljanje predlaže, u pogledu tražbine radi koje se brod zaustavlja), značaj ustanovljenja fonda ograničenja odgovornosti brodovlasnika u pogledu tražbina radi kojih se predlaže zaustavljanje, radi li se o prvom, ponovnom ili višestrukom privremenom zaustavljanju, postoje li posebne okolnosti koje priječe da određeni brod bude predmet privremenog zaustavljanja (kao što su specifična namjena tog broda ili činjenica da je brod u vlasništvu države).

U prilogu knjige nalaze se tekstovi dvaju relevantnih međunarodnih ugovora, Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, iz 1952. i Međunarodne konvencije o zaustavljanju brodova, iz 1999. Uz to knjiga sadrži opširno stvarno kazalo i popis literature koji je autor koristio, a koji i drugim čitateljima može poslužiti kao izvor u njihovom proučavanju ove materije.

Budući da dosad u Hrvatskoj nije objavljeno monografsko djelo koje na jednom mjestu sustavno i cjelovito analizira privremene mjere zaustavljanja broda, ovaj rad ponajprije popunjava ovu prazninu. Međutim, njegova vrijednost je daleko šira. Podacima o sudskoj i arbitražnoj primjeni ovog instituta izravno se pridonosi tome da se zainteresirana pravna javnost može upoznati s načinom na koji nadležna inozemna i domaća tijela tumače pravila o zaustavljanju broda, te također, i sa autorovom kritičkom znanstvenom ocjenom aktualne prakse. Visoko znanstvena razina analize doprinos je domaćoj znanstvenoj bibliografiji i pomorskopravnoj doktrini. Harmonizacija hrvatskog pozitivnog prava s međunarodnim unifikacijskim instrumentima jedno od važnih pretpostavki za adekvatnu prilagodbu hrvatskog pomorskog prava međunarodnim konvencijama, autorov kritički osvrt i konkretni legislativni prijedlozi u cjelini mogu tome pridonijeti.

Zbog toga će monografija doc. dr. sc. Jasenka Marina *Privremene mjere zaustavljanja broda*, u našoj pomorsko pravnoj znanosti, ali također i u sudskoj pragmatici predstavljati vrlo važno i bogato vrelo za učenje i primjenu u praksi ove materije.

Ovo djelo bavi se visoko specijalističkom materijom pomorskog prava i kao takvo ponajprije je namijenjeno pravnicima koji proučavaju pomorsko pravo, pravnim praktičarima, sucima trgovačkih sudova i odvjetnicima koji se bave pomorskim pravom, znanstvenicima naravno, a nadamo se da će posluži i hrvatskom zakonodavcu koji reformu hrvatskog pomorskog prava treba koncipirati na dobrim rješenjima međunarodnih konvencija i na modernim poredbenim propisima i studijama.

Možemo ocijeniti da je u potpunosti postignuta svrha rada koju je autor u svom cilju istraživanja odredio. Knjiga će zasigurno pomoći u otklanjanju nejasnoća koje se u vezi s pitanjem koji brod može biti predmet privremenog zaustavljanja pojavljuju u sudskoj praksi. Zaključak o potrebi i sadržaju izmjena i dopuna odredaba Pomorskog zakonika, kao temeljnog zakonskog propisa kojim je u Republici Hrvatskoj uređena

ova materija neprocjenjivo je vrelo u procesu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika koji je u tijeku. Spoznaja do koje autor dolazi, a odnosi se na potrebu obvezivanja Republike Hrvatske međunarodnim ugovorima koji uređuju ovu problematiku, također je iznimno važna. Općenito, autorova analiza i ocjena uspješnosti međunarodnog i hrvatskog pravnog uređenja ove materije iznimno je vrijedan doprinos za hrvatsku pomorskopravnu znanost, legislativu i praksu.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

Jasenko Marin: Privremene mjere zaustavljanja broda (Arrest of Ships) Faculty of Law, University of Zagreb, 2003, VI+ 238 pages

This book deals with one of very important and the most controversial problems of maritime law - ships that may be arrested in respect of maritime claim.

The author divided subject matter of this book into the following parts: Introduction, Generally on Arrest of Ships, Legal Regulation of the Problem at the International Level, Legal Regulation of the Problem under the Croatian Maritime Code, Legal Regulation of the Problem in Comparative Law, Conclusion and Appendices (contain Croatian translations of the 1952 Convention and 1999 Convention).

After the Introduction in which the author points out the importance and the purpose of the scientific analysis of this subject follows the part in which he writes generally on Arrest of ships, such as the definition of arrest, its legal history, conditions for arrest, claims for which arrest may be requested as well as the court jurisdiction in arrest proceedings.

Subject of the third part of the book is legal regulation of the arrest of ships at the international level. In that part the author elaborates on the rules of the 1952 Arrest Convention, and on 1999 Arrest Convention. He examines all important questions relating to the scope of application of the two conventions as well as on the connection between the nationality of the ship and the possibility of its arrest under the 1952 or 1999 Convention and the immunity of state-owned and state-operated ships. Particular chapters of this part are devoted to the arrest of the ship in respect of which the maritime claim arose, arrest of "sister ship", arrest of the ship when the person liable for the maritime claim is not the owner. Two significant questions also analyzed in this par are the problem of ship arrest for claims secured by maritime lien or mortgage and the question of re-arrest and multiple arrest. At the end of these part the author compares similar provisions of the above-mentioned conventions.

The fourth Chapter deals with legal regulation of the problem under the Croatian Maritime Code. In this part the author analyzes the relevant provisions of the 1994 Croatian Maritime Code. He concludes that the Croatian Maritime Code follows the solutions of the 1952 Convention, and suggests some amendments in order to improve the legal regulation of the subject of ships that may be arrested according to Croatian maritime law.

In the fifth Chapter the author explains when a ship may be arrested in various countries and analyzes in detail how this subject matter is regulated in comparative law.

Finally, Chapter six recapitulates the main points of the problem which has been dealt with throughout the book. The author concludes that the possibility of the arrest of a particular ship depends on some important circumstances such as the legal regulation of the matter in arresting country, nature of the maritime claim, connection between the ship and the claim, identity of the person liable, limitation of liability as well as on the special position of the ships belonging to State. He puts emphasis on the necessity of the global uniformity in this important area of maritime law.

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 odnosno CD ROM-u 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, ključne riječi te adresu autora na istom jeziku.

- Na posebnom listu papira navodi se popis korištene literature.

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