

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



ISSN 1331-9914

UDK 347.79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



POREDBENO POMORSKO PRAVO - COMPARATIVE MARITIME LAW

Izdavač/Publisher

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

Za izdavača/For Publisher: Akademik 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 Genève, Department de droit international public et organisation internationale; prof.dr. Charles Debattista, University of Southampton, Faculty of Law; dr.sc.Vesna Polić Foglar, Transportversicherungen, Allianz Suisse, Zürich; prof.dr. Časlav Pejović, Faculty of Law, Kyushu University, Fukuoka; dr.sc. Zoran Radović, Institut za uporedno pravo, Beograd

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

Izdavački savjet/Advisory Board:

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

Tehnička urednica/Editorial Secretary: Vlatka Živojnović

Financijska suradnja/ Our thanks for financial support to:

Poslijediplomski znanstveni studij "Pomorsko pravo i pravo mora" Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu; Udruga pomorskih kapetana-Split

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, 2006.

SADRŽAJ

Prof.dr.sc. Časlav Pejović , Legal Issues Arising from Delivery of Goods Without a Bill of Lading: Case Study of Some Asian Jurisdictions (review).....	1
Pravni problemi u slučaju predaje robe bez teretnice: praksa nekih azijskih jurisdikcija (pregledni rad)	20
Dr.sc. Ivo Grabovac, profesor emeritus , Obveznopравни odnosi u prijevozu živih životinja morem (stručni rad).....	21
Liability in Contract During the Transport of Live Animals by Sea (professional paper).....	29
Dr.sc. Vesna Skorupan , Pravna osobnost, odgovornost i uloga izvršitelja prema <i>Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari</i> (u cijelosti ili djelomično) (<i>morem</i>) (izvorni znanstveni članak).....	31
Legal Personality, Liability and Role of Performing Party According to the <i>Draft Instrument on the Carriage of Goods</i> [<i>Wholly or Partly</i>] [<i>by Sea</i>] (original scientific paper).....	64
Mr.sc. Božena Bulum , Klauzule u ugovorima o <i>time charteru</i> (pregledni rad).....	65
Clauses in Time Charter Contracts (review).....	96

DOKUMENTACIJA

PREGLED MEĐUNARODNIH INSTRUMENATA uz hrvatski prijevod, datume potpisivanja i stupanja na snagu (Marula Vujasinović, dipl.bibl).....	97
--	----

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA

Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: Rev 1896/1997-2 od 26. rujna 2001. Kupoprodaja broda – dovođenje kupca u zabludu (prikaz: dr.sc. Vesna Skorupan)	147
Sale of Ship – Deception of the Buyer.....	149

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: II Rev-225/2000-2 od 23. listopada 2001. Izostanak pisanog prigovora u slučaju oštećenja prtljage (prikaz: dr.sc. Vesna Skorupan)	150
Absence of Written Complaint in Case of Damage to Luggage.....	152
Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: II-Rev 172/1999-2 od 17. prosinca 2003. Ugovor o uskladištenju (prikaz: dr.sc. Vesna Skorupan)	153
Storage Contract.....	155
Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: Rev t 158/03-2 od 11. veljače 2004. Prestanak radnog odnosa pomorca zbog prodaje broda (prikaz: dr.sc. Vesna Skorupan)	156
Termination of Employment of the Seamen on Account of Sale of the Ship.....	158
Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: II Rev-153/1994-2 od 12. ožujka 1998. Pretpostavka za odgovornost osiguratelja (prikaz: dr.sc. Vesna Skorupan)	159
Assumption of Insurer's Liability	161
Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: II Rev-123/1995-2 od 29. listopada 1998. Naknada za korištenje objekata sigurnosti plovidbe (prikaz: dr.sc. Vesna Skorupan)	162
Compensation for Use of Facilities Providing for the Safety of Navigation on the Navigable Waterways	164
Upravni sud Republike Hrvatske, presuda broj: Us-9477/1998-4 od 20. veljače 2002. Neodržavanje u ispravnom stanju brodske opreme (prikaz: dr.sc. Vesna Skorupan)	165
Failure to Maintain in Working Order the Equipment on Board.....	168

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

High Court of Justice, Queens Bench Division (Commercial Court), Nisshin Shipping Co. Ltd v. Cleaves & Company Ltd i drugi (sudac Colman), presuda od 7. studenoga 2003. Pravo trećih da svoja potraživanja ostvaruju u arbitražnom postupku (prikaz: **Zoran Tasić**) 169

Rights of Third Parties to Enforce their Claims Through Arbitration 173

Queens Bench Division (Commercial Court), Petroleo Brasileiro S.A. v. Kriti Akti Shipping Co. S.A. (Brod “Kriti Akti”), presuda od 9. srpnja 2003. Trajanje brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod (prikaz: **mr.sc. Božena Bulum**)... 174

Duration of Time-Charter 179

IZVJEŠĆA

Marula Vujasinović, dipl.bibl., 8. Dani specijalnih i visokoškolskih knjižnica Opatija, 27. - 28. travnja 2006 181

PRIKAZI KNJIGA

Ivo Grabovac, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Književni krug, Split, 2005., 521 str. (prikaz: **mr. sc. Božena Bulum**)..... 187

Ivo Grabovac, Recent Croatian Maritime Law and the Maritime Code, Književni krug, Split, 2005, 521 pages..... 191

Ratko Zelenika, Pravo multimodalnoga prometa, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006., 336 str. (prikaz: **doc.dr.sc. Jasenko Marin**)..... 192

Ratko Zelenika, Law of Multimodal Trafic, Faculty of Economics, University of Rijeka, 2006, 336 pages..... 195

AUTORSKO KAZALO 197

PREDMETNO KAZALO (**Marula Vujasinović**)..... 199

UPUTE AUTORIMA 203

LEGAL ISSUES ARISING FROM DELIVERY OF GOODS WITHOUT A BILL OF LADING: CASE STUDY OF SOME ASIAN JURISDICTIONS¹

ČASLAV PEJOVIĆ
Professor of Law,
Kyushu University, Japan

UDK 656.039.4
Review
Received: 11/04/2006
Accepted by publisher: 17/05/2006

This article examines the problems related to the delivery of the goods without a bill of lading. It focuses mainly on the problems arising in the Far East, which are compared, in some cases, with similar problems in some Western common law and civil law jurisdictions. Before reviewing the court practice and examining various issues related to the delivery of the goods without a bill of lading, several general questions related to the legal background of this problem are examined. With respect to the practice of delivery of the goods without a bill of lading, various issues are examined, such as whether a carrier can deliver the goods to the owner of the goods without a bill of lading; what is the nature of the carrier's liability for wrongful delivery: tort or contract? Should the carrier deliver against single or a full set of bills of lading? Is the ship's agent liable for delivery without a bill of lading? Should a carrier obey the charterer's orders to deliver the goods without a bill of lading? Can a carrier deliver the goods without production of a straight bill of lading? Should a carrier agree to deliver the goods against the letter of indemnity, and how safe is it to rely on such a document? The main purpose of this article is to try to find an answer to the questions as to why an old problem is still causing so much confusion and how the problems arising in practice can be resolved.

Key words: delivery of goods, bill of lading, document of title, liability.

INTRODUCTION

In maritime law, there is a well established rule that the carrier can deliver the goods at the destination only against the production of a bill of lading by the consignee. However, as is often the case, the practice differs from the rules: the

¹ This article is amended and updated version of the article "Delivery of goods without a bill of lading: revival of an old problem in the Far East" published in the Journal of International Maritime Law (2003) 448.

carrier often delivers the goods without obtaining a bill of lading.

Delivery of the goods without presentation of the bill of lading is one of the most common problems in the carriage of goods by sea. Recently, the attention of maritime lawyers in some Asian jurisdictions is again focused on this problem.² The problem seems to be particularly widespread in China, especially when the consignee is a state-owned enterprise ('SOE'). The practice of delivery of the goods without production of a bill of lading is causing so many problems in China, that the Chinese Ministry of Foreign Trade and Economic Co-operation (MOFTEC) has issued a special notice warning Chinese companies of this problem³

The courts have acted in various ways in dealing with the problems caused by delivery without a bill of lading. This paper will mainly deal with decisions of the courts in the Far East, which will be compared, in some cases, with the decisions of some common law and civil law jurisdictions.

Before reviewing the court practice, several general questions will be examined. In order to understand the problem of delivery without a bill of lading, it is important first of all to understand why the goods should not be delivered without a bill. Then, with respect to the practice of delivery of the goods without a bill of lading, various issues will be examined, such as whether a carrier can deliver the goods to the owner of the goods without a bill of lading; what is the nature of carrier's liability for wrongful delivery: tort or contract? Should the carrier deliver against single or full set of bills of lading? Is the ship's agent liable for delivery without a bill of lading? Should a carrier obey the charterer's order to deliver the goods without a bill of lading? Can a carrier deliver the goods without production of a straight bill of lading? Should a carrier agree to deliver the goods against the letter of indemnity and how safe is it to rely on such a document?

By examining these issues, we hope to shed a new light on an old problem. The main purpose of this article is to try to find an answer to the questions as to why an old problem is still causing so much confusion and how the problems arising in practice can be resolved.

DELIVERY OF GOODS IN EXCHANGE FOR A BILL OF LADING

The carrier is responsible for proper delivery of the goods entrusted to him to carry. The carrier, by issuing the bill of lading after he has received the goods in

² Delivery of goods without a bill of lading was the central issue at the Annual Conference of the Japanese Maritime Law Association held in Tokyo in October 2002 (attended by the author of this paper).

³ MOFTEC Notice on Circumvention of the Risk of Delivery without Production of a Bill of Lading, 5 December 2000.

his charge, undertakes to deliver the goods to the lawful holder of the bill of lading on production of an original bill of lading. That person can be the consignee named in the bill of lading, or the endorsee or assignee of the person who is authorised by the bill of lading to make an order or assignment of it. If the bill of lading contains a blank endorsement, or is issued to bearer, then the person entitled to receive the goods is simply the holder of the bill of lading. In order for a person to be the lawful holder of the bill of lading, he must have obtained possession of the bill in good faith.

The carrier is not justified in delivering the goods to any person who merely presents a bill of lading, except in the case of bearer bills of lading. In the case of order bills of lading, the carrier is entitled to deliver the goods to the first person who presents a properly endorsed bill of lading, after verifying that there is an uninterrupted chain of endorsements.⁴

As long as the consignee can obtain a bill of lading before the goods arrive, it should be no problem for him to present it before delivery. However, in practice, for various reasons, it often happens that the ship arrives at the port of destination before the consignee obtains the bill of lading. In such situations, waiting for the bill of lading may cause numerous problems to all parties involved. As result of such practical need, the practice of delivering the goods without production of a bill of lading has been developed. This practice, however, may also cause a number of problems.

LEGAL BACKGROUND OF THE RULE

Of the international conventions governing carriage of goods by sea, neither the Hague Rules⁵ nor the Hamburg Rules⁶ have regulated the issue of delivery of the goods by the carrier to the consignee. In the future this may be changed by the Draft Instrument on the Carriage by Sea, which is being prepared by the UNCITRAL

⁴ In a Japanese case, the court held that the carrier to whom an unendorsed bill of lading was presented was justified in delivering the goods to the holder of the bill of lading despite the lack of uninterrupted chain of endorsements when he was aware that the absence of an endorsement was a mere omission oversight (*Orient Power Carstereos Ltd. v. KK Shosen Mitsui, District Court of Tokyo 29 Mai 2001* (2001) Kaijijou Kenkyukaishi 163, 86). In a Belgian case, the court took a similar view (*Cass. Belgium 6 June 1969* (1969) ETL 710).

⁵ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("The Hague Rules") and Protocol of Signature, signed in Brussels on 25 August 1924 (entered into force on 2 June 1931).

⁶ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea ("The Hamburg Rules"), signed in Hamburg on 31 March 1978 (entered into force on 1 November 1992), UN.Doc.A/Conf. 8915.

Working Group on Transport Law: the draft Article 10 includes several provisions on delivery of the goods to the consignee.⁷ At the moment, however, the rule on delivery of the goods against a bill of lading is still based on domestic laws.

The present rule is that, when a bill of lading is issued, the carrier must deliver the goods to the lawful holder of the bill of lading. The right to obtain the goods from the charterer is not based on the contract of carriage, but on the lawful possession of the bill of lading.

The first issue that arises is why the carrier must deliver the goods against the bill of lading? It seems that the reasons for such an obligation on the part of the carrier are sometimes not properly understood. Hence, in order to examine the issues related to the delivery of the goods against production of bill of lading, the reasons for this rule should be examined. And in turn, the nature of the bill of lading as a document of title should be properly understood.⁸

The bill of lading has the character of a document of title, which means that the person in its possession is entitled to receive, hold and dispose of the bill of lading and the goods it represents. 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 enables its lawful holder to use it to obtain physical delivery of the goods at the port of destination, as well as to dispose of them during transit by transferring the bill of lading.

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 shipper (usually the seller) and is bound to deliver it to the consignee (usually the buyer) 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.

Hence, the rule that the goods must be delivered only against the bill of lading serves to protect against the risk that the goods are delivered to someone who is not entitled to receive them. This rule protects both the carrier and the persons entitled to receive the goods.

⁷ Available at: <http://www.uncitral.org/en-index.htm> (last visited on April 12, 2006).

⁸ See C. Pejovic, "Documents of Title in Carriage of Goods by Sea: Present Status and Possible Future Directions"(2001) JBL 261.

DELIVERY OF THE GOODS TO THE OWNER WITHOUT A BILL OF LADING

Under the contract of carriage, the carrier must deliver the goods to the holder of a properly endorsed bill of lading, regardless of the capacity in which he holds the bill. Failure to do so will make the carrier liable for breach of contract to the lawful holder of the bill.

The carrier will not normally know who the owner of the goods is, nor is he obliged to investigate this matter; his obligation is merely to deliver the goods to the lawful holder of the bill. For the carrier, the rights of the holder of the bill towards the goods are not relevant. This person can be either the seller who kept the bill because the buyer failed to make the payment, the buyer who acquired the bill after payment or an agent for either of these parties. The lawful holder of a bill can even be the bank acting as pledgee. The carrier cannot and should not get involved in examining all these relationships. All the carrier should do is to check with due care whether the person presenting the bill is its lawful holder and deliver the goods to the lawful holder in exchange for the bill of lading. In the words of Leggatt LJ in *The Houda*, ‘delivery without production of the bill of lading constitutes a breach of contract even when made to the person entitled to possession’.⁹

In Japan, the courts have adopted a practice that runs counter to the nature of the bill of lading as a document of title. Japanese courts approve the practice of delivery of the goods without a bill of lading so long as the goods are delivered to the owner of the goods; the carrier will be liable only if the goods are delivered to the wrong person.¹⁰ This practice is contrary to the nature of a bill of lading as a document of title because a bill of lading embodies the right to receive the goods from the carrier which may exist independently of the property rights; ownership of the goods is not relevant to the right to receive them from the carrier.

The carrier is not justified in delivering the goods to a cargo unless the bill of lading is produced, even if the carrier knows that he is the owner of the goods. Besides legal reasons, there can be practical reasons for this rule. For example, if the holder of a bill of lading is a freight forwarder, he can have a right of lien on the cargo if the cargo owner fails to pay him the agreed fee and/or costs. In such a case, the carrier will be liable to the freight forwarder for delivery without production of a bill of lading, even if delivery is made to the lawful owner of the goods. This kind of situation may not often arise in practice, but the principle should be clear.

⁹ *Kuwait Petroleum Corp. v. O & D Oil Carriers (The Houda)* [1994] 2 Lloyd’s Rep. 541 at 550 to 552, 556 (English CA). *ouda*)

¹⁰ *The Supreme Court of Japan 14 June 1930*. Japanese position has not changed since then: T. Tateishi, “Current Japanese Case Law on Carrier’s Liability for Cargo Loss”(2002) JSE Bulletin 4.

CARRIER'S LIABILITY FOR DELIVERY OF GOODS WITHOUT A BILL OF LADING

The carrier must not deliver the goods in any way other than against presentation of an original bill of lading. The carrier who delivers the goods without production of a bill of lading, he does so at his own risk. If the goods are delivered to a person who was not entitled to receive them, the carrier will be liable for breach of contract and for conversion of the goods.¹¹ The carrier who delivered the goods without production of bill of lading has a right of action for the recovery of the goods or their value against the person to whom delivery has been made.¹²

There are some exceptions to the rule that the consignee must present the bill of lading before delivery. The carrier might deliver the goods without production of a bill of lading if it was proved to his reasonable satisfaction both that the person demanding delivery was entitled to possession of the goods and that there was some reasonable explanation of what happened to the bill of lading.¹³ However, carriers should be very cautious with respect to this exception, until it is clarified with greater precision.¹⁴

THE NATURE OF THE CARRIERS LIABILITY: CONTRACT OR TORT?

In some jurisdictions, there is confusion as to the nature of the carrier's liability for wrongful delivery of the goods. For example, in Chinese practice, the carrier's liability for delivery of the goods without a bill of lading was originally treated as tort liability.¹⁵ Later, the courts took a different view on legal basis of liability for wrongful delivery, replacing tort liability with contractual liability.¹⁶ In a Japanese

¹¹ *Barclays Bank Ltd. v. Commissioners of Customs and Excise* [1963] 1 Lloyd's Rep. 81, *Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co. Ltd.* [1959] 2 Lloyd's Rep. 114. See also *Mobile Shipping Co. v. Shell Eastern Petroleum Ltd (The Mobile Courage)* [1987] Lloyd's rep. 655.

¹² *Westwood Shipping Lines Inc. v. Geo International Inc. at al.* (24 June 1998) T-359-98 (FCTD).

¹³ *SA Sucre Export v. Northern River Shipping Ltd. (The Sormovski)* [1994] 2 Lloyd's Rep. 266.

¹⁴ The court took a different view in *Motis Exports v. Dampskibsselskabet AF 1912* [2000] 1 Lloyd's Rep. 121; affirming [1999] 1 Lloyd's Rep.837. The carrier cannot be forced to deliver the goods without a bill of lading. See also *East West Corp. v. DKBS 1912* [2002] 2 Lloyd's Rep. 182, at 205.

¹⁵ For example, *Huarun v. Zhanjiang Vessel Agency* [1993] Gazette of the Supreme Court (6); *The Eagle Comet* [1994] Guangzhou Maritime Court (66).

¹⁶ Great influence in this respect was exercised by the Supreme Court of China decision in *Yuehai v. Cangma*, [1996] Gazette of the Supreme Court (10) (available at: http://www.ccmt.org.cn/English/text_typical_4.htm – last visited April 12, 2006). See also *China Overseas Shipping Guangdong Co. v. China Overseas Shipping*

case, the court held that the carrier owed the shipper a contractual duty to deliver the goods to the holder of the bill of lading. Apparently the Court considered that the holder of the bill of lading was a third-party beneficiary.¹⁷

A question that can be posed with respect to the above cases is whether the carrier's liability for wrongful delivery should be based on contract or on tort. Many consider this issue to be merely academic, but in some jurisdictions this issue may also have practical importance, for example if the time bar for claims in tort and contract is different. While in some jurisdictions the plaintiff has the right to choose to sue either in contract or in tort, in some other jurisdictions there is no such freedom; the mere existence of a contract between two parties means that one party cannot sue the other in tort and the only possible legal suit would be for breach of contract.

Traditionally, the law does not recognize concurrent liability in negligence in case of breach of a contractual duty of care unless the tort duty arose independently of the contract.¹⁸ Some recent developments indicate that concurrent liability may be recognized.¹⁹ While in the case of negligently caused physical damage the freedom of choice between tort and contractual liability may be recognized, that would be much more difficult in a case of negligently caused economic loss, as wrongful delivery of the goods would be characterized. Besides, the contracting parties are free to limit the application of the tort liability by expressly so providing in their contract.

Putting aside the issue of concurrent liability, as this issue may be decided differently depending on the national jurisdiction, the focus here will be on determining the legal basis for the claims related to delivery of the goods without the production of a bill of lading. There is no doubt that such delivery has the character of tort, as it represents an illegal act by which the rights of the lawful holder of the bill of lading are infringed. However, as already indicated, the carrier's liability for wrongful delivery is rarely based on tort, as the contractual liability usually prevails.

Even though in legal theory the delivery of goods without a bill of lading is normally treated as a breach of contract, establishing contractual liability is rather complicated. The holder of a bill of lading derives his right to delivery not from the contract of carriage, but from the bill of lading, even though the bill of lading

Guangdong Huangpu Co. (available at: <http://www.ccmt.org.cn/English/writ/judgmentDetail.php?slid=619> – last visited April 12, 2006)

¹⁷ *ICV Trading Company YK v. Shosen Mitsui*, the District Court of Tokyo 12 October, 2000 (2000) Hanrei Taimusu 1051, 306. For a comment in English of this and few other cases related to delivery without a bill of lading see, S. Kozuka, "Recent Developments in Japanese Jurisprudence (2000-2001)" 82002 *Diritto Marittimo* 750, at 758; T. Tateishi, "Current Japanese Case Law on Carrier's Liability for Cargo Loss" (2002) *JSE Bulletin* 45, 1-5.

¹⁸ *Jarvis v. Moy, Davies Smith Vandervell & Co.* [1936] 1 KB, 399, at 405.

¹⁹ *Henderson v. Merrett Syndicates Ltd.* [1995] 2 AC 145 (House of Lords).

is issued on the basis of the contract of carriage. When a bill of lading is issued, the right to delivery of the goods is transferred independently from the contract of carriage by the transfer of the bill of lading. The shipper who enters into a contract of carriage with the carrier loses the right to delivery at the moment he transfers the bill of lading to a third person. This right is usually acquired by the consignee on the basis of the contract of sale when the seller transfers to the buyer the bill of lading in exchange for the payment of the price, typically under a letter of credit. But the right to delivery of goods, which is embodied in the bill of lading, is in fact a contractual right against the carrier based on the contract of carriage between the carrier and the shipper and transferred by the shipper to the consignee. So the carrier's liability for wrongful delivery of the goods, in principle, should be based on contract.²⁰

DELIVERY OF GOODS AGAINST ONE ORIGINAL OR A FULL SET OF BILLS OF LADING

The bill of lading is commonly issued in sets of three identical parts, each of them representing an original document. While under a letter of credit the beneficiary must present the full set of bills of lading, there is no such requirement for delivery of the goods to the consignee: the carrier is entitled, in principle, to deliver the goods to the lawful holder of only one original bill of lading.

It may seem strange to state that several originals of a bill of lading are issued, because the concept of an original implies something that exists as a single document. In the case of bills of lading, however, several original bills of lading mean that all these documents represent one bill of lading only. When the consignee receives the goods from the carrier producing one of the original bills of lading, all other originals become void, as is often expressly stated in the bill of lading itself ('one being accomplished others to stand void'). When a carrier delivers the cargo to a lawful holder of a bill of lading he can be sure that he is not responsible to other holders of a bill of lading who might subsequently claim the cargo. While the practice of issuing several bills of lading served the shipper's interests, the rule that the carrier properly performs delivery of the goods to the holder of only one bill of lading was obviously aimed at protecting the carrier.

The situation is different when the shipper or a lawful holder of the bill of lading demands delivery of the goods from the carrier at a port different from the named port of destination. A Chinese case has illustrated the problems that may arise in this

²⁰ Lord Denning in *Sze Hai Tong Bank Ltd. V. Rambler Cycle Ltd.* [1959] AC 576, PC: "The contract is to deliver, on production of the bill of lading, to the person entitled under the bill of lading... They are therefore liable for breach of contract unless there is some term in the bill of lading protecting them."

kind of situation, if the goods are delivered against only one bill of lading.²¹ In this case, the carrier issued three bills of lading to the shipper. During the course of the voyage, the carrier was instructed by the shipper to change the port of discharge. In this new port, the carrier delivered the goods to the shipper against only one original of the bill of lading. After obtaining the goods, the seller disappeared. Then, the consignee, who was in possession of two remaining original bills of lading, brought a suit against the carrier. The court held that upon delivery of the goods all other bills of lading became void, and the consignee's claim was rejected.

This decision is contrary to the practice in most other jurisdictions.²² One of the problems for the court was that the Chinese Maritime Code does not provide clearly for the obligations of the shipper to return all bills of lading in cases when the contract of carriage is not performed as it was originally agreed. Article 90 of the Maritime Code only provides for the shipper's obligation to return a bill of lading to the carrier if the contract is cancelled. So in this case the court lacked clear legal guidance and its decision is rather problematic.

When the shipper demands delivery of the goods at a port different from the port of destination, the carrier is not free to deliver the goods against one bill of lading, but he must require the full set of bills of lading. This is a compulsory obligation of the carrier in most jurisdictions.²³ The full set of bills of lading is required in order to protect the carrier against the risk that at the port of destination a lawful holder of the bill of lading may appear with demand for delivery of the goods. Otherwise, the carrier could become the victim of fraud if the seller would receive the goods against one original bill of lading while other originals would be transferred to the consignee. By the decision of the court in the case above, the victim was the consignee. In some other Chinese cases, however, the courts have taken opposite view.²⁴

²¹ *Hong Kong Co. v. Guangzhou Ocean Shipping Co. & Dalian Foreign Vessel Agency* (quoted in X. Chen, "Chinese Law on Carriage of Goods by Sea under Bills of Lading" (1998) 8 Current International Trade Law Journal 89).

²² For example, the Japanese Commercial Code (Article 772) provides that "in places other than the port of loading, the Master may not deliver the goods unless he receives all of the parts of the bill of lading".

²³ The obligation is expressly laid down in section 645(2) of the German Commercial Code, Article 772 of the Japanese Commercial Code, Article 817 of the Korean Commercial Code, and Article 702 of the Taiwanese Maritime Commercial Code.

²⁴ For example, the Shanghai Maritime Court in *Zhongcheng Ningbo Import and Export Co., Ltd. V. Shanghai Asia Pacific International Containership Warehousing and Transport Co.* (quoted in the "Selected Cases of Maritime International Judgments and Comments" (ed. Zhengzhaofang) Shanghai, 2003).

LIABILITY OF THE AGENT FOR WRONGFUL DELIVERY

The rule that goods must not be delivered without production of a bill of lading should also be respected by the ship's agents. The agent is the party who most often delivers the goods under the carrier's instructions. So even if the agent delivers the goods without a bill of lading, the carrier is generally considered liable for the wrongful delivery. For example, in a recent Japanese case,²⁵ the carrier's agent, at the request of the consignee, issued the certificate of loss of the bills of lading. In fact, the bills of lading were not lost but were kept by the collecting bank, and the consignee could not obtain them since he failed to make the payment. The consignee obtained the delivery of the goods by presenting this certificate, without producing bills of lading. The consignee subsequently became insolvent, and the shipper (the unpaid seller) sued the carrier for wrongful delivery. The court held that the agent had been negligent in issuing the certificate of loss without verifying whether the bills of lading were actually lost, and the carrier was held liable for the damages caused by the agent's negligence.

The consignee, however, may decide to sue the agent in tort, instead of suing the carrier under the contract of carriage. In another Japanese case, the ship's agent delivered the goods without production of a bill of lading pursuant to the carrier's instructions.²⁶ After delivery the lawful holder of the bill of lading sued the agent in tort. The court held that the agent was liable in tort because delivery of the goods without production of a bill of lading is an illegal act. The defense of the agent that he was acting under the carrier's instructions was not accepted, since those instructions were relevant to relations between the agent and the carrier, but not to those between the agent and the consignee. This case can serve as a warning that agents should be very cautious if requested by the carrier to deliver goods without a bill of lading. In principle, they should reject such an order, or at least obtain a letter of indemnity from the carrier.

With respect to the letters of indemnity, while they may serve to protect the agent, they may also bring him problems. In another Japanese case, but in a different situation, an agent was held liable under a letter of indemnity.²⁷ In this case, the carrier delivered the goods to the consignee against a letter of indemnity, instead of a bill of lading. The letter of indemnity was jointly signed by the consignee and the forwarding agent. The court held that the agent was liable under such a letter, even though letters of indemnity are usually signed by banks, not by agents.

²⁵ *Orient Power Carstereos Ltd. V. KK Shosen Mitsui*, District Court of Tokyo 29 Mai 2001 (2001) Kaijishou Kenkyukaishi 163, 86.

²⁶ *District Court of Osaka* 5 April 1988 (1989) Horitsu Jiho, 4, 138.

²⁷ *COSCO v. YK CF Corporation*, District Court of Osaka 23 February 1999 (1999) Hanrei Jiho 1736, 158.

DELIVERY OF GOODS WITHOUT BILL OF LADING UNDER CHARTERER'S ORDERS

An interesting question which often arises in practice is whether the Master must obey the time charterer's order to deliver the goods other than against presentation of the bill of lading. Here are several cases from three different jurisdictions that may serve to illustrate the problem.

In a Chinese case,²⁸ the charterer ordered the shipowner to deliver the goods without a bill of lading. The shipper (the seller), not being able to recover the price from the consignee (the buyer), brought a suit against the shipowner as the actual carrier, for delivery of the goods without production of the bill of lading. The Chinese Supreme Court confirmed that the shipowner, as the actual carrier, was an eligible defendant. However, the court held that the actual carrier was not liable for the wrongful delivery as the ship's Master had acted under the charterer's orders.

In a Japanese case,²⁹ the shipowner delivered the goods against a letter of indemnity issued by the consignee, accepting the instruction from the voyage charterer. Problems arose when the consignee went bankrupt without paying the goods to the seller. The seller, who was in possession of the bill of lading, as the buyer did not make the payment, then started proceedings against the shipowner for wrongful delivery of the goods. During the court proceedings, a settlement was reached and the shipowner paid \$620,000 to the seller in exchange for the bill of lading. After payment to the seller, in a subsequent claim against the charterer, the shipowner could not benefit from the letter of indemnity, as it was signed by the consignee only. The Tokyo Maritime Arbitration rejected the shipowner's demand, as the decision whether to deliver the goods without a bill of lading is at the shipowner's discretion. The carrier failed to request the charterer to sign the letter of indemnity, so the charterer could not be held liable for the shipowner's failure to act with due care.

In most jurisdictions, the courts take the position that the shipowner must not deliver the goods other than against presentation of a bill of lading, even if he was instructed by the charterer to make such a delivery.³⁰ Perhaps the most interesting case

²⁸ *Woodtrans Nav. v. Anshan Steel Group*, the Supreme Court of China 19 December 2001.

²⁹ *Tokyo Maritime Arbitration* 24 April 1996 (1997) 34 JSE 1.

³⁰ *The Stetin* (1889) 14 PD 142 at 147., *A/S Hansen-Tangens Rederei III v. Team Transport Corporation (The Sagona)* [1984] 1 Lloyd's Rep. 194, *Kuwait Petroleum Corp. v. I & D Oil Carriers (The Houda)* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541, *Motis Exports v. Dampskibsselskabet AF 1912* [2000] 1 Lloyd's Rep. 121, *Allied Chemical International Corp. v. Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro* [1986] AMC 826 (2d. Cir. 1985), *C-Art Ltd. v. Hong Kong Island Lines America* [1991] AMC 2888 (9th. Cir. 1991), *Glencore International AG v. Owners of the "Cherry"*, Singapore High Court, Kan Ting Chiu J., April 2002 (available at: http://onlinedmc.co.uk/glencore_v_'cherry'.htm - last visited 10 April 2006), *R. Cass. Com.* 9 July 1991 (1993) DMF 665, *Ap. Paris* 11 January 1985 (1986) DMF 166 (note by R. Achard), *Trib. Livorno* 10 December 1986 (1987) Dir.Mar. 961.

related to this issue is from English case law: *The Houda*.³¹ In this case, the charterer ordered the shipowner to deliver the goods without a bill of lading, against a letter of indemnity countersigned by a bank, but the shipowner declined to accept this order. The court at first instance held that while under a time charter the charterer cannot lawfully order the shipowner or the Master to deliver the cargo to a consignee who is not entitled to possession of the cargo, the charterer is not prevented from ordering delivery of the cargo without production of the bill of lading in circumstances where the charterer is entitled to possession of the cargo or gives an order with the authority of the person entitled to possession of the cargo. The Court of Appeal, however, took a different view and rejected the argument that a time charterer could order a shipowner to deliver the goods without production of an original bill of lading, even to a person who was entitled to possession of the goods.

It is submitted that the opinion of the Court of Appeal is correct. Under a time charter, the charterers are entitled to give orders concerning commercial employment of the ship, but the shipowners are also entitled to refuse to obey any unlawful order, such as delivery of the goods without production of the bill of lading. The shipowner may decide to deliver the goods against a letter of indemnity, of course at his peril, but the charterer can not force him to do so.

The judgment of the court at first instance in *The Houda*, if upheld, could have grave consequences for parties in the carriage of goods by sea as well as in international trade. This judgment runs contrary to the fundamental rule that the goods must not be delivered in any way other than against the bill of lading, and it tried to establish a new rule providing that the carrier must deliver the goods without production of the bill of lading if ordered to do so by the person entitled to possession of the cargo. A conclusion that can be derived from such judgment is that refusing to deliver the goods other than against presentation of the bill of lading may represent a breach of contract.

The claim that such a delivery is lawful if ordered by the person entitled to possession of the cargo runs counter to the notion that the bill of lading is a document of title. It is a well established principle that the carrier is bound to deliver the goods only to a lawful holder of the bill of lading, and he is not bound to investigate who is entitled to possession of the goods. When the consignee is not able to produce the bill of lading, the shipowner as carrier has the option of refusing the charterer's order of delivering the goods without the bill of lading or to deliver the goods in exchange for a letter of indemnity was offered to the shipowner in the present case. However, the above judgment goes much further and implies that the charterers are not obliged to provide a letter of indemnity but are entitled to order the shipowners to deliver the goods to the person actually entitled to the goods.

³¹ *Kuwait Petroleum Corp. v. I & D Oil Carriers (The Houda)* [1994] 2 Lloyd's rep. 541.

The most serious consequence of this judgment would be that the carrier would no longer be justified in refusing to deliver the goods to a party who is not the lawful holder of the bill of lading, or in the case of a non-negotiable bill of lading to a party who is not named in the bill of lading, when such a party is actually entitled to the goods. Such a radical change would endanger the role of the bill of lading as a document of title and discredit its commercial value. Besides, the carrier would be put in an extremely difficult position, because he would be forced to judge whether the person to whom delivery is to be made under the charterer's order is entitled to possession of the goods.

The rule that the goods are to be delivered only to the lawful holder of a bill of lading who must present it prior to delivery is essential to the function that the bill of lading performs as a document of title. If the goods are delivered without production of a bill of lading, there is a risk that the buyer who received the goods before payment is made can later refuse to pay because he has already obtained possession of the goods. Another danger is that the buyer can resell the goods by transferring the bill of lading to a new buyer, so that another party can present the bill of lading and claim the goods from the carrier.

DELIVERY OF THE GOODS IN THE CASE OF STRAIGHT BILLS OF LADING

The straight bill of lading is one of the most misunderstood transport documents in the carriage of goods by sea.³² The source of this misunderstanding lies in the confusion between the straight bill of lading, the bill of lading to a named person, and the waybill. The straight bill of lading has some peculiar features which makes its legal status unclear. It is usually identified with the bill of lading to a named person and it has also been suggested that the straight bill is in effect a waybill.³³

The straight bill of lading is an American invention, as it was first regulated by the American Federal Bills of Lading (Pomerene) Act 1916.³⁴ The practice of using straight bills of lading is now widespread and the use of this document causes problems in other parts of the world. The straight bill of lading has been the focus of

³² See C. Pejovic, *The Straight Bill of Lading: Do we really need it?* (2005) ETL 303.

³³ W. Tetley, *Marine Cargo Claims* (3d. edn. Blais Inc., 1988) at 190 to 191, 950 to 951, 995 to 997. *See also Benjamin's Sale of Goods* (5th. edn. Sweet Maxwell, 1997) para. 18-014, *Carver on Bills of Lading* (14th. edn. Sweet & Maxwell, 2001) para. 6-007.

³⁴ The Pomerene Act was last revised in 1994. The format of the Act is expressed as 49 USCA & 80102. This Act relates to carriage by rail, road, air and water.

recent judgments in several Asian countries with respect to the delivery of the goods. Since there is obviously some confusion as to whether this document should be produced by the consignee, in order properly to understand the nature of the problem of delivery of the goods against a straight bill of lading, the status of this document in both common law and civil law will be examined.

In American law, the straight bill of lading is not considered as a document of title, as it could evidence the title of only one person - the consignee named in the document. This runs contrary to the notion of document of title by which goods could be transferred by endorsement of the document itself. The USCA has remedied a confusion which existed under the original Pomerene Act by making a distinction between negotiable and non-negotiable bills.³⁵ Negotiable bills are in fact the former 'order' bills of lading, while non-negotiable bills are the former 'straight' bills of lading.

The non-negotiable bill is, in fact, a hybrid document which contains elements of both the waybill and the bill of lading to a named person. It is a non-negotiable document, but it can be transferred with effect similar to the transfer of a named bill of lading by assignment in civil law. Under section 80103(b) of the 49 USCA, the endorsement of a non-negotiable bill 'does not give any additional right'. This should be construed in such a way that, unlike a negotiable bill, the transferee of a non-negotiable bill does not acquire any rights that would be additional to those of the transferor. In other words, the transferee 'puts himself in the shoes' of the transferor and has the same rights against the carrier as the transferor had. The fact that the straight bill of lading is transferable and capable of transferring certain rights to the transferee indicates the status of a document of title. In this respect, the non-negotiable bill differs from the waybill, which has none of the features of a document of title, as its transfer does not operate as a transfer of any rights.

With respect to the delivery of goods, under US law the position is clear: the carrier must deliver the goods to the consignee named in a nonnegotiable bill who is not required to present the document to the carrier but only to identify himself.³⁶ This is in accordance with the present text of the 49 USCA. The UCC, however, recognizes the possibility that bills of lading to a named person are negotiable 'where recognized in overseas trade'.³⁷

On the other hand, under English law the situation is not very clear. The crucial issue that is the main source of confusion and problems is whether the carrier should insist on production of a straight bill before he delivers the goods. The English

³⁵ 49 USCA section 80103.

³⁶ 49 U.S.C.A. sect. 80110: *Chilewich Partners v. MV Aligator Fortune* 853 F Supp 744, 753 (SDNY 1994).

³⁷ Uniform Commercial Code s.7-104(1)(b).

Carriage of Goods by Sea Act 1992 failed to clarify this issue, as this Act was aimed at resolving the problems related to rights of suit in respect of carriage of goods by sea. It failed to deal with the issue of whether a straight bill of lading should be produced to obtain delivery of the goods, so the issue remains unresolved. 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.³⁸ But this position was put in doubt by a recent case, *The Happy Ranger*, in which the court took a different view on straight bills. Tuckey LJ, who gave the leading judgment, noted that ‘it would be unwise to assume that the statements in the textbooks are correct.’³⁹ The dominant view in leading textbooks is that under a straight bill of lading the carrier is entitled and bound to deliver the goods without production of the bill.⁴⁰ The latest development is the decision of the Court of Appeal in *The Rafaela S*, in which 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 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.’⁴¹ 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 clearly took the view that the carrier must deliver the goods against an original straight bill.

In Asia there are conflicting views relating to the delivery of the goods in case of straight bills of lading. 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 straight bill of lading.⁴² Afterwards, the Supreme Court has taken a different view finding a carrier not liable for delivery of the goods without

³⁸ *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.”

³⁹ *Parsons Corporation v. C.V. Scheepvaartonderneming (The Happy Ranger)* [2002] EWCA Civ 694.

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 *The Rafaela S* [2003] 2 Lloyd’s Rep. 113. The judgment of L.J. Rix was unanimously affirmed by the House of Lords [2005] All ER (16 February 2005).

⁴² *The Shangdong High Court* (2002) *Yuanchen International Carriage Ltd. V. Hengxing Ltd.*, (cited from <http://www.ccmto.org.cn/> last visited: April 12, 2006), *Yuehai v. Cangma, the Supreme People’s Court of China* (1996) Gazette of Supreme Court (10) (also available at: http://www.ccmto.org.cn/english/text_typical_4.htm (last visited: April 12, 2006), *The Eagle Comet*, Guangzhou Maritime Court, no. 66 (1994).

production of a straight bill of lading.⁴³ However, in a subsequent case, the Supreme Court held that the carrier must deliver the goods against production of the straight bill.⁴⁴ A similar stance is taken by the courts in Singapore.⁴⁵ However, in Hong Kong the courts have taken the opposite view.⁴⁶

In civil law, bills of lading to a named person have, in principle, the same character as other bills of lading. There is, however, an important difference with respect to the rights of the transferee of the bill of lading to a named person. The rights of the transferee are based on the rights of the transferor (*ex iure cesso*) and not on the bill of lading. On the other hand, the carrier will have the right to invoke against the transferee all rights and exemptions he had against the transferor (*ex persona cedentis*) even if the bill of lading provides 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 agreed, the carrier will be entitled to claim against the consignee the freight as agreed with the shipper. Another difference relates to the method of transfer of bills of lading to a named person. The transfer of this bill of lading is effected by a written assignment (*cession*) in accordance with the rules of civil law. These rules are so cumbersome that bills of lading to a named person are actually never transferred in practice.⁴⁷

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

⁴³ *The Supreme People's Court of China* (2002) *Zim Israel Navigation Company Ltd. V. Sun Hing Shipping Co. Ltd.* (available at: <http://www.ccmt.org.cn/english/case/show.php?sId=2324> last visited: April 12, 2006)

⁴⁴ *The Supreme People's Court of China* (2004) *Qingdao Haishen v. Orient Overseas Container Line* (available at: <http://www.ccmt.org.cn/ss/writ/judgementDetail.php?sId=1471> last visited: April 2, 2005).

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: April 2, 2005)). 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."

⁴⁶ *The "Brij"*, Hong Kong Admiralty Court 14 July 2000 [2001] 1 Lloyd's Rep. 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.

⁴⁷ 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.

of the bill. The carrier is usually obliged to require the surrender of such bills as a condition for the delivery of the goods.⁴⁸ For example, New Dutch Civil Code, 1991 provides in Article 441 that only the lawful holder of a bill of lading has the right to demand delivery of the goods from the carrier under the bill of lading. This applies to bills of lading to a named person equally as to other kinds of bills of lading.⁴⁹ 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.⁵⁰

Obviously in some jurisdictions there is confusion with respect to the obligation of the consignee to produce the straight bill of lading at the port of destination. The problem is that a straight bill and a sea waybill are not yet clearly distinguished. This confusion and the problems it creates can be avoided if, instead of the straight bill, a waybill is issued where there is no need to dispose of the goods in transit. If the straight bill of lading is issued, the safest way for a carrier is to demand production of the bill before the goods are delivered.

With respect to the legal regulation, US law provides a good model based on a distinction between negotiable documents that should be produced on delivery and non-negotiable documents whose production is not required. This distinction between two types of documents is capable of solving the problem of delivery in the case of straight bills. The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea provides for a similar distinction: delivery to the consignee if no negotiable transport document has been issued (Draft Article 48) and if a negotiable transport document has been issued (Draft Article 49)⁵¹ The use of the term ‘non-negotiable bill’ instead of ‘straight bill’ may help avoiding the confusion, and the term ‘straight bill’ is likely to disappear in the future.

⁴⁸ *MSC Magelan (The Court of Appeal of Rennes 16 May 2002, unreported)* The French Court in this case held that the straight bill was a document of title and required the carrier to deliver the goods against production of the bill. This decision was quoted by the L.J. Rix in *The Rafaela C* [2003] 2 Lloyd’s Rep. 113.

⁴⁹ *The Duke of Yare (ARR-RechtB Rotterdam, 10 April 1997)*. See also, G.J.W. Smallegange, *Special Report on European Maritime Law: Carriers should take care to clause straight bills of lading properly*, Lloyd’s List July 30, 1998, 6.

⁵⁰ *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 See also, F. Bonelli, “Responsabilità 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.

⁵¹ Available at: <http://www.uncitral.org/en-index.htm> (last visited on April 12, 2006).

DELIVERY OF GOODS AGAINST A LETTER OF INDEMNITY

The problem of delivery of goods without a bill of lading is most often resolved in practice by the delivery of goods in exchange for a letter of indemnity instead of a bill of lading. By such a letter of indemnity the consignee undertakes to indemnify the carrier in respect of any liability, loss and damage he may sustain by reason of delivering the goods without production of a bill of lading, as well as to produce and deliver all original bills of lading to the carrier as soon as they arrive. Such a letter is often co-signed by a bank which undertakes the financial obligations and is responsible jointly and severally with the consignee against the carrier.

The carrier must be aware that the delivery of goods without production of the bill of lading represents a serious breach of contract which could deprive him of the benefit of limitation of liability. Therefore, in order to protect his interests the carrier should demand a letter of indemnity to cover the whole amount of the damage suffered as a consequence of the delay in delivering the bill of lading, including legal and other expenses that the carrier could be liable for. Letters of indemnity can be very expensive and the consignee might be spared this cost if the carrier accepts his personal indemnity. Some charterparties expressly provide that the shipowner is to deliver the goods without production of a bill of lading against a personal indemnity. Whether a carrier would accept such indemnity is, however, very uncertain and depends on the consignee's financial standing and reputation. Also, as has been shown above, letters of indemnity may sometimes be useless and even bring some problems.⁵²

In practice, the charterparties often require the Master to deliver the goods against a letter of indemnity. The issue that may arise is whether the carrier is bound by such a contractual clause; can he refuse to deliver the goods against an indemnity? It is submitted that this kind of clause serves merely to protect the carrier against the consequences of delivery of the goods without presentation of the bill.⁵³ The carrier cannot be bound by a clause that imposes an unlawful obligation on him, such as to deliver against an indemnity. The letter of indemnity issued by the consignee has a different character from the letter of indemnity issued by the shipper in exchange for a clean bill of lading. Even though shippers may often issue fraudulent letters of indemnity, when the carrier is aware that the description of goods is not accurate, the letters of indemnity issued by the consignee normally do not have such a character and are usually considered valid.⁵⁴

⁵² *COSCO v. YK CF Corporation*, District Court of Osaka 23 February 1999 (1999) Hanrei Jiho 1736, 158.

⁵³ *Kuwait Petroleum Corp. v. I & D Oil Carriers (The Houda)* [1994] 2 Lloyd's rep. 541.

⁵⁴ Y. Lucas, "La lettre de garantie por default de connaissance" (1987) DMF 346, W. Tetley, "Contre-lettres

From an economic point of view, letters of indemnity are justified because they serve a useful commercial purpose. Letters of indemnity are issued in the case of the late arrival of a bill of lading in order to offer protection to the carrier if he delivers the goods without a bill of lading; when the bills of lading actually come into the possession of the consignee, under the terms of a letter of indemnity they are to be delivered to the carrier. It is usually provided in the letter that when all original bills of lading are delivered to the carrier the liability of the consignee and of the bank under the letter is to cease. The carrier must take care that all originals are returned to him, because otherwise he can be responsible to another holder of the bill of lading holder.

CONCLUSION

While this article has focused mainly on the Far East, the relevant principles are universal and are equally applicable in any national jurisdiction. Despite the well established rule that the goods must be delivered only against the bill of lading, the shocking truth, at least for the lawyers, is that there is a widespread practice of delivery of goods without production of a bill of lading. If you ask the Masters about it, many of them will confirm that they do often deliver goods without a bill of lading, especially in the case of time charters of tankers. In the same way as you may pass through red lights many times without any consequences, the Master may deliver goods many times without a bill of lading. But once you are caught the consequences can be severe.

From a practical point of view, delivery without production of a bill of lading is justified under certain conditions, but from a legal point of view this represents a serious breach of contract by the carrier. Admittedly the rule that the consignee must present a bill of lading prior to delivery is outmoded and can cause many problems in practice, but this is still a valid rule and must be respected. Until this rule is changed, the courts must treat delivery of goods without presentation of a bill of lading as a breach of contract. Courts must apply the law as it is; their right of interpretation does not amount to power of modification. *Dura lex sed lex*.

In practice, various means are used to remedy the problem of delivery of goods without production of the bill of lading. Most often, letters of indemnity are given instead of bills of lading. But, as noted above, these letters can be very expensive. Another way of avoiding this problem is the use of non-negotiable sea waybills,

d'indemnité et lettres de garantie" (1988) DMF 275; *Sze Hai Tong Bank Ltd. V. Rambler Cycle Co. Ltd.* [1959] 2 Lloyd's Rep. 114 Cass. France 24 November 1982 (1983) DMF 472. Contrary, R. Rodière, *Traité Général de Droit Maritime – Affretements et Transports* (Dalloz 1968) Vol. II 551.

since their presentation is not required before delivery. However they can be used only in a limited number of cases when the goods are not to be sold during the course of the voyage. The introduction of electronic bills of lading, followed by the necessary legal adjustments, will hopefully solve this problem. Until this happens, this problem will continue to arise.

The purpose of this article may soon become obsolete, once paper transport documents are replaced by electronic ones. But there is a long way to go before this happens. The issues dealt with here will be relevant as long as the problems arise. It is hoped the analysis of the problem and the views expressed in this article will help practitioners and lawyers better to understand the problem, so that confusion can be avoided and better solutions found.

Sažetak:

**PRAVNI PROBLEMI U SLUČAJU PREDAJE ROBE BEZ TERETNICE:
PRAKSA NEKIH AZIJSKIH JURISDIKCIJA**

Ovaj se članak bavi ispitivanjem pravnih problema koji se javljaju u slučaju predaje tereta bez predočjenja teretnice. Glavna pažnja usmjerena je na neka azijska prava, s poredbenim prikazom pristupa istim problemima u nekim od kontinentalnih i anglosaksonskih jurisdikcija na Zapadu. Prije analize sudske prakse, u uvodnom dijelu članak se bavi nekim teorijskim pitanjima u odnosu na problem predaje tereta bez teretnice. U odnosu na sam problem predaje tereta bez teretnice, obrađeno je više pitanja, kao što su: Može li prijevoznik predati teret vlasniku tereta koji nije u posjedu teretnice? Koja je osnova odgovornosti prijevoznika za predaju tereta bez teretnice: ugovorna ili izvanugovorna odgovornost? Treba li prijevoznik predati teret imatelju jedne teretnice, ili je potrebno predočiti sve primjerke teretnice? Je li agent brodarka odgovoran za predaju ako izvrši predaju tereta bez teretnice? Treba li prijevoznik postupiti prema nalogu naručitelja prijevoza da preda teret bez teretnice? Treba li prijevoznik zahtijevati predočjenje teretnice na ime? Može li prijevoznik predati teret u zamjenu za garanciju primatelja? Cilj ovoga članka je pokušaj pronalaženja odgovora na pitanje zašto jedan tako stari problem, kao što je predaja tereta bez teretnice, još uvijek izaziva tolike probleme u praksi, te kako ti problemi mogu biti rješavani.

Ključne riječi: predaja tereta, teretnica, vrijednosni papir, odgovornost.

OBVEZNOPRAVNI ODNOSI U PRIJEVOZU ŽIVIH ŽIVOTINJA MOREM

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

UDK 656.034
Stručni rad
Primljeno: 09.01.2006.
Prihvaćeno za tisak: 19.04.2006.

Prijevoz živih životinja morem spada u tzv. posebne prijevoze. Žive životinje su tijekom prijevoza izložene posebnim, samo njima kao živim bićima svojstvenim rizicima. Mjerodavne međunarodne konvencije i domaći propisi imaju neka posebna rješenja u prijevozu ove vrste robe, kojima je zapravo svrha omogućiti pogodniji pravni položaj prijevoznika. Autor u ovom radu ističe određene osobitosti u sadržaju prava i obveza ugovaratelja iz prijevoza živih životinja morem, a na temelju međunarodnih konvencija i nacionalnih propisa, osobito Pomorskog zakonika Republike Hrvatske.

Ključne riječi: *žive životinje, prijevoz morem, veterinarski propisi, obveznopravni odnosi, odgovornost za štetu, konvencije, Pomorski zakonik RH*

1. UVOD

Prijevoz živih životinja (u daljem tekstu životinje) pripada u posebne prijevoze, tj. u prijevoze koji ne predstavljaju redovite trgovačke terete. Narav ove vrste robe nameće niz specifičnih, osobitih prava i obveza u odnosima stranaka u prijevoznom poslu. Životinje teško podnose prijevoz. One su tijekom prijevoza izložene posebnim, samo njima svojstvenim rizicima (ozljede, ugušenja, bolesti koje se često pojave u prijevozu, prouzročene su prijevozom ili se odnose na prijevoz). Kako je riječ o živim bićima, razlozi humanosti nameću poseban postupak zaštite i sigurnosti. Za vrijeme prijevoza životinjama se moraju stvoriti takvi uvjeti koji omogućuju normalno odvijanje svih životnih funkcija potrebnih organizmu. Osim toga, životinje mogu biti izvor zaraznih bolesti. Stoga je takav prijevoz uređen nizom prisilnih veterinarskih propisa. Ti su propisi sastavni dio odredaba prijevoznog prava. Primjena tih (veterinarskih) propisa nužna je u postupku zaključenja i izvršenja prijevoza ove osebujne robe. Odgovornost stranaka iz prijevoznog posla, odnosno

njihova prava i obveze ravnaju se najprije prema veterinarskim propisima, a zatim na temelju općih i posebnih načela prijevoznog prava one grane prometa u kojemu se odvija prijevoz.

O primjeni veterinarskih propisa ovisi i sama mogućnost prijevoza.

U ovom radu obrađujem pravne probleme prijevoza životinja morem. Zbog osobitoga značenja prvo sam poglavlje posvetio sažetom, po vlastitom izboru, prikazu veterinarskih propisa u Hrvatskoj koji su relevantni u uređenju odgovornosti za štetu u prijevozu životinja morem.

2. SAŽETI PRIKAZ VETERINARSKIH PROPISA U HRVATSKOJ

Zakon o veterinarstvu (Narodne novine, br. 70/97, 105/01, 172/03) sadrži i odredbe o zaštiti zdravlja životinja i mjere veterinarskog javnog zdravstva od interesa za Republiku Hrvatsku. Za potrebe ovog rada osobito su važne odredbe o inspekciji životinja (i životinjskih proizvoda) u unutarnjem prometu (npr. dužnost da posjednik životinja ima svjedodžbu o zdravstvenom stanju i mjestu podrijetla životinje), te veterinarsko-zdravstveni pregled i kontrola u prometu preko granice Republike Hrvatske. Propisane su i novčane kazne za prekršaje. Iz Zakona o dobrobiti životinja (Narodne novine, br.19/99) izdvojio bih odredbe o zaštiti životinja u prijevozu. Zabranjuje se prevoziti životinje tako da se prijevozom uzrokuju patnje, mučenja, oboljenja ili uginuća životinja te se detaljno nabrajaju okolnosti u prijevozu koje bi mogle dovesti do takvih štetnih posljedica. Među ostalim, prijevoznik mora odrediti osobu tj. pratitelja koji će se tijekom prijevoza brinuti o sigurnosti prevoženih životinja, njihovu napajanju, hranjenju i odmoru, sukladno odredbama Zakona i drugih propisa. Spominjem, dalje, i Pravilnik o načinu utovara, pretovara, istovara i veterinarsko-zdravstvenog pregleda pošiljaka životinja, proizvoda i otpadaka životinjskog podrijetla i higijensko-tehničkim uvjetima kojima moraju udovoljiti i prijevozna sredstva i pošiljke u unutarnjem i međunarodnom prometu (Narodne novine, br. 13/05). Upućujem posebice na odredbe o higijensko-tehničkim uvjetima koji se moraju ispuniti u svakom prijevozu.

Najvažniji je za svrhe ovog rada Zakon o uvjetima i načinu prijevoza životinja (Narodne novine, br.116/05). Strogi se uvjeti, na temelju Zakona, nameću prijevozniku i organizatoru prijevoza (posjednik životinja odnosno druga pravna ili fizička osoba koja osigurava da su prije početka prijevoza životinja osigurani svi propisani uvjeti). Značajna je definicija «pratitelja životinja», osobe koja prati životinje tijekom prijevoza, nadzire ih, hrani i napaja te u slučaju potrebe pomuže i pomaže pri porodu (određen je prvenstveno u prijevozu domaćih kopitara i domaćih životinja iz obitelji goveda, ovaca, koza i svinja, ali se predviđaju odgovarajuće

primjene i za druge vrste životinja). Pratitelja životinja osigurava organizator prijevoza ili prijevoznik (što može biti važno ako se raspravlja o odgovornosti za štetu), a mora posjedovati potrebno znanje (položen ispit) za postupanje sa životinjama i njegu životinja tijekom prijevoza. Svaki prijevoznik koji prevozi životinje mora biti propisno evidentiran. Oprema brodova (u Zakonu su iste odredbe za pomorski i riječni prijevoz) mora biti takva da se životinje mogu prevoziti bez ozljeđivanja i nepotrebne patnje. Životinje se ne smiju prevoziti na otvorenim palubama, osim u primjereno osiguranim kontejnerima ili na drugi prikladan način, odobren od nadležnog tijela, koji životinjama tijekom prijevoza pruža potrebnu zaštitu od morske vode i neprikladnih vremenskih uvjeta. Moraju biti osigurani primjereni prolazi za pristup svim oborima, kontejnerima ili vozilima u kojima su smještene životinje, a mora biti osigurana i primjerena rasvjeta. Mora biti osiguran dostatan broj pratitelja (dužnost prijevoznika bez obzira na to tko ih je osigurao) u odnosu na broj životinja koje se prevoze i na trajanje putovanja. Na svim dijelovima broda, u kojima su životinje smještene, mora biti osiguran higijenski održavan sustav odvoda. Brodovi kojima se prevoze životinje moraju se, prije isplovljavanja, opskrbiti dostatnim zalihama pitke vode, ako nisu opremljeni primjerenim sustavom koji omogućuju njezinu proizvodnju, te dostatnom količinom primjerene hrane za životinje, a s obzirom na vrstu i broj životinja koje se prevoze i trajanje putovanja. Nabrojani uvjeti koji se moraju ispuniti bjelodano utječu na sposobnost broda za plovidbu za konkretnu vrstu tereta, što je – kao što je opće poznato - temeljna obveza pomorskog prijevoznika. U Pravilniku se općenito raspoređuju obveze sudionika u prijevozu. Naime, organizator prijevoza mora prije početka prijevoza osigurati da su životinje propisno označene, da imaju propisanu veterinarsko-zdravstvenu i drugu dokumentaciju, da su sposobne za prijevoz te osigurati i druge propisane uvjete za početak putovanja, što je *mutatis mutandis* inače obveza naručitelja odnosno krcatelja pri otpremi svake robe (stvari). Naravno, za prijevoz životinja, u skladu s Pravilnikom, odgovaran je prijevoznik.

3. PRIJEVOZ ŽIVOTINJA U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (Haaška pravila) ne primjenjuje se na prijevoz živih životinja.¹ Opravdanje za ovakvu regulaciju nalazimo u činjenici da je u praksi redovito dosta teško izbjeći štete specifično vezane za prijevoz životinja. Posada nema potrebnog znanja ni vještine za brigu o takvu kompliciranom teretu kao što su životinje. Stoga

¹ U čl. 1c uz žive životinje spominje se i teret za koji se u ugovoru o prijevozu navodi da je ukrcan na palubi i koji se zaista tako i prevozi.

prijevoznik, a slobodu ugovaranja predviđaju propisi mnogih država, prima takav teret uz uključenje odgovarajuće klauzule o oslobođenju od odgovornosti. Štoviše, već je izrečeno pravilo da životinje za vrijeme prijevoza prate kvalificirane osobe.²

Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978. godine (Hamburška pravila), suprotno Haaškim pravilima, baš naglašava da izričaj «roba» uključuje žive životinje, što je, smatram, prikladno rješenje. Ipak, Hamburška pravila vode računa o osebujnim osobinama takve robe. Naime, u članku 5. stavku 5. ističe se da prijevoznik ne odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika koji su svojstveni ovoj vrsti prijevoza. To znači da u slučaju ako prijevoznik dokaže da je postupao po svim posebnim uputama koje mu je dao krcatelj glede životinja i da bi se, u okolnostima slučaja, gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji moglo pripisati takvim rizicima, predmnijeva se da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji tako prouzročeni, osim ako nema protudokaza (krcatelja, primatelja) da je u cijelosti ili djelomično gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji nastalo kao posljedica pogriješke ili nemarnosti (zapravo krivnje) prijevoznika, njegovih službenika ili punomoćnika. U takvim okolnostima riječ je o primjeni temelja dokazane krivnje prijevoznika.

4. POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE I PRIJEVOZ ŽIVIH ŽIVOTINJA (USPOREDNA RAŠČLAMBA)

U našem Pomorskom zakoniku (Narodne novine, br.181/04) norme o odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari u načelu su relativno prisilne (kogentne). To znači da se ne dopušta sloboda ugovaranja na štetu korisnika prijevoza, koji se tako štiti. Klauzule o ublažavanju ili isključenju odgovornosti prijevoznika, ako su, protivno zakonskim propisima, unesene u ugovor, nemaju pravni učinak (npr. klauzule o isključenju odgovornosti pomorskog prijevoznika za komercijalne pogriješke članova posade i namještenika, klauzule o snižavanju propisane visine naknade štete). Ipak se iznimno dopušta sloboda ugovaranja i u korist prijevoznika. Pomorski zakonik Republike Hrvatske predviđa četiri slučaja kad je dopuštena ugovorna dispozicija stranaka. To su inače slučajevi na koja se Haaška pravila (koje naš Pomorski zakonik kodificira) ne primjenjuju,³ dok ih naš Zakonik obuhvaća svojim normama, ali dopušta dispozitivnost. Osim slučajeva oštećenja, manjka ili gubitka tereta prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja, šteta zbog zakašnjenja i prijevoza tereta koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubu, u tu je skupinu i prijevoz

² V. Guy Fraikin, *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, Paris, 1957, str. 27.

³ Sporno je glede odgovornosti za zakašnjenje (o toj problematici v. pobliže Ivo Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik (s pojmovnim kazalom)*, Split, 2005., str. 164-170).

živih životinja (usp. čl. 572.). Prema tome, u našem pravu, kao što je to u pravima mnogih država (npr. u talijanskom pravu derogabilitet proizlazi iz čl. 424. Zakonika o plovidbi, a u francuskom pravu iz čl. 30. Zakona o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima), prijevoznik ima pravo, ako se korisnik prijevoza složi, umanjiti ili isključiti odgovornost za štetne posljedice prijevoza životinja. Takve klauzule uvrštene su u teretnice, teretne listove ili zaključnice pa glase npr. «Ship not responsible for death and/or escape of the animals» ili «All live stock for shipment to be at risk of the Shipper and/or Owners of the live stock, and subject morality clause» itd.

Sve su takve klauzule u našem pravu valjane, jer je dopušteno ugovaranje i na štetu korisnika prijevoza. Ipak postoje granice dopuštenja primjene takvih klauzule. Rješenje valja potražiti najprije u obveznom pravu. Naime, članak 345. stavak 1. Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine, br. 35/05) naglašava da se odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti. U stavku 2. istog članka navodi se da sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i ugovornu odredbu o isključenju odgovornosti za običnu nepažnju, ako je takav sporazum proizašao iz monopolskog položaja dužnika ili općenito iz neravnopravnog položaja ugovornih strana (za iznos naknade štete v. st. 3. i 4.). Osobito valja naglasiti da se bilo kakve klauzule o oslobođenju prijevoznika od odgovornosti neće primijeniti i bit će ništave ako prijevoznik (kada je dužan) nije udovoljio strogim, prisilnim veterinarskim propisima pri ukrcaju, smještaju, iskrcaju životinja, poglavito kad je riječ o sposobnosti broda za sigurnost i zaštitu tih životinja.

Kao što sam naglasio Haaška pravila uopće ne uređuju prijevoz živih životinja, a to vrijedi i za prava koja doslovno reproduciraju ta Pravila (npr. Velika Britanija, Sjedinjene Američke Države). To znači za hrvatsko pravo (i druga prava poput našega) da je prijevoz životinja reguliran Pomorskim zakonikom kao i prijevoz bilo kojeg tereta, uz mogućnost da stranke uvrste klauzulu o oslobođenju od odgovornosti. Međutim, ako nema klauzula o ograničenju ili isključenju odgovornosti, prijevoznik životinja odgovara kao i za bilo koji drugi teret, pa će se moći pozvati na ona ograničenja ili isključenja, zapravo pogodnosti u sustavu odgovornosti prijevoznika koja se općenito odnose na prijevoz stvari. Moći će se tako prijevoznik pozvati i na institut «izuzetih slučajeva» (*excepted perils*, usp. čl. 553. Pomorskog zakonika RH), bilo da je u pitanju prirodni gubitak u težini (masi) ili oštećenje, ili gubitci koji nastaju zbog vlastite mane (npr. bolesti), skrivene mane ili posebne naravi tereta⁴ (ugriz, pad itd., ali je poznato da postoje određeni prosječni, normalni transportni rasturi, kala za pojedine vrste stoke).

⁴ V. čl. 553. st. 1 (7) Pomorskog zakonika RH.

Ako se prijevoznik poziva na ograničenje odgovornosti, jedinica tereta bila bi kao koletu ili komad jedna životinja (grlo stoke), a u slučaju da su životinje u kontejnerima valjda bi u teretnici (ili drugoj prijevoznoj ispravi) bila navedena koleta, komadi (broj životinja) kao jedinice tereta, jer bi inače samo kontejner bio jedinica tereta (usp. čl. 563. Pomorskog zakonika).

Teretnice (teretni listovi i druge prijevozne isprave) u prijevozu životinja sadržavaju klauzulu FIOS,⁵ čime se troškovi ukrcaja, slaganja i iskrcaja prebacuju na korisnika prijevoza. Krcatelj će smjestiti životinje u skladište tako da im osigura zaštitu i, po mogućnosti, prijevoz bez tegoba.⁶ Životinje se ukrcavaju i iskrcaju pomoću posebno konstruiranih mostića, zatim pomoću pletenih košara, sanduka, kaveza, pojaseva. U praksi ugovorene stojnice traju veoma kratko.

Kako se u svezi s ukrcavanjem i smještajem ove robe javljaju specifični problemi, može se smatrati da se klauzulom FIOS prebacuje i rizik ukrcaja i iskrcaja s prijevoznika na korisnika prijevoza, odnosno da prijevoznik životinje preuzima na prijevoz te pošto se ukrcaju i smjeste na brod, a predaje ih nakon završetka prijevoza u skladištu broda. Klauzula FIOS je zapravo u našem pravu dispozitivna mogućnost isključenja odgovornosti pomorskog prijevoznika prije ukrcavanja i nakon iskrcaja stvari.

Kao što sam spomenuo u poglavlju o veterinarskim propisima, radi osiguranja potrebne njege životinja tijekom prijevoza s pošiljkom životinja mora biti pratitelj. Te obveze nema u slučajevima a) ako se životinje prevoze u zatvorenim i dostatno prozračivanim kontejnerima koji sadrže dostatnu količinu hrane za životinje i vode za dvostruko dulje putovanje od predviđenog, a koja se nalaze u posudama koje se ne mogu prevrnuti, b) kada prijevoznik obavlja i poslove pratitelja i c) ako je organizator prijevoza ovlastio zastupnika koji će se brinuti o životinjama na mjestima primjerenim za odmor životinja (v. čl. 13. st. 7. Pravilnika o uvjetima i načinu prijevoza životinja, a u st. 8. odredbe su o radnjama koje pratitelj mora poduzimati kako bi se brinuo o životinjama i pružio im propisanu njegu). U sklopu poslova pratitelja je i dužnost saznati za ozljedu, oboljenje ili uginuće životinje te da utvrdi te slučajeve, pri čemu se primjenjuju odgovarajući veterinarski propisi. Prijevoznik neće odgovarati za štetu koju je pratitelj kao predstavnik krcatelja odnosno organizatora prijevoza morao otkloniti. Ako pošiljka ne bi bila praćena, prijevoznik nije dužan obavljati posebne preglede radi utvrđivanja zdravstvenog stanja životinja, ali bi morao poduzeti propisane mjere čim bi saznao za ozljedu, oboljenje ili uginuće životinje.

⁵ Free in and out stowed, pobliže Ivo Grabovac, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Split, 1991., str. 47.

⁶ Životinje se, kako sam već istakao, ne smiju prevoziti na otvorenim palubama, osim u primjereno osiguranim kontejnerima ili na drugi prikladan način, odobren od nadležnog tijela, koji životinjama tijekom putovanja pruža potrebnu zaštitu od morske vode i neprikladnih vremenskih uvjeta (v. čl. 16. st. 2. Pravilnika o uvjetima i načinu prijevoza životinja).

Pratitelju se obično na brodu osigurava besplatan smještaj i prijevoz do odredišta, s tim da posebno plaća ishranu. Ne jamči mu se povratak brodom. U slučaju tjelesne ozljede ili smrti pratitelja odgovara prijevoznik kao i za putnika. Naš Pomorski zakonik izričito ističe da je putnik osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ali i osoba koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari (v. čl. 598. toč. 3.). Isto tako, primjenjuju se jednaka zakonska načela odgovornosti za štetu nanесenu prtljazi i za pratiteljevu prtljagu (ručnu i ostalu, predanu). U svakom je slučaju nesporno da žive životinje nisu prtljaga pa makar ih i putnik čuvao, npr. kada je riječ o domaćim životinjama; to jasno proizlazi iz odredaba čl. 598. 4b Pomorskog zakonika RH.

Već sam u prikazu veterinarskih propisa istakao dužnosti koje valja ispuniti kako bi brod bio sposoban za prijevoz ove specifične robe. Stoga se pored opće i specijalne sposobnosti zahtijeva i specifična sposobnost. Pored već spomenutih obveza još bih naglasio, kao prijevoznikovu dužnost, da se životinje smiju ukrcati u prijevozna sredstva koja su temeljito očišćena, oprana i dezinficirana (v. čl. 13. st. 9. spomenutog Pravilnika). Katkada se ugovara da trošak dezinficiranja snosi korisnik prijevoza (npr. «Eventual disinfection expenses after discharging at ... will be for account of the cargo»). Takva je klauzula u svakom slučaju dopuštena jer prebacuje samo troškove, a ne i odgovornost broda za obavljanje ovih radnji.

Ako čišćenje i dezinfekcija nisu temeljito provedeni, a krcatelj ne može prema vanjskom izgledu pretpostaviti neprikladnost prostorija za smještaj životinja, pa zbog toga dođe do oboljenja ili uginuća životinja (npr. trovanje preostalim neočišćenim ostacima umjetnog gnojiva koje se prethodno prevozilo), prijevoznik će odgovarati za štetu korisniku prijevoza.⁷ Kao što sam istakao, ni klauzula o oslobođenju od odgovornosti ne može koristiti prijevozniku kada je riječ o njegovoj dužnosti da provodi i pravilno primjenjuje kogentne veterinarske propise.

U ugovoru o prijevozu životinja (stoke) katkada se unosi klauzula koja obvezuje prijevoznika da stigne u luku ukrcaja u određenom roku nakon obavijesti. Jedna od takvih klauzula, koja se može smatrati varijantom «*cancelling clause*» (brisovne klauzule), može glasniti: «Three days preliminary and 24 hours definite notice of vessel's arrival at loading port to be given to...» To znači da je prijevoznik obavezan stići brodom u luku ukrcaja u roku od 24 sata od konačne obavijesti o dolasku, odnosno da je ugovoreni dan dolaska onaj dan koji slijedi 24 sata nakon obavijesti o dolasku. Prethodna obavijest o dolasku broda važna je kod prijevoza životinja kako bi krcatelj udovoljio i svojoj obavezi glede primjene veterinarskih propisa odnosno izvještavanja veterinarskog inspektora.

Temeljno je načelo da se vozarina plaća prijevozniku samo za teret koji je prevezen i stavljen primatelju na raspolaganje. Međutim, postoje iznimke. Pored

⁷ V. sudsku praksu, Carver – Colinviaux, *Carriage by Sea*, I, London, 1963., str. 98.

nabrojenih u čl. 586. Pomorskog zakonika za žive životinje se može smatrati da je vozarina, koja se u pravilu plaća unaprijed (*Freight prepaid*), plativa «na sav rizik» («u svakom slučaju»). Ona je tako plativa i bez potrebe da se u ugovor ili teretnicu (drugu prijevoznu ispravu) uvrsti odgovarajuća klauzula («Freight earned ship or cargo lost or not lost»). Naime, u st. 2. citiranog članka ističe se da se vozarina plaća i za teret koji nije prevezen i stavljen primatelju na raspolaganje ako je nedolazak tereta, odnosno ako razlog, među ostalim, zbog kojega teret nije stigao «pada na stranu tereta, a prijevoznik za taj razlog nije odgovoran». Upravo uginuće životinje za vrijeme putovanja a bez krivnje prijevoznika može biti česti razlog nedolaska takva tereta na odredište. Inače se obično ugovara paušalna vozarina (Lumpsum freight), tj. vozarina po jedinici broskog prostora, u ukupnom iznosu za korištenje cijelog broda ili jednog njegova dijela.

Životinje mogu tijekom prijevoza postati «opasan teret» (zvijeri, opasna ćud kod domaćih životinja i sl.). Dužnost je krcatelja (organizatora prijevoza) da prikladnim mjerama to spriječi (npr. odgovarajući kavezi s natpisom koji upozoravaju na opasnost). Ako nastupi opasnost, zapovjednik će postupiti kao i sa svakim drugim opasnim teretom o čijim svojstvima je bio obaviješten (polazimo od takve pretpostavke). Naime, ako bude ugrožena sigurnost broda, osoba ili drugog tereta na brodu te okoliša, prijevoznik ga može iskrcati ili učiniti bezopasnim. Ako prijevoznik teret iskrca prije dolaska na odredište, ima pravo na vozarinu prema prevaljenom putu, a ostale štete prouzročene ukrcajem takvog opasnog tereta i postupkom prijevoznika snosi svaka stranka za sebe⁸ (v. čl. 55. Pomorskog zakonika RH). Ako je na brodu pratitelj, on poduzima mjere koje se tiču zaštite ostalih životinja, a zapovjednik odlučuje o mjerama koje se odnose na zaštitu druge robe, osoba na brodu, samog broda i okoliša.

5. UMJESTO ZAKLJUČKA

U hrvatskom pravu žive su životinje kao i ostale stvari iz definicije ugovora o prijevozu stvari brodom s obvezom prijevoznika na prijevoz i naručitelja prijevoza na plaćanje vozarine (v. čl. 447. Pomorskog zakonika). Ipak, kako Pomorski zakonik slijedi načela Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaških pravila), posebnom se odredbom izdvajaju žive životinje, dopuštajući dispozitivnost u ugovaranju, što omogućava ublažavanje ili isključivanje odgovornosti pomorskog prijevoznika mimo prisilnih zakonskih odredaba. Međutim, ta dispozitivnost nije dopuštena u slučajevima dokazane kvalificirane krivnje prijevoznika, te osobito

⁸ Poblje o odgovornosti prijevoznika u prijevozu opasnog tereta Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 271-272.

kada je posrijedi poštivanje i primjena veterinarskih propisa od strane prijevoznika a u svezi s opremanjem broda koji mora biti sposoban za prijevoz upravo životinja. U prijevozu životinja na brod se u pravilu ukrcava pratitelj koji, kao stručnjak, tijekom prijevoza ima značajne obveze vezane za sigurnost i zaštitu životinja, što može, ako ga je kao osobu svog povjerenja odredio organizator prijevoza odnosno korisnik prijevoza, biti relevantno u slučaju rasprave o odgovornosti prijevoznika.

Summary:

*LIABILITY IN CONTRACT DURING THE TRANSPORT
OF LIVE ANIMALS BY SEA*

The transport of live animals by sea is considered as a special transport. Live animals during transport are exposed to peculiar risks. Competent international conventions and national codes have specific solutions concerning this kind of goods. The author emphasizes the specific juridical relations between the contractors based on international conventions and Croatian Maritime Code.

Key words: *live animals, transport by sea, veterinary rules, liability in contract, conventions, Croatian Maritime Code.*

PRAVNA OSOBNOST, ODGOVORNOST I ULOGA IZVRŠITELJA PREMA NACRTU INSTRUMENTA O PRIJEVOZU STVARI (U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO) (MOREM)

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

UDK 656.045.6
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 28.11.2005.
Prihvaćeno za tisak: 08.02.2006.

Analiziraju se odredbe “Nacrta instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)” koje govore o izvršitelju. Proučavaju se svi posebni uvjeti koji su potrebni da bi osoba imala status izvršitelja. Uz elemente pravne osobnosti, posebno se analizira odgovornost i uloga izvršitelja prema najnovijem unifikacijskom instrumentu i to kroz analizu mogućeg položaja izvršitelja prema različitim konceptima odgovornosti, kao što su jedinstveni, mrežasti i ograničeni mrežasti sustav odgovornosti. Ukazuje se na temeljne teorijske i praktične dvojbe, te različita stajališta i suprotstavljene argumente s kojima se susreću sastavljači novog instrumenta.

Za razumijevanje složenih odnosa koji nastaju između svih sudionika prijevozne prestacije, a koje se novim instrumentom nastoje sveobuhvatno urediti potrebno je poznavati i osnovne ciljeve novog Nacrta, njegovo polje primjene, kontekst nastanka i glavna sporna pitanja u dosadašnjem radu na njegovoj izradi, pa se i o tome u radu govori.

Provodi se poredbena analiza definicije i statusa osoba analognih izvršitelju u konvencijama koje uređuju prijevoz stvari morem, ali i drugim prijevoznim granama s rješenjima Nacrta.

Nacrt nastoji na sveobuhvatan i suvremen način urediti pitanje pravne osobnosti, odgovornosti i uloge izvršitelja u modernom trgovačkom prijevozu kada prijevoznici gotovo uvijek podugovaraju izvršenje neke ili svih svojih obveza iz ugovora o prijevozu. Svojevrzne prilagodbe i specifične odredbe uvrštavaju se zbog polja primjene konvencije na tzv. prijevoze od “vrata do vrata”. Konačni obrisi pravnog uređenja statusa i odgovornosti izvršitelja u ovoj fazi izrade instrumenta nisu u potpunosti definirani, a na različite prijedloge i argumente u radu se kritički osvrće.

Ključne riječi: *prijevoznik, izvršitelj, stvarni prijevoznik, prijevoz stvari, Nacrt instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*

1. UVOD

U pomorskopравnim konvencijama prijevoznik se definira kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem. To znači da prijevoznik obećava, tj. obvezuje se izvršiti prestaciju prijevoza, međutim, nije nužno da on osobno i izvršava prijevoz. Dapače, u suvremenoj trgovačkoj i pomorskoj praksi, ugovorni prijevoznik u pravilu nikada osobno ne izvršava sve obveze prema ugovoru o prijevozu. Većina prijevoznika su korporacije, koje nastupaju jedino preko svojih agenata, a bitno je zapravo to da svi prijevoznici danas podugovaraju s drugim društvima izvršavanje posebnih aspekata ili dijelova prijevoznog posla.

Brzim porastom broja tzv. *door to door* pošiljki, tj. prijevoza, samo neki prijevoznici imaju fizičke kapacitete za izvršavanje svih obveza prema standardnom ugovoru o prijevozu. Štoviše, neki prijevoznici ne obavljaju osobno niti jednu od svojih obveza prema ugovoru o prijevozu. U literaturi na engleskom jeziku rabi se izraz *Non-vessel-operating carriers* ili NVOC za prijevoznike koji ugovaraju s krcateljima prijevoz stvari, ali podugovaraju sve aspekte konkretnog prijevoznog posla, odnosno sami osobno ne izvršavaju niti jednu obvezu iz prijevoznog posla. U nastavku ovog rada u tom kontekstu mi također koristimo izraz NVOC.

Znači, pitanje tzv. stvarnih prijevoznika ili izvršitelja, u smislu njihovog preciznog definiranja i propisivanja njihovih, prava, obveza i što je najvažnije odgovornosti iznimno je važno za funkcioniranje instituta odgovornosti za štetu iz pravnog posla prijevoza stvari.

Središnji cilj ovog rada je proučiti i analizirati pojam, pravni položaj i odgovornost osobe koja se naziva “izvršitelj” (*performing party*) u najnovijem pravnom instrument kojim se nastoji ujednačiti pomorski prijevoz stvari, ali koji će se pod određenim uvjetima primjenjivati i na tzv. “*door to door*” prijevoze, znači i na prijevoze drugim prijevoznim sredstvima i granama prijevoza, a to je Nacrt instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (*morem*) – *Draft Instrument on carriage of goods [wholly or partly][by sea]* (u nastavku ovog rada Nacrt).

Jedan od najsloženijih problema u dosadašnjoj raspravi i radu na Nacrtu bio je upravo problem definiranja i propisivanja odgovornosti izvršitelja, stoga je to vrlo aktualna tema koja privlači pozornost znanstvene javnosti, te posebno radnih tijela i delegacija koje sudjeluju u raspravama o budućem konačnom tekstu ovog novog instrumenta. Rasprava o ovom problemu je također izravno povezana i s “multimodalnim pristupom” koji ovaj instrument nastoji ostvariti. Bit problema je u tome što je intencija Nacrta da u određenim okolnostima pokriva druge prijevozne režime, zbog toga nije dovoljno “izvršitelje” definirati kao osobe koje izvršavaju pomorski dio prijevoza, već je potrebno riješiti specifičan i iznimno značajan problem tretmana podugovarača koji izvršavaju kopneni dio prijevoza, znači

kopnenih potprijevoznika. Zbog toga se nameću dva iznimno važna pitanja. Prvo je definiranje, odnosno precizno i nedvojbeno određivanje tko je osoba koja se naziva izvršitelj. Drugo je pitanje kako urediti njegovu odgovornost. U radu će se posebno proučiti pojam "izvršitelja" te svi posebni uvjeti, odnosno obilježja koji su nužna za status određene osobe kao izvršitelja. Govorit će se o odgovornosti izvršitelja, te različitim konceptima odgovornosti kao što su jedinstveni koncept i mrežasti koncept odgovornosti.

Uz spomenute probleme u radu će se analizirati osnovni ciljevi Nacrta i kontekst njegovog nastanka, a ukazat će se i na najvažnija sporna pitanja u dosadašnjem radu na instrumentu. Svrha toga prikaza je upravo objašnjenje cjelokupnog konteksta i složenosti pravnog reguliranja položaja izvršitelja u novom instrumentu.

Problem definiranja i reguliranja statusa osoba koje nisu stranke ugovora o prijevozu ali koje izvršavaju neku od prijevoznikovih obveza prema tom ugovoru o prijevozu nazočan je u prijevozu stvari svim prijevoznim granama. Međutim u različitim instrumentima nije jedinstveno reguliran i to je upravo jedno od važnih pitanja u kojima se očituje neujednačenost pravnog uređenja prijevoza stvari morem, ali i prijevoza drugim prijevoznim granama. Zbog toga će se u radu provesti poredbena analiza definicije i položaja osoba koje faktično izvršavaju neku od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu i to ne samo u aktualnim pomorsko pravnim konvencijama¹ već i u konvencijama koje uređuju prijevoz stvari drugim prijevoznim granama² kao i u Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom

¹ *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici* zaključena u Briselu dana 25. kolovoza 1924. godine, a stupila na snagu 2. lipnja 1931. Poznatija kao Haška pravila - *Hague Rules*, a naziva se još i Briselska konvencija o teretnici (u nastavku ovog rada Haška pravila); *Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, potpisane 25. kolovoza 1924.* usvojen u Briselu 23. veljače 1968., a stupio je na snagu 23. lipnja 1977. godine. Nazvan je po gradu i luci Visby na zapadnoj obali otoka Gotland u Švedskoj u kojoj je godine 1963. formuliran sadržaj Protokola tzv. *Visby Amendments* ili *Visby Rules* (u nastavku ovog rada Haško-Visbijska pravila); *Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem* zaključena u Hamburgu 31. ožujka 1978. godine, a stupila na snagu 1. studenog 1992. godine. U Rezoluciji koju je prihvatila Konferencija UN o prijevozu robe morem odlučeno je da naziv konvencije bude: "Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978 i preporučeno je da pravila koja su u njoj sadržana budu poznata kao "Hamburška pravila" (u nastavku ovog rada Hamburška pravila).

² Prijevoz stvari željeznicom na međunarodnoj razini uređen je *The Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF)*, 9. svibnja 1980, *Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM)*, čiji dodatak je Dodatak B COTIF-u - Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe - Dodatak B COTIF Konvenciji (CIM '80), ta pravila se navode (službeno citiraju) kao CIM-COTIF, (u nastavku CIM-COTIF). Nova verzija CIM-COTIF je donijeta 1999, ali još nije stupila na snagu. Prijevoz stvari cestom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom - *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*, 19. svibnja 1956. (u nastavku CMR). Prijevoz stvari zrakom na međunarodnoj razini uređen je Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, donesena u Montrealu 28. svibnja 1999., a stupila na snagu 4. studenog 2003. (u nastavku Montrealska konvencija). Ugovori o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima Europe uređeni su Budimpeštanskom konvencijom o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima - *Budapest Convention on the contract for the carriage of goods by inland*

prijevozu robe³ koja još uvijek nije stupila na snagu. Poredbena analiza definicije i statusa osoba analognih izvršitelju u drugim konvencijama koje uređuju prijevoz stvari korisna je radi utvrđivanja slijeda razvoja pravnog uređenja ovog pitanja, ali i spoznavanja smjera tog uređenja u budućnosti kroz usporedbu s rješenjima Nacrta.

2. KONTEKST NASTANKA I CILJEVI NACRTA, TE NAJVAŽNIJA SPORNA PITANJA U DOSADAŠNJEM TIJEKU RADA NA IZRADI INSTRUMENTA

Nezadovoljni stupnjem unifikacije pomorskog prijevoza stvari zbog postojanja različitih sustava ugovorne odgovornosti stručnjaci Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (u nastavku UNCITRAL) 1996. godine zatražili su od Međunarodnog pomorskog odbora – *Comité Maritime International* (u nastavku CMI)⁴ da istraži i prikupi informacije o postojećoj praksi i pravu koje se primjenjuje u području međunarodnog prijevoza stvari morem. Konzultacije unutar samog CMI-a i sa zainteresiranim organizacijama započele su 1996. godine. CMI je predložio UNCITRAL-u da pripremi konzultacije s ostalim organizacijama zainteresiranim za pomorski prijevoz i trgovinu u smislu priprema za međunarodnu kodifikaciju ugovora o pomorskom prijevozu stvari. Na temelju prikupljenih odgovora održana je interna rasprava, te rasprava sa zainteresiranim organizacijama. Ubrzo je postalo jasno da postoji dovoljna potpora za novi instrument i to od velikih trgovačkih zemalja. Slijedom toga UNCITRAL je zatražio od CMI-a da uključi u sadržaj budućeg nacrtu prijevoznikovu odgovornost za gubitak ili oštećenje tereta. Ziel⁵ ističe da je ovaj posljednji zahtjev politički vrlo osjetljiv, usprkos općem političkom dojmu da su postojeće konvencije kojima je uređen prijevoz stvari morem i odgovornost prijevoznika zastarjele.⁶ U međuvremenu

waterways – CMNI, usvojena na Diplomatskoj konferenciji u Budimpešti 3. listopada 2000. god., a stupila na snagu 1. travnja 2005.

³ Donijeta u Ženevi 24. svibnja 1980.

⁴ Međunarodni pomorski odbor međunarodna je organizacija osnovana 1897. godine, sa sjedištem u Antwerpenu u Belgiji, kojoj je svrha da svojim sastancima, publikacijama i drugim radovima pridonese unifikaciji pomorskog prava. Da bi rad na ostvarivanju toga cilja bio što uspješniji formiraju se prema potrebi međunarodni odbori i pododbori sastavljeni od svih ili nekih predstavnika nacionalnih udruženja, koji rade između zasjedanja plenuma CMI-a i pripremaju materijale za konferencije.

⁵ 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.

⁶ Haška pravila su još iz 1924., dakle, stara su 81 godinu, Haško-Visbijska pravila su stara 37 godina. UNCITRAL-ovom inicijativom za donošenjem Hamburških pravila i njihovim donošenje 1978., te stupanjem

je globalizacija i kontejnerizacija, a ponajprije internetizacija i razvoj elektroničke komunikacije⁷ iz temelja promijenila ekonomske parametre u pomorskom prijevozu. Ni jedna od postojećih konvencija ne rješava adekvatno spomenute probleme. Ziel⁸ uočava da je realna prijetnja, odnosno opasnost od nastanka procesa deunifikacije i u tome što neke zemlje jednostrano uvode pomorsku legislativu ili se pripremaju za to. U ovim okolnostima UNCITRAL je imao političku hrabrost da više ne protežira “svoja” Hamburška pravila već umjesto toga zatraži od CMI-a da preispita pravila o odgovornosti za gubitak ili oštećenje stvari.

Izvršni odbor CMI-a prihvatio je postupak raspravljanje na “dvije razine”. Prvo je uputio svom Međunarodnom pododboru⁹ na razmatranje pitanje koja područja transportnog prava u sadašnjosti nisu regulirana međunarodnim konvencijama i čija ujednačenost nije postignuta. Nakon toga, zatražio je da se izradi nacrt uređenja odgovornosti.¹⁰ Kompetencija ISC-a odobrena je od strane CMI-evog Izvršnog odbora na sastanku održanom 11. studenog 1999. godine.

Dok je ovaj rad tekao činilo se da će CMI-ova nastojanja biti postignuta, kao i podrška od velikih trgovačkih država, te je ocijenjeno korisnim da se CMI usredotoči na pitanja odgovornosti. U skladu s tim smatralo se da će konačno ovom konvencijom biti zamijenjena Haško-Visbijska i Hamburška pravila. U relativno kratkom razdoblju od tri i pol godine (1998.-2001.), CMI je vodio poslove na izradi opsežnog preliminarog nacrtu međunarodnog instrumenta.¹¹

na snagu 1992. nije došlo do bitnijih promjena. Nije postignut odgovarajući stupanj prihvaćenosti Hamburških pravila koji bi bio potreban za njihovu široku primjenu.

⁷ Veliki doprinos u radu na međunarodnom instrumentu koji će imati obilježja međunarodnog ugovora, te će modernizirati prijevozno pravo, uključiti dostignuća najnovije tehnologije, osobito elektroničku trgovinu, te ukloniti uočene pravne teškoće u regulaciji međunarodnog prijevoza stvari morem započeo je još 1996. godine u okviru radne grupe za elektroničku trgovinu Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo - *United Nation Commission on International Trade Law* (u nastavku UNCITRAL). Sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća to tijelo je na programu rada imalo “elektronifikaciju” prenosivih prijevoznih isprava. Postojeće pomorske konvencije uglavnom su ograničene na pitanja odgovornosti i usredotočene na samog prijevoznika. Sadržaj ostalih pravnih odnosa prema ugovoru o pomorskom prijevozu stvari određen je ugovornim odredbama i nacionalnim pravom koje se primjenjuje, uključujući i različite običaje i praksu na tržištu. Ovaj nedostatak u ujednačenosti prava zamijećen je kao važna zapreka u razvoju elektroničke trgovine u prijevoznom pravu.

⁸ G. J. van der Ziel: *The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea, o.c.*, bilješka 5.

⁹ Međunarodni pod-odbor za ujednačavanje prava pomorskog prijevoza stvari - *International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea* (u nastavku ISC).

¹⁰ CMI Yearbook 1999, str. 117, prema F. Berlingieri: *Basis of liability and exclusions of liability, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, LLP, London, Hong Kong, 2002., p. 336-349.

¹¹ O radu ISC-a raspravljalo se na kolokviju CMI/UNCITRAL u New Yorku u srpnju 2000., te na kolokviju u Toledu u rujnu 2000., CMI-ovoj Konferenciji održanoj u Singapuru od 11. do 17. veljače 2001. U skladu s

Nacrt u obliku *Final Draft Instrument on Transport Law* predstavljen je od CMI-a UNCITRAL-u 11. studenog 2001., nakon njegovog prihvatanja od strane Izvršnog odbora na sastanku 7. prosinca 2001. Nakon toga, UNCITRAL je osnovao posebnu radnu skupinu (*Working Group III – Transport Law*) koja će razmatrati Nacrt, točnije pripremiti novi instrument.¹² Unatoč, brojnih sastanaka i iscrpnih rasprava zaključeno je da je još veliki broj pitanja ostao otvoren za raspravu, a mnoge konkretne odredbe treba doraditi i razjasniti. Radna skupina je na svom zasjedanju u Beču od 6.-17. ožujka 2003. izradila posljednju verziju nacрта novog instrumenta pod nazivom *Draft instrument on carriage of goods (wholly or partly) (by sea)* i u tom trenutku se sada nalazimo.

Dva najkontroverznija problema u čitavom pravnom uređenju Nacrta su uređenje polja njegove primjene i tretman osobe koju Nacrt naziva izvršitelj (*performing party*).

Razdoblje odgovornosti prijevoznika prema Nacrtu ponajprije je ugovorna stvar, znači razdoblje odgovornosti prijevoznika je faktično određeno stranačkim sporazumom. Ako ugovor o prijevozu predviđa prijevoz od jedne luke do druge luke, tada će se Nacrt primjenjivati jedino na prijevoz od luke do luke (*port to port*). Ali ako ugovor o prijevozu predviđa prijevoz tereta iz tvornice krcatelja do primateljevog skladišta, tada će Nacrt pokrivati tzv. prijevoz “od vrata do vrata” (*“door to door”*) prijevoz.

rezolucijom CMI-ove Skupštine od 16. veljače 2001. prihvaćen je Nacrt, a prema zaključcima i smjernicama, izmijenjen je i dobiven je tzv. *Revised Draft Outline Instrument* koji nosi datum 31. svibnja 2001., i naziva se još i “*the May Draft*” ili Svibanjski nacrt. On je upućen nacionalnim udruženjima i velikom broju međunarodnih organizacija, uključujući i članovima savjetnicima CMI-a zajedno s upitnikom tzv. “*Consultation Paper*” u kojem su zatraženi odgovori na brojna specifična pitanja. Odgovori i komentari primljeni su od petnaest nacionalnih udruženja i devet međunarodnih organizacija. Npr. “Svibanjski nacrt” kritički je ocijenila Radna grupa za elektroničku komunikaciju (*E-Commerce Working Group*) i u instrument su uključene odredbe preporučene od ove Radne grupe, a koje olakšavaju i promiču elektroničku trgovinu. Temeljem svih zaprimljenih odgovora, prigovora i prijedloga sastavljen je tzv. *Final Draft Outline Instrument* koji nosi datum 22. listopada 2001. Taj privremeni Nacrt je razaslan nacionalnim udruženjima i međunarodnim organizacijama i dodatni komentari su primljeni. Nakon toga, oni su razmatrani i raspravljani na sjednici ISC-a održanoj 12. i 13. studenog 2001. u Madridu. Rezultat toga rada bio je tzv. *Final Draft Instrument on Transport Law*.

¹² Njihov prvi sastanak je održan u New Yorku 15. i 16. travnja 2002., kao predsjedavajući radne skupine na travanjskom sastanku izabran je španjolski profesor Rafael Illescas. On je izradio popis glavnih pitanja za raspravljanje, te inicirao opću raspravu o njima kako bi se postigla općeprihvaćenost instrumenta. Od tada radna skupina se sastala četiri puta i provela ukupno 9 tjedana u raspravljanju različitih otvorenih pitanja i odredbi Nacrta (16.-20. rujna 2002. u Beču, 24. ožujka do 4. travnja 2003. u New Yorku, 6.-17. listopada 2003. u Beču, 3.-14. svibnja 2004. u New Yorku.) Rasprava je uglavnom pozitivno ocijenila Nacrt. Mnogi delegati istaknuli su hitnost modernizacije pomorskog ugovornog međunarodnog prava jer se smatra da postojeće pravo zaostaje za modernom praksom. Treba stvoriti pravne temelje za razvoj elektroničke trgovine u pomorskom prijevozu. Pažnja je poklonjena i detaljnoj analizi pojedinih odredbi. Postavljena su mnoga pitanja, mnoge odredbe bile su predmet kritika i komentara, ponekad i nepovoljnih. Međutim, to nije čudno s obzirom na mnoge novine koje Nacrt uključuje.

Sastavljači Nacrta došli su do spoznaje da će izbor između koncepta *door to door* i *port to port* imati značajne implikacije i na mnoge druge odredbe instrumenta, stoga je vrlo bitno da se sva pitanja u raspravi detaljno i sistematično oblikuju i rasprave. Na ovom mjestu je potrebno ukratko izložiti polje primjene instrumenta zbog velike povezanosti ovog pitanja s pravnim uređenjem položaja i odgovornosti izvršitelja.

Znači, Nacrt predviđa polje primjene na tzv. "*door to door*" prijevoze. Može se zamijetiti da je to nešto uže polje primjene, u odnosu na tzv. potpuni multimodalni pristup koji primjenjuje Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe.¹³ Prema potpunom multimodalnom režimu ugovor o prijevozu pokriva prijevoz s dva ili više različitih načina prijevoza. Za razliku od takvog multimodalnog režima, Nacrt zahtijeva, tj. kao uvjet za svoju primjenu traži da barem dio prijevoznog puta treba biti izvršen morem. Ugovor o prijevozu je definiran u čl. 1 (a): "*ugovor o prijevozu je ugovor prema kojem prijevoznik za plaćenu vozarinu preuzima prijevoz stvari morem od mjesta [luke] jedne države u mjesto [luku] druge države; ovaj ugovor može također uključivati preuzimanje obveze prijevoznika da preveze stvari drugim prijevoznim sredstvima, prije ili nakon prijevoza morem.*"¹⁴ Zbog toga se Nacrt u dostupnoj recentnoj literaturi naziva i "pomorska plus konvencija" ("*maritime-plus convention*"). Budući da aktualne pomorsko pravne konvencije predviđaju tzv. "*port to port*" režim odgovornosti, već u početku rada na Nacrtu njegov ovakav širi pristup ocijenjen je kao prijeporan. Mnoge delegacije su istaknule sumnju da će novi režim biti u sukobu s aktualnim unimodalnim režimima, točnije CMR-om i CIM-COTIF-om. U tijeku rada UNCITRAL-ove radne skupine na Nacrtu, potaknuta je opširna rasprava o njegovom polju primjene. Nekolicina delegata zalagala se za primjenu instrumenta na prijevoze od luke do luke (*port to port*), a isticala je razloge protiv koncepta *door to door*.¹⁵

Nacrt rješava taj problem uvođenjem mrežastog sustava odgovornosti. Prema čl. 8 Nacrta odgovornost se temelji na relevantnom unimodalnom režimu kada je poznato da je šteta nastala za vrijeme kopnenog dijela prijevoza i kada postoje prinudne odredbe međunarodne konvencije koja uređuje odgovornost.¹⁶

¹³ Čl. 1. st. 1 definira multimodalni prijevoz kao prijevoz stvari pomoću dva različita načina prijevoza na temelju ugovora o multimodalnom prijevozu.

¹⁴ Ova definicija predstavlja izmijenjenu definiciju ugovora o prijevozu, a nastala je za vrijeme pregovora u listopadu 2003. Prvobitna definicija je glasila: "*ugovor prema kojem prijevoznik za plaćenu vozarinu preuzima prijevoz stvari u cijelosti ili djelomično morem od jednog mjesta do drugog*". Definicija je izmijenjena jer je UNCITRAL-ova Radna grupa o prijevoznom pravu odlučila da instrument treba pokrivati, ne samo ugovore o prijevozu koji se odnose jedino na prijevoz stvari morem. To znači da pored unimodalnih pomorskih prijevoznih ugovora, instrument treba pokrivati i specifične multimodalne prijevozne ugovore. U ovom drugom slučaju, znači da bi se radilo o multimodalnom prijevoznom ugovoru prema instrumentu, nužno je da jedan dio prijevoza bude izvršen morem.

¹⁵ UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law on the Work of Its Ninth Session (New York, 15-24 April 2002) (U.N. do. A/CN.9/510), p.27-29.

¹⁶ Opširnije *infra* t. 4.3.

Iako države izvan Europe ne mogu imati značajnije pogodnosti od mrežastog režima uspostavljenog Nacrtom, one su se načelno suglasile s pretpostavkom da je usvajanje mrežastog sustava politički potrebno da bi se postigao kompromis koji bi bio prihvaćen u Europi.

Uočeno je da je potrebno da Nacrt usmjeri rješavanje potencijalnog problem prouzročenog njegovom *door to door* primjenom, upravo kroz rješavanje problema adekvatnog tretmana izvršitelja.

Rezimirat ćemo različite prijedloge koji su isticani i raspravljani u pogledu tretmana izvršitelja tijekom izrade instrumenta, razmotrit ćemo i kako bi pojedina rješenja funkcionirala u uvjetima aktualnih trgovačkih pomorskih transakcija.

3. POJAM IZVRŠITELJA

Prve verzije Nacrta predviđale su vrlo širok koncept poimanja “prijevoznika izvršitelja” (“*performing carrier*”).¹⁷ Upravo to dokazuje da je to jedan od najkontroverznijih aspekata čitavog projekta izrade novog instrumenta. Pojam “prijevoznik izvršitelj” je kritiziran zbog toga što velik broj neovisnih osoba izvršava prijevoznikove obveze prema ugovoru o prijevozu, a one ako se primjeni jezično tumačenje ne “prevoze” stvari. Npr. slagači i operateri prijevoznih terminala se ne mogu nazvati “prijevoznicima”, ali oni obavljaju poslove koji su nerazdvojno povezani s poslom prijevoza. Zbog toga je uveden novi pojam “*performing party*.” Sastavljači Nacrta, su također smatrali da je pojam “stvarni” prijevoznik “*actual carrier*” neodgovarajući, odnosno dovodi do određene konfuzije jer sugerira na to da prijevoznik (misli se na ugovornog prijevoznika) nije “stvarni” prijevoznik unatoč toga što se kroz čitav tekst instrumenta naziva “prijevoznik”.

Oko stilizacije odredbe kojom se definira izvršitelj tijekom pripreme Nacrta vodile su se brojne rasprave i sam tekst se mijenjao, a u postojećem tekstu još uvijek se dio odredbe nalazi u zagradaama kao znak da još nije postignuta puna suglasnost oko njezinog teksta.

Bilo je prijedloga da definicija uključuje bilo koju osobu koja izvršava bilo koju od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu, ako ta osoba radi izravno ili neizravno za prijevoznika. Tako široka definicija dovela bi do toga da bi u Nacrtu pojmom izvršitelj bile obuhvaćene sve osobe koje bi mogle biti tužene iz izvanugovornog odnosa (deliktne odnosa). Neke delegacije uključene u rad CMI-jevog ISC-a podržale su širu definiciju, s ciljem da se u procesu parničenja za štetu

¹⁷ *Draft Outline Instrument* čl. 1.4, rasprava s konferencije u Singapuru u veljači 2001., tiskano u *CMI Yearbook 2000*, p. 123., *Draft Outline Instrument* čl. 1.3 (svibanj 2001), rasprava o nacrtu na *Fifth Meeting of the International Sub-Committee on Issues of Transport Law* (London, lipanj 2001), tiskano u *CMI Yearbook 2001*, p. 357.

na teretu osigura što je moguće veća uniformnost režima odgovornosti bez obzira na ulogu tuženika u prijevoznom procesu. To znači, ukoliko se na sve potencijalne tuženike odnose, tj. primjenjuju ista pravila o odštetnoj odgovornosti to će dovesti do manjeg multicipliranja sporova protiv različitih tuženika u odnosu na isti prijevozni posao. Time bi se postigao veliki stupanj uniformiranosti, jer bi se reducirao broj tužbi (postupaka) na koje bi se primjenjivali drugi propisi a ne Nacrt.¹⁸ Ovako široko postavljen prvi dio definicije koji se predlagao bio je stiliziran na slijedeći način: “osoba koja izvršava, preuzima izvršiti ili pribavlja izvršenje neke od obveza prijevoznika prema ugovoru o prijevozu...”.

Tijekom rada na izradi Nacrta bilo je i prijedloga da se potpuno isključi definicija izvršitelja. Prema tom shvaćanju definicija je nepotrebna zato što je definiranje izvršitelja irelevantno za bit materije koja se uređuje tim instrumentom. Isticalo se da Nacrt uređuje odnose jedino između krcatelja i prijevoznika, i ne treba uređivati odnose između krcatelja i osoba koje je angažirao izravno ili neizravno prijevoznik.¹⁹

International Federation of Freight Forwarders Associations - FIATA (u nastavku FIATA), nastojali su osigurati da njihovi članovi ne ulaze u definiciju izvršitelja u slučajevima kada preuzimaju prijevoz stvari, ali nemaju intenciju izvršavati obveze sami, tj. osobno.

Za vrijeme rada ISC-a, na sastanku održanom u Madridu u studenom 2001. definicija izvršitelja je značajno ograničena odnosno sužena i to na prijedlog predstavnika FIATA.²⁰ Rezultat toga je da samo neke osobe mogu biti podvedene pod temeljna pravila o odgovornosti. Ovako sužena definicija imala je utjecaj i na druge odredbe Nacrta u kojima se spominje izvršitelj, pa je i njihov sadržaj izmijenjen u spomenutom kontekstu.

U tijeku pregovora i rada na izradi teksta instrumenta najveću podršku privuklo je shvaćanje da bi izvršitelja trebalo definirati na slijedeći način: “osoba različita od prijevoznika koja fizički izvršava neku od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu...”

Obje definicije određuju poziciju izvršitelja kao osobe koja je uključena u izvršavanje esencijalnih prijevoznikovih dužnosti prema ugovoru o prijevozu, a to su prijevoz, rukovanje, nadzor ili skladištenje stvari. To može npr. biti pomorski prijevoznik, prijevoznici koji obavljaju prijevoz na kopnenom dijelu prijevoznog

¹⁸ CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. doc.: Temporary Internet Files/Content. IE5/VE-P6I4KP/11-12-01 p. 11.

¹⁹ *ibid.*

²⁰ Draft Report on the Sixth Meeting of the International Sub-Committee on Issues of Transport Law (Madrid, November 2001): CMI Yearbook 2001, p. 305, 341-42.

puta, stivadori, operateri terminala. Suprotno od toga, npr. osobe koje obavljaju poslove na kontejnerskom terminalu i u određenom razdoblju su odgovorne jedino za pripremu određene dokumentacije za prijevoznika, te radnici u brodogradilištu koji vrše popravak broda (da bi postao sposoban za plovidbu) sve za prijevoznikov račun, ne bi bile uključene u definiciju izvršitelja.²¹

Razliku između ove dvije definicije može ilustrirati jednostavan hipotetski primjer. Ako se pretpostavi da prijevoznik koji nije pomorski prijevoznik sklopi ugovor o prijevozu stvari iz luke jedne zemlje npr. Roterdama do neke destinacije na kopnu u nekoj drugoj državi npr. gradu Atlanti. Ova osoba ima obilježja prijevoznika (sklopila je s krcateljem ugovor o prijevozu). Ta osoba nakon sklopljenog spomenutog ugovora, sklopi ugovor o prijevozu s pomorskim prijevoznikom za dio prijevoznog puta od Roterdama do Savana i s cestovnim prijevoznikom za kopneni dio prijevoznog puta (od Savana do Atlante). Pomorski prijevoznik angažira za prijevoz brod koji je u vlasništvu drugog pomorskog prijevoznika, a koji on čarterira, a za ukrcaj i iskrcaj stvari koristi neovisne ugovarače (stivadore). U opisanom slučaju, a prema prvoj definiciji svi spomenuti prijevoznici i oba stivadora su izvršitelji. Međutim, prema drugoj definiciji samo će pomorski prijevoznik i kopneni prijevoznik, te stivadori biti izvršitelji. Osoba koja je u ovom slučaju sklopila ugovor o prijevozu iz Roterdama za Atlant u “preuzima obvezu izvršiti” pomorski prijevoz, ali on “fizički ne izvršava” pomorski prijevoz. Slično je i ako cestovni prijevoznik podugovori s neovisnim podugovarateljem koji je također cestovni prijevoznik da preveze stvari od Savana do Atlante, oba cestovna prijevoznika su prema prvoj definiciji izvršitelji ali samo je drugi cestovni prijevoznik izvršitelj prema drugoj definiciji. Također, prvi cestovni prijevoznik u ovom primjeru “preuzima izvršenje”, ali on “fizički” ne izvršava kopneni prijevoz.

U pojam izvršitelja ne ulaze samo prijevoznikovi podugovarači, nego i drugi “pomagači” koji izvršavaju ugovor (npr. podugovarači podugovarača). Esencijalni i ključni uvjet koji se traži je da ta osoba mora fizički izvršavati prijevoz ili drugu prijevoznikovu obvezu prema ugovoru o prijevozu.

Definicija izvršitelja koja se nalazi u konačnom prijedlogu Nacrta u čl. 1 (e) glasi: *“Izvršitelj” je osoba različita od prijevoznika, koja fizički izvršava [ili propusti u cijelosti ili djelomično izvršiti] bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti za prijevoz, rukovanje, nadzor, skladištenje stvari prema ugovoru o prijevozu u mjeri u kojoj ta osoba djeluje, bilo izravno ili neizravno, na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli, bez obzira je li ta osoba stranka koja je navedena ili koja ima pravnu odgovornost prema ugovoru o prijevozu. “Izvršitelj” ne uključuje bilo koju osobu koju je angažirao krcatelj ili primatelj, ili je radnik, agent, ugovaratelj ili podugovaratelj osobe koja nije prijevoznik koja je angažirana*

²¹ CMI Draft Instrument on Transport Law-Final document. o.c. , bilješka 18, p. 12.

od krcatelja ili primatelja.

Dakle, odmah se zamjećuje da Nacrt koristi vrlo opsežnu i može se reći vrlo kompliciranu definiciju, koja ima niz posebnih uvjeta koji se nameću kao nužni za definiranje statusa određene osobe kao izvršitelja. Ponajprije je potrebno ekstrahirati sve pojedine uvjeti odnosno obilježja koja se traže, a onda je potrebno razložiti svaki pojedini uvjet.

Da bi osoba prema Nacrtu imala attribute izvršitelja potrebno je udovoljiti slijedećim uvjetima:

- a) osoba o kojoj se radi nije prijevoznik, osoba angažirana od krcatelja ili primatelja ili radnik, agent, ugovaratelj ili podugovaratelj osobe koja nije prijevoznik koja je angažirana od krcatelja ili primatelja,
- b) fizički izvršava ili [propusti izvršiti] neku od prijevoznikovih odgovornosti,
- c) on djeluje na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli

a) osoba o kojoj se radi nije prijevoznik, osoba angažirana od krcatelja ili primatelja ili radnik, agent, ugovaratelj ili podugovaratelj osobe koja nije prijevoznik koja je angažirana od krcatelja ili primatelja

Nacrt koristi formulaciju “... *means a person other then carrier...*” Smatramo da ovakva formulacija nije optimalna. Može se pomisliti da izvršitelj ne smije biti osoba koja se bavi prijevozom, a to nije točno. Izvršitelj se želi definirati kao osoba koja nije ugovorni prijevoznik, u konkretnom pravnom poslu, već druga osoba koju prijevoznik angažira i koja djeluje po njegovim uputama. Bitno je da je izvršitelj osoba koja treba obavljati prijevoznikove poslove: prijevoz, rukovanje, nadzor, skladištenje stvari. Naime, obilježje da se treba raditi o osobi različitoj od prijevoznika treba protumačiti na način da se usporede uvjeti koji se, prema Nacrtu, traže za svojstvo prijevoznika. Prijevoznik je prema Nacrtu osoba koja sklapa ugovor s krcateljem. Dakle, prijevoznikom se smatra ugovorni prijevoznik. Znači, definicija izvršitelja bi bila jasnija kada bi se naglasilo da je to osoba koja fizički obavlja bilo koju od obveza ugovornog prijevoznika, ako ta osoba radi izravno ili neizravno za prijevoznika.

Uvjet da se treba raditi o osobi koju nije angažirao krcatelj ili primatelj i da nije njihov radnik, agent, ugovaratelj ili podugovaratelj je jasan. Izvršitelj je osoba na strani broda i to osoba koju je angažirao prijevoznik i koja fizički obavlja bilo koju od prijevoznikovih obveza.

Slijedom izloženog smatramo da bi bilo najprihvatljivije i najbliže duhu našeg jezika osobu koju Nacrt naziva “*performing party*” prevesti kao “izvršitelj”.

Pojam izvršitelja vuče porijeklo iz instituta “stvarnog prijevoznika” zračnog prava. Po Konvenciji iz Guadalahare “stvarni prijevoznik” je osoba koja izvršava cijeli ili dio prijevoza. Hamburška pravila su definirala “stvarnog prijevoznika” kao osobu kojoj je prijevoznik povjerio cijeli ili dio prijevoza. Prijedlog Zakona o prijevozu morem SAD-a uvodi pojam “prijevoznika izvršitelja” koji izvršava, obvezuje se izvršiti ili pribavlja izvršenje bilo koje prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu.²² Definicija “izvršitelja” iz Nacrta najbliža je prijedlogu zakona SAD-a.

U tijeku pripremnih radova na Nacrtu Hrvatska delegacija je istaknula da je važnije sve moguće tuženike podvesti pod režim Nacrta, nego usmjeriti odgovornost isključivo prema prijevozniku što bi, čini se, bio korak natrag u razvoju prometnog prava. Međutim, naša delegacija zastupala je i shvaćanje da bi trebalo suziti odgovornost prijevoznikova pod-ugovaratelja samo na njegovo sudjelovanje u prijevozu. Talijanska delegacija je podržala ovaj prijedlog kazavši da je kod pojma “stvarni prijevoznik” (*actual carrier*) naglasak na stvarnom obavljanju prijevoza.²³

U svakom slučaju izvršitelj će biti osoba koja fizički obavlja neku od prijevoznikovih dužnosti odnosno poslova: prijevoz, rukovanje, nadzor, skladištenje stvari. On je nesporno osoba na strani broda, odnosno na strani prijevoznika, a to potvrđuju i odredbe o odgovornosti izvršitelja. Opširnije o odgovornosti izvršitelja *infra. t 4.*

b) fizički izvršava ili [propusti izvršiti] neku od prijevoznikovih odgovornosti

Oko stilizacije i ovog dijela definicije vodile su se tijekom priprema Nacrta brojne rasprave i sam tekst se mijenjao. Upotrebljavana je riječ “*undertakes*”, pa “*performs*”, a spomenuti izrazi zamijenjeni su riječima “*physically performs*.”

Uporaba riječi “*undertakes*” (preuzeti obvezu, obvezati se) proširuje značenje pojma tko se smatra izvršiteljem. Primjer može dobro ilustrirati ovaj problem. Npr. pomorski prijevoznik obeća prestaciju prijevoza (“*undertakes to perform*”) od kanadske luke do švedske luke, a radi se o pošiljci stvari koje trebaju stići u Njemačku. Pomorski prijevoznik “osobno” izvrši prijevoz stvari (u ovom slučaju Atlantikom iz Kanade u Švedsku), dok za preostali dio puta (u ovom slučaju kroz Baltik) prijevoz bude povjeren nekom drugom lokalnom linijskom pomorskom prijevozniku koji će prevesti stvari na brodu koji je čarteriran. Ako je neupitno da su se stvari oštetile u “lokalnom” dijelu prijevoznog puta (kroz Baltik), u interesu je strane tereta da može naknadu štete potraživati izravno od izvršitelja. Pitanje koje se postavlja je tko će se smatrati izvršiteljem je li to “lokalni linijski prijevoznik” ili

²² P. Kragić: Izvješće sa sastanka *International Sub Committee (ISC)* CMI-a, Madrid, 12. – 13. studeni 2001., (interna dokumentacija Hrvatskog društva za pomorsko pravo), str. 1.

²³ *ibid.*

ugovorni prijevoznik. Dakle, uporaba riječi “*undertakes*” u Nacrtu otvara problem, a to je tko je osoba “izvršitelj”. Može se tumačiti da je ugovorni prijevoznik “preuzeo” (*undertakes*) obvezu izvršavanja ugovora a također, u ovom slučaju i lokalni linijski prijevoznik. Strana broda uključuje (ugovornog) prijevoznika, lokalnog linijskog prijevoznika i vlasnika broda od kojeg je brod čarteriran. Tužitelj naravno ne mora znati ništa o ugovornom odnosu između ugovornog prijevoznika i lokalnog linijskog prijevoznika u ovom primjeru. Također, uporaba riječi obavlja, izvršava (*perform*) kao i riječi “*undertakes*” stvorila bi brojne nedoumice, a konkretna činjenična stanja koja bi mogla nastati, mogla bi se različito interpretirati. Zbog toga je stilizacija “*undertakes to perform*” zamijenjena formulacijom “*physically performs*”. U konkretnom primjeru koji je opisan, znači ako su se stvari oštetile u “lokalnom” dijelu prijevoznog puta neupitno je da će se lokalni linijski prijevoznik smatrati izvršiteljem jer je on fizički izvršavao prijevoz na tom dijelu prijevoznog puta.²⁴

Znači, naglasak korištene stilizacije u Nacrtu je upravo na pojmu fizički izvršava. Međutim, nametnulo se pitanje treba li pod pojmom izvršitelja obuhvatiti samo prijevoznikova pod-ugovaratelja koji fizički obavlja posao (“*that performs*”) ili i onoga koji se obvezao (“...[that] ... *undertakes to perform*”) obaviti posao. Naša delegacija ukazala je na važno pitanje, a ono je po kojem temelju ovlaštenik iz prijevozne isprave može tužiti pod-ugovaratelja? Subrogira li on temeljem zakona (Nacrta) u prava prijevoznika prema pod-ugovaratelju? Kako može dokazati taj ugovor u recimo slučaju stečaja prijevoznika? Mora li mu prijevoznik predati taj ugovor?²⁵

Na sastanku u Madridu prevladalo je mišljenje da treba suziti definiciju na izvršavanje prijevoza. Tako je nastala definicija “fizički izvršava.” Američka delegacija je istaknula da je to njima prihvatljivo, ako se doda “ili propusti u cijelosti ili djelomično izvršiti.” Naša delegacija skrenula je pozornost na to da ako bi se to prihvatilo, vratili bi smo se na početak, jer “propustiti izvršavanje u cijelosti” ima isti učinak kao “obvezuje se”.

Zbog toga su hrvatski predstavnici na konferenciji u Madridu iznijeli prijedlog po kojem je umjesto “obavlja” (*performs*) prihvaćen izraz “fizički obavlja” (*physically*

²⁴ Slično tumači i H. Honka: Main Obligations and Liabilities of the Carrier, UNCITRAL’S attempt towards global unification of transport law, the CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and its impact on multimodal transport, *Transportrecht*, 7-8, 2004. p. 278-284.

²⁵ P. Kragić, o.c. bilješka 22, str. 2 navodi slijedeći primjer: “Pogledajmo klasičnu situaciju. Kontejner se ošteti. Javlja se imatelj teretnice. Tuži prijevoznika temeljem teretnice. Tuži i izvršitelja, jer mu to pravo daje Instrument. Postavlja se pitanje temeljem koje pravne pretpostavke? Da li a) izvršenja iskrcaja ili b) postojanja ugovora kojim se slugač obvezuje obaviti iskrcaj? Uzmimo da slugač sklopi ugovor, ali se ne pojavi na terminalu jer mu prijevoznik nije platio naknadu iz ovog ili ranijeg ugovora. Tužitelj bi sada trebao pribaviti taj ugovor od prijevoznika i po njemu tužiti slugača. Što je s obranama iz ugovora, da cijena nije plaćena i da po raskidnoj klauzuli slugač može raskinuti ugovor. Subrogira li tužitelj u prava prijevoznika ili ima neovisan zahtjev prema izvršitelju?”

performs). Na to je delegacija SAD-a dodala da je za njih prijedlog prihvatljiv ako se doda “propusti obaviti” (*fails to perform*). Na kraju je prihvaćena definicija da je izvršitelj osoba koja fizički obavlja ili propusti obaviti bilo koju od prijevoznikovih obveza (*that physically performs or fails to perform*).

Što se tiče obavljanja obveza čini se da neće biti nesporazuma, ali što znači da izvršitelj “propušta” nešto fizički obaviti? Je li dovoljno (da bi postao izravno odgovoran ovlašteniku iz prijevozne isprave) da izvršitelj sklopi ugovor da će prevesti recimo transformator, pa propusti poslati kamion po njega, ili izvršitelj treba početi obavljati prijevoz preuzimanjem tereta, ili bar prijevozne isprave, pa tek onda postaje odgovoran ako transformator negdje ostavi jer ga je propustio prekratiti (*fails to perform*).²⁶

Dio odredbe kojom se definira izvršitelj kao osoba koja “... propusti u cijelosti ili djelomično izvršiti ...” nije potpuno razjašnjen i nije pridobio suglasnost svih delegacija, pa se zbog toga nalazi u zgradama. Skupina delegata koja je smatrala da taj dio odredbe nije potreban isticala je da se formulacija “osoba koja fizički izvršava” primjenjuje i ukoliko osoba propusti obaviti dužnost koju je obvezna izvršiti. Međutim, istaknuto je i shvaćanje da osoba koja propusti izvršiti dužnost, upravo suprotno, znači da fizički ne izvršava...”. Zastupnici ovakvog pristupa smatraju da je nužno da taj dio odredbe ostane upravo zbog toga da bude nedvojbeno da će status izvršitelja imati i osoba koja u cijelosti izvrši svoju obvezu, osoba koja izvrši obvezu djelomično kao i osoba koja propusti izvršiti tu obvezu.

Unutar CMI-a, točnije delegacija SAD-a se zalagala za širu definiciju “izvršitelja” i to s ciljem da bi se postigla pogodnost za tužitelje, i da bi se izbjegle deliktne tužbe prema podugovaračima. Ostali, točnije FIATA, bili su protiv shvaćanja SAD-a. Definicija je ograničena samo na one podugovarače koji fizički rukuju sa stvarima. U UNCITRAL-u je nekoliko glasova bilo za sužavanje ove definicije ili brisanje čitavog koncepta. Sigurno je da će se rasprave o ovom pitanju nastaviti.

c) on djeluje na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovom nadzoru ili kontroli

Ovaj uvjet je jednostavno protumačiti. Izvršitelj je osoba koju je angažirao (ugovorni) prijevoznik, on radi prema prijevoznikovim uputama i prijevoznik ga može nadzirati i kontrolirati. Izvršitelj može djelovati i “neizravno” na prijevoznikov zahtjev, a isto tako neizravno biti podvrgnut prijevoznikovom nadzoru ili kontroli. Radit će se o slučaju kada osoba koja djeluje izravno na prijevoznikov zahtjev podgovori izvršavanje neke od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu, a podgovarač fizički izvršava spomenutu obvezu. Dakle, u ovom slučaju neće biti riječ o prijevoznikovom podgovaraču, nego drugoj osobi koja fizički izvršava

²⁶ P. Kragić, o.c. bilješka 22, str. 2.

neku od prijevoznikovih obveza prema ugovoru o prijevozu (podugovaraču podugovarača).

4. ODGOVORNOST IZVRŠITELJA

4. 1. Odgovornost izvršitelja općenito s posebnim osvrtom na položaj potprijevoznika koji izvršavaju kopneni dio prijevoza

U pogledu odgovora na pitanje kako Nacrt utječe na položaj kopnenih (pod)prijevoznika u tijeku izrade instrumenta rješenja sadržana u pojedinim njegovim verzijama su se mijenjala. Također, različiti argumenti isticani su u raspravama oko toga kako urediti pitanje položaja i odgovornosti onih izvršitelja koji obavljaju kopneni dio prijevoza u okviru tzv. *door to door* prijevoza. U pogledu rješavanja ovog problema sučeljava se nekoliko osnovnih pristupa.

Prema jednom pristupu bilo bi potrebno u instrumentu osigurati potpunu uniformnosti u pogledu režima odgovornosti i propisati pravila o obvezama i odgovornosti prema kojem bi svi izvršitelji bili odgovorni prema instrumentu, te imali odgovornost nametnutu prijevozniku, kao i sva prava i imunitete koje instrument predviđa za prijevoznike i to za vrijeme razdoblja u kojem oni imaju nadzor nad stvarima, kao i u mjeri u kojoj sudjeluju u izvršavanju bilo koje aktivnosti u skladu s ugovorom o prijevozu. To znači da bi protiv izvršitelja bila dopuštena izravna tužba prema instrumentu. Dopuštanje izravne tužbe prema instrumentu omogućilo bi ostvarivanje triju važnih ciljeva: 1. pojednostavljivanje odštetnih postupka, 2. bolju zaštitu interesa strane tereta, i 3. postigao bi se viši stupanj uniformnosti.

Međutim, istodobno je i kritizirana odredba prema kojoj bi se omogućavalo da izvršitelji budu stranke izravne tužbe. Isticano je da se radi o osobama s kojima strana tereta nije sklopila nikakav ugovor, znači s kojima se ne nalazi u bilo kakvom ugovornom odnosu. Istaknuto je da ovakvo rješenje treba izbjeći jer bi ono moglo prouzročiti velike probleme. Naglašeno je da je općenito nejasno pod kojim uvjetima treba izvršiteljima nametnuti odgovornost. Bilo je prijedloga da bude mjerodavno mjesto nastanka štete, izvršitelj bi bio odgovoran ako je šteta nastala za vrijeme dok su stvari bile pod njegovim nadzorom. Međutim, nejasno je kako bi se podijelio teret dokaza u ovom slučaju. Prema interpretaciji jednih potrebno je izvršiteljima nametnuti teret dokaza da je šteta nastala u vrijeme kada stvari nisu bile pod njihovim nadzorom. Drugi smatraju da teret dokaza treba biti na tužitelju.

Oni koji su se zalagali za uži režim odgovornosti smatraju da cestovni prijevoznik koji podugovori izvršavanje svojih obveza s neovisnim prijevoznikom, ostaje odgovoran prema ovom Instrumentu. Primatelj koji zahtijeva naknadu štete nastale krivnjom cestovnog prijevoznika koji je izvršavao prijevoz može to ostvariti jedino potraživanjem naknade od osobe s kojom je sklopio ugovor o prijevozu.

Istaknuto je i shvaćanje prema kojem bi poziciju izvršitelja, odnosno potprijevoznika koji obavljaju kopneni dio prijevoza trebalo urediti na taj način da prema njima izravna tužba nije dopuštena, a to znači da se odredbe Nacrta ne bi izravno odnosile na prijevoznike koji obavljaju kopneni dio prijevoza. Prema ovom konceptu izravna tužba bila bi jedino dopuštena protiv potprijevoznika u pomorskom djelu prijevoza.²⁷ Ugovorni prijevoznik bio bi odgovoran za izvršenje prijevoznog posla svih potprijevoznika uključenih u prijevozni posao. Međutim, strana tereta bi također, bila ovlaštena tužiti pomorskog potprijevoznika, odnosno izvršitelja izravno i taj potprijevoznik bi se tada mogao braniti pozivanjem na sva prava i prigovore koje Nacrt predviđa za ugovornog prijevoznika.

Postoji znatna podrška među delegatima da se ostavi pozicija kopnenih prijevoznika nedirnutu, a ta podrška dolazi od strane dvije skupine delegata. Dolazi od delegata koji ne žele primjenu pomorskog prava, jer je kopneni prijevozni režim odgovornosti u njihovim zemljama znatno povoljniji za tužitelje. Također, dolazi od delegata iz zemalja gdje je suprotan slučaj, kopneni prijevoznici prema njihovom nacionalnom pravu potpadaju pod režim odgovornosti koji je za njih (same kopnene prijevoznike) znatno povoljniji nego režim Nacrta. Prema ovom pristupu, položaj kopnenih prijevoznika bio bi uređen na način da stranke ugovora o prijevozu mogu jedino postaviti zahtjeva protiv kopnenog prijevoznika temeljem izvanugovorne odgovornosti.²⁸ U tom slučaju kopneni prijevoznik ima tzv. himalaja zaštitu.

Prema mišljenju Ziela,²⁹ nije moguće potpuno isključiti primjenu pomorskog prava na kopnene prijevoznike zato što ugovori o pomorskom prijevozu obično sadrže "himalaja klauzule" kao beneficiju podugovarateljima glavnog prijevoznika. Unošenjem "himalaja klauzule" prema glavnom ugovoru kopneni prijevoznik dolazi u poziciju da se na njega primjeni Nacrt, ali ako se u takvom slučaju primjenjuje čl. 8 (koji pod propisanim uvjetima omogućava primjenu odredbi kopnenih konvencija, u okviru mrežastog sustava koji uvodi) krug se ponovno zatvara i ugovorna odredba "himalaja klauzule" neće biti od velike koristi kopnenim prijevoznicima.

U tijeku rasprave o pravnom uređenju položaja izvršitelja u novom instrumentu istaknuto je i shvaćanje da bi najjednostavnije rješenje složenog problema ugovorne odgovornosti u pravnom poslu prijevoza stvari *morem* bilo uvođenje obveznog osiguranja tereta. Time bi se isključio problem tko će platiti štetu i također eliminirao

²⁷ Može se pretpostaviti da bi aktivnosti unutar luke bile uključene u pomorsko područje.

²⁸ Naravno, osim ukoliko nacionalno pravo ne dopušta pravo na tužbu prema kopnenim prijevoznicima kao podugovarateljima, znači s osnova podugovora. Ako tužitelj nije samo primatelj prema glavnom ugovoru o prijevozu, nego je spomenut kao primatelj, također i prema podugovoru, tada će se prema nekim nacionalnim zakonima smatrati da je tužitelj (zahtijevajući robu od potprijevoznika ili na drugi način) pristupio podugovoru (ili je na drugi način postao stranka podugovora) i u skladu s time mu se priznaju ugovorna prava prema potprijevozniku.

²⁹ G. van der Ziel: Multimodal aspects, *Il Diritto Marittimo* vol 106 (2004), Fase 3: 907-916.

problem “uvlačenja” neovisnih ugovarača u Instrument, te pitanje tko je kome delegirao određeni posao. Na ovaj način bi svi (ugovorni prijevoznik i izvršitelji) imali prava i obveze iz ugovora koji su zaključili, a oštećenik bi se naplaćivao iz osiguranja.³⁰

U nastavku ćemo detaljnije razložiti osnovne koncepte odgovornosti, to su jedinstveni, mrežasti i ograničeni mrežasti sustav, kao moguća rješenja uređivanja odgovornosti izvršitelja. Razmotrit ćemo i prijedloge različitih delegacija i organizacija koje su sudjelovale u raspravi o tom pitanju.

4.2. Koncept jedinstvenog režima odgovornosti

Iako je istaknuta podrška uvođenju jedinstvenog režima odgovornosti, općenito je bilo jasno, da će u praksi, vjerojatno biti nemoguće postići potpuno jedinstven režim odgovornosti. Mnogo delegata složilo se s time da instrument treba pružati što je moguće veći stupanj unificiranosti režima odgovornosti.

Prema jedinstvenom režimu odgovornosti ista pravila se trebaju primjenjivati za bilo koji gubitak ili oštećenje, bez obzira na to gdje je gubitak ili oštećenje nastao i bez obzira na ulogu konkretnog tuženika u prijevoznom poslu. Tako ako do oštećenja stvari dođe za vrijeme prijevoza cestovnim prijevozom u Europi strana tereta bi mogla tužiti izvršitelja - kamionskog prijevoznika (kao stranu za vrijeme čijeg prijevoza su se stvari oštetile) ili ugovornog prijevoznika s kojim je sklopila ugovor prema instrumentu, a to bi zamijenilo CMR (kao regionalnu konvenciju koja bi se primjenjivala na odgovornost cestovnog prijevoznika). Slično, ako je pomorski prijevoznik oštetio stvari, strana tereta može tužiti izvršitelja - pomorskog prijevoznika ili ugovornog prijevoznika prema instrumentu. Konačno, ako se stvari oštete za vrijeme prijevoza željeznicom, npr. unutar SAD-a strana tereta može tužiti ili željezničkog prijevoznika ili ugovornog prijevoznika prema instrumentu, koji će u tom slučaju zamijeniti pravo SAD-a koje bi se primjenjivalo.

Jedinstveni režim odgovornosti ima neupitne prednosti, iz perspektive onih koji redovito rade s međunarodnim multimodalnim pošiljkama, a one su u jedinstvenosti i predvidivosti režima odgovornosti. Složeno pitanje kada i kako je šteta nastala minimizirano je, a rezultat je da tužba može biti podnesena jednostavnije. Svi tuženici bili bi odgovorni prema istim pravilima i eliminiralo bi se nastojanje da se tuži onaj tuženik koji odgovara po strožim uvjetima, odnosno prema višim granicama odgovornosti.

Naravno, sa stajališta kopnenih prijevoznika koji u pravilu rade s unimodalnim pošiljkama i rijetko su uključeni u međunarodni multimodalni prijevoz, jedinstveni režim odgovornosti smanjio bi ujednačenost i predvidivost.

³⁰ P. Kragić, o.c. bilješka 22..

Mnogo značajnije od političke perspektive je široko prepoznata činjenica, da su neke važne države nesklone tome da nova međunarodna “*maritime plus*” konvencija ima prednost pred postojećim unimodalnim konvencijama. Konkretno, europske zemlje su nesklone napustiti CMR i CIM-COTIF, a neke države su nesklone napustiti svoje nacionalno pravo.

Predstavnici FIATA predlagali su da se Nacrt ne treba baviti odgovornošću izvršitelja, a neke delegacije su podržale takvo shvaćanje. Unutar Sjedinjenih Američkih Država nekoliko organizacija sporazumjelo se oko toga da imaju jedinstveni pregovarački tim u projektu izrade Nacrta. To su: *World Shipping Council* (WSC), organizacija koja zastupa većinu linijskih prijevoznika koji pružaju usluge na tržištu SAD-a, *National Industrial Transportation League* (NITL), organizacija koja predstavlja krcatelje SAD-a.³¹ Kao dio kompromisa u sporazumu, WSC i NITL zauzeli su stajalište da ugovorni prijevoznik treba biti jedini odgovoran za gubitak ili oštećenje stvari. Ne samo to, nego nova konvencija se treba uzdržavati od nametanja bilo kakve nove odgovornosti izvršiteljima, ona treba usvojiti one odgovornosti koje izvršitelji mogu imati prema postojećem pravu. WSC i NITL su se zalagali za postojanje izvanugovorne odgovornosti izvršitelja. To bi značilo da bi u slučaju izostanka Himalaja klauzule, stivador bio odgovoran za cjelokupnu tražbinu, bez beneficije na ograničenje odgovornosti koju ima prijevoznik. Upravo bi WSC-ov i NITL-ov prijedlog doveo do takve posljedice. Praktični efekt ovog prijedloga doveo bi do toga da bi interesi strane tereta ostali bez efektivne zaštite u slučajevima u kojima bi ugovorni prijevoznik (a to može biti i pomorski NVOC) ostao insolventan.

Za vrijeme CMI-ove rasprave postojala je široka potpora prijedlogu da svaki potencijalni tuženik može automatski biti ovlašten koristiti se svim pravima i ograničenjem odgovornosti koje se primjenjuju na samog prijevoznika prema instrumentu. Iako ovakav pristup ne nudi potpuno jasan i unaprijed predvidiv tretman za sve sporove u svezi gubitka ili oštećenja tereta on barem osigurava da se središnje odredbe instrumenta (one koje uređuju prijevoznikovu odgovornost, odnosno obranu i ograničenje odgovornosti) primjenjuju na sve tužbe. To bi također reduciralo sporove protiv podugovarača, na koje bi se mogla primijeniti viša odgovornost prema postojećem neunificiranom pravu.

Neki od onih koji zagovaraju širu definiciju izvršitelja smatraju da svi izvršitelji moraju biti ovlašteni koristiti se pravima iz prijevoznikove obrane i ograničenjem odgovornosti zato što se tada za njih pretpostavljaju i prijevoznikove obveze i odgovornosti prema instrumentu. Dakle, oni tada nemaju samo prava i pogodnosti koje instrument nudi nego i obveze iz instrumenta. Ako se uža definicija usvoji, ili ako se izvršiteljima ne pretpostavlja odgovornost prema instrumentu, tada se

³¹ Joint Statement of Common Objectives on the Development of a New International Cargo Liability Instrument: <http://www.worldshipping.org/jointstatement.pdf>.

gornje rezoniranje više ne može primijeniti. Mnogi smatraju da ne bi bilo pravedno davati podugovarateljima sve beneficije Nacrta, ako im Nacrt ne predviđa i određene obveze, odnosno odgovornost.

4.3. Mrežasti koncept odgovornosti

Prema potpunom mrežastom sustavu pravila o odgovornosti za svaki dio prijevoznog puta determinirana su pravilima koja bi se inače primjenjivala za taj dio prijevoznog puta, i također ista pravila bi se primjenjivala za sve izvršitelje i ugovorne prijevoznike.

Nacrt nastoji uspostaviti sustav koji će biti što je moguće više ujednačen s “mrežastim sustavom”, međutim, dosta ograničen u odnosu na potpuni mrežasti sustav.

Korisno je razmotriti dva hipotetska primjera i to u svrhu spoznavanja kako bi različiti prijedlozi i pristupi rješavanju problema odgovornosti izvršitelja funkcionirali u konkretnim, odnosno stvarnim životnim situacijama.³² Prema prvom primjeru radi se o pošiljci kontejnera koji njemački tvorničar želi poslati iz Berlina u Čikago. Za tu pošiljku sklopljen je ugovor o prijevozu između njemačkog špeditera i (*non-vessel-operating carrier*-a NVOC). NVOC koji je u ovom primjeru prijevoznik (ugovorni) za *door to door* pošiljku od Berlina do Čikaga, nakon toga podugovori s tri izvršitelja koji će faktično prevoziti stvari: europskim kamionskim prijevoznikom koji će prevesti stvari cestom od Berlina do Antverpena, pomorskim prijevoznikom koji će prevesti stvari morem od Antverpena do New Yorka, te željezničkim prijevoznikom SAD-a koji će prevesti stvari željeznicom od New Yorka do Čikaga. Drugi hipotetski primjer je u bitnome jednak, osim što se prema ovom primjeru stvari prevoze od Berlina do Kalgarija, preko Antverpena i Montreala, s europskom željeznicom i kanadskim kamionskim prijevoznikom.

Prema potpunom mrežastom sustavu, u spomenutim hipotetskim primjerima svi prijevoznici, njemački NVOC i europski kopneni prijevoznik bili bi odgovorni za štetu nastalu između Berlina i Antverpena prema pravilima koja predviđa relevantna kopnena konvencija (CMR ili CIM-COTIF). NVOC i pomorski prijevoznik bili bi odgovorni za pomorski dio prijevoza prema Nacrtu. Konačno, NVOC, kopneni prijevoznici Kanade i SAD-a bili bi odgovorni za štetu nastalu na kopnenom dijelu prijevoznog puta prema pravu SAD koje uređuje željeznički prijevoz ili kanadskom nacionalnom pravu koje propisuje odgovornosti za štetu nastalu u cestovnom prijevozu stvari.

³² Hipotetske situacije temelje se na primjerima koji su raspravljani za vrijeme sastanka Radne skupine u travnju 2002. u New Yorku, prema M. F. Sturley: The treatment of performing parties, Transport Law, Document 6, *CIM Yearbook* 2003, p. 230-244.

Nacrt ne usvaja potpuni mrežasti sustav. U cilju postizanja maksimalne uniformnosti čl. 8 usvaja mrežasti sustav koji je prilično ograničen. Jedino prinudno pravo neke međunarodne konvencije omogućava toj konvenciji da dođe do njezine primjene, a ne do primjene režima koji bi stranke inače svojim ugovornim utanačenjima nastojale izabrati, odnosno izbjeći.³³ Prema spomenutim primjerima na odštetnu odgovornost nastalu između Berlina i Antverpena, primjenjivale bi se odredbe CMR-a ili CIM-COTIF-a, u odnosu na oba prijevoznika NVOC i europskog kopnenog prijevoznika, a za ostale štete primjenjivao bi se Nacrt, odnosno prevladao bi Nacrt. Jedino su CMR i CIM-COTIF prinudne međunarodne konvencije u smislu odredbe čl. 8. Kanadsko pravo iako je prinudno, samo je nacionalni propis, pa će stoga Nacrt imati prvenstvo.

Jedna od opcija koju je predložila kanadska delegacija je modifikacija postojećeg mrežastog sustava davanjem prednosti ne samo međunarodnim konvencijama, nego i nacionalnom prinudnom pravu.

Ova izmjena ne bi imala utjecaj na prvi hipotetski primjer. Europski dio kopnenog prijevoza bio bi predmet CMR-a ili CIM-COTIF-a kao prinudnih međunarodnih konvencija i također bi bio unutar ograničenog mrežastog koncepta Nacrta. Dio prijevoznog puta željeznicom unutar SAD-a ne bi potpadao pod prinudno nacionalno pravo. Rezultat analize naših hipotetskih primjera bio bi isti i prema kanadskom prijedlogu.

U odnosu na naš drugi hipotetski primjer, kanadski prijedlog izmijenio bi rezultat, zato što se prinudno nacionalno pravo primjenjuje na prijevoz cestom od Montreala do Kalgarija. Širi mrežasti sustav značio bi da strana tereta može nadoknaditi štetu bilo od NVOC ili od kanadskog cestovnog prijevoznika jedino u mjeri u kojoj to predviđaju, točnije dozvoljavaju prinudne odredbe kanadskog prava.

Talijanska delegacija prigovorila je da je mrežasti sustav koji Nacrt predviđa istodobno i previše ograničen i previše širok. Previše je širok u zahtjevu da se primjeni unimodalni režim na *door to door* prijevoznike. Prema talijanskom shvaćanju, nije potrebno primjenjivati CMR ili CIM-COTIF na njemačkog NVOC prema hipotetskom primjeru, osim ako je šteta nastala na kopnenom dijelu prijevoza između Berlina i Antverpena. NVOC nije cestovni prijevoznik, niti željeznički prijevoznik. On nije ugovorio prijevoz stvari cestom ili željeznicom od jedne europske zemlje u drugu europsku zemlju, on je ugovorio prijevoz stvari s tri različita prijevozna sredstva od Berlina do sjeverne Amerike, a to nije dio CMR-a ili CIM-COTIF-a. NVOC je kratelj prema njegovom ugovoru s europskim cestovnim prijevoznikom, a ne prijevoznik prema CMR-u ili CIM-COTIF-u. U tom slučaju ne mora postojati sukob između CMR-a ili CIM-COTIF-a i Nacrta u pogledu NVOC, osim ako se Nacrt primjenjuje za štete na kopnenom dijelu prijevoza Europom.³⁴

³³ Opširnije *infra t. 4.3* Relevantne odredbe posljednje verzije Nacrta i njihovo tumačenje.

³⁴ M. F. Sturley: *o.c. bilješka 32*.

Talijanska delegacija je također prigovorila da je Nacrt suviše ograničen, a nedostatak mu je u pogledu zaštite interesa ne-europskih kopnenih prijevoznika. Kanadski cestovni prijevoznici očekuju da će se kanadsko pravo primijeniti na njih, kao što europski cestovni prijevoznici očekuju da se na njihove ugovorne odnose primjeni CMR.³⁵

Talijanski prijedlog je primjena Nacrta na sve tužbe protiv ugovornog prijevoznika, bez obzira na to u kojem dijelu prijevoznog puta je šteta nastala. Štoviše, Nacrt bi se primjenjivao na sve tužbe protiv pomorskih izvršitelja. Nova konvencija ne bi bila jedino multimodalni instrument u kontekstu "*maritime plus*", također bila bi unimodalni instrument za pomorski prijevoz stvari. S druge strane, izvršitelji koji nisu pomorski prijevoznici, mogu očekivati da će se na njih primjenjivati uvjeti njihovog ugovora s ugovornim prijevoznikom. Radi zaštite ovih očekivanja, talijanski prijedlog dopušta strani tereta da tuži kopnene izvršitelje jedino s osnova subrogacije. Bitno je da bi strana tereta mogla ostvariti odštetu od kopnenog izvršitelja na istoj osnovi kao što ju *door to door* ugovorni prijevoznik može ostvariti.

U kontekstu spomenutih hipotetskih primjera strana tereta može ostvariti odštetu prema Nacrtu, od njemačkog NVOC, bez obzira na činjenicu u kojem djelu prijevoznog puta je šteta nastala. On može ostvarivati zaštitu prema europskom cestovnom prijevozniku za štetu nastalu u dijelu europskog cestovnog prijevoza na temelju CMR-a zato što je to propis temeljem kojeg NVOC može reparirati svoju štetu od cestovnog prijevoznika. Strana tereta može ostvariti odštetu od europskog željezničkog prijevoznika za štetu nastalu za vrijeme prijevoza željeznicom u Europi na temelju CIM-COTIF, iz istih razloga. Od pomorskog prijevoznika, za štetu nastalu u pomorskom dijelu prijevoznog puta naknada se može potraživati na temelju Nacrta, zbog toga što bi se Nacrt primjenjivao na pomorske izvršitelje i zato što bi Nacrt bio pomorska konvencija koja bi regulirala odnos između NVOC i pomorskog prijevoznika. Konačno, strana tereta bi mogla ostvariti odštetu prema željezničkom ili cestovnom prijevozniku i to primjenom relevantnog željezničkog ili cestovnog prava SAD-a ili Kanade. Ako bi NVOC ugovorio vrlo nisku granicu odgovornosti s cestovnim prijevoznikom SAD-a, strana tereta bi vjerojatno bila vezana takvim sporazumom, zato što to dopušta *Carmack Amendment* (propis koji bi se primjenjivao). Kanadski cestovni prijevoznik bio bi odgovoran prema prinudnom kanadskom pravu.

SAD nisu iznijele formalni prijedlog, ali su uputile ostalim delegacijama svoje pisano stajalište, tj. neformalni prijedlog u kojem sugeriraju mogućnosti za daljnju raspravu. Prema prijedlogu SAD-a ugovorni prijevoznik bi bio odgovoran primjenom užeg mrežastog sustava, a njegova odgovornost bi bila određena prema čl. 8 Nacrta.

³⁵ *Ibid.*

Sturley³⁶ ocjenjuje da je ovo kompromisni prijedlog, koji se temelji na želji da se postigne što je moguće više ujednačeni sustav odgovornosti, i pretpostavci, tj. vjerovanju da bi bilo nužno proširiti prihvaćenosti CMR, tj. njezinu ratifikaciju od strane većeg broja zemalja.

U pogledu kopnenih izvršitelja prema prijedlogu SAD-a strana tereta bila bi slobodna odlučiti hoće li tužiti kopnenog prijevoznika prema istim uvjetima koji postoje prema sadašnjem pravu. Za pomorske izvršitelje Nacrt bi predviđao izravnu tužbu. Za štetu nastalu na prijevoznom putu između Berlina i Antverpena, strana tereta bi mogla tražiti naknadu od njemačkog NVOC ili europskog kopnenog prijevoznika prema odredbama odgovarajuće konvencije (CMR ili CIM-COTIF). Za štetu nastalu u pomorskom dijelu prijevoza Nacrt bi se primjenjivao na tužbe podnijete i protiv NVOC i protiv pomorskog prijevoznika. Za štetu nastalu za vrijeme kopnenog prijevoza sjevernom Amerikom, strana tereta bi mogla nadoknaditi štetu od NVOC prema Instrumentu, a njegova prava prema relevantnim kopnenim prijevoznicima bila bi ista kao prema postojećem pravu. Za dio prijevoznog puta od New Yorka do Čikaga, željeznički prijevoznik mogao bi biti odgovoran na temelju izvanugovorne odgovornosti, a imao bi mogućnost zahtijevati bilo koju povlasticu koja proizlazi iz Himalaja klauzule. Na dio prijevoznog puta od Montreala do Kalgarija primjenjivale bi se prinudne odredbe kanadskog prava.

4.3. Relevantne odredbe posljednje verzije Nacrta i njihovo tumačenje

Nacrt u poglavlju 3. uređuje pitanje razdoblja odgovornosti, a u okviru tog problema rješava i pitanje prijevoza koji prethodi ili slijedi iza pomorskog dijela prijevoza. U čl. 8. propisano je ukoliko u vrijeme nastanka gubitka, oštećenja ili zakašnjenja postoje odredbe međunarodne konvencije ili [nacionalnog prava] (i) koje se primjenjuju na sve ili neke prijevoznikove aktivnosti prema ugovoru o prijevozu za vrijeme toga razdoblja i (ii) sadrže posebne odredbe o prijevoznikovoj odgovornosti, ograničenju odgovornosti ili zastarnom roku i (iii) od kojih se ne može odstupiti ugovornim odredbama ili odlukom krcatelja, te odredbe u mjeri u kojoj su prinudne prevladat će u odnosu na odredbe Nacrta. Znači, Instrument će jedino biti “nadomješten”, odnosno neće se primjenjivati u slučaju kada postoji konvencija koja sadrži prinudne odredbe za neku drugu prijevoznu granu, a ne pomorski prijevoz, koje se primjenjuje na taj dio prijevoza uređen ugovorom o prijevozu stvari morem i ako je nesporno da je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastalo isključivo za vrijeme tog dijela prijevoza (npr. kopnenog).³⁷ Potrebno je napomenuti da će u pravilu u ovom kontekstu biti

³⁶ *Ibid*

³⁷ Prijedlog da i prinudne odredbe nacionalnog prava imaju isti učinak kao i prinudne odredbe međuna-

riječ o primjeni konvencija kojima je uređen cestovni i željeznički prijevoz, dakle kopneni prijevoz. Međutim nema zapreke da se mrežasti sustav prema čl. 8 također odnositi i na Montrealsku konvenciju. Kombinacija pomorskog i zračnog prijevoza je moguća, međutim pravilu atipična i rijetka, pa nema veće praktično značaja za ovaj problem. Isto tako, primjenom Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, Europski riječni prijevoznici i prijevoznici kanalima mogu također biti obuhvaćeni mrežastim sustavom ustanovljenim čl. 8.

To znači, ako je šteta nastala za vrijeme prijevoza morem i prijevoza npr. kopnom ili ako se ne može dokazati u kojem dijelu prijevoznog puta je šteta nastala ovaj instrument će prevladati i on će se primjenjivati na čitav dio prijevoznog puta, tzv. “od vrata do vrata”. Opisana odredba jednostavnije se može prikazati slijedećim dijagramom.



rodnih konvencija, dakle, mogu pod uvjetima propisanim instrumentom nadomjestiti primjenu instrumenta nalazi se u uglatim zagradama kao znak da o tom dijelu odredbe nije postignuta suglasnost.

Potrebno je analizirati i odredbu koja izravno govori o odgovornosti izvršitelja, to je odredba čl. 15, a ona u instrumentu slijedi nakon odredbe o odgovornosti prijevoznika.

Odredba stavka 1 čl. 15 u ovoj fazi rada na instrumentu sastavljena je u dvije varijante. Varijanta A st. 1 predviđa da je izvršitelj podvrgnut odgovornostima nametnutim prijevozniku prema ovom instrumentu, a ovlašten je koristiti se prijevoznikovim pravima i imunitetima predviđenima ovim instrumentom (a) za vrijeme razdoblja u kojem on ima nadzor nad stvarima i (b) u bilo koje drugo vrijeme u mjeri u kojoj on sudjeluje u izvršavanju bilo koje od aktivnosti predviđene ugovorom o prijevozu. Varijanta B st. 1 predviđa odgovornost izvršitelja za štetu proizašlu zbog gubitka ili oštećenja stvari kao i zakašnjenja u predaji ako su okolnosti koje su prouzročile gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastale (a) za vrijeme razdoblja u kojem je on imao nadzor nad stvarima ili (b) u bilo koje drugo vrijeme u mjeri u kojoj je on sudjelovao u izvršavanju bilo koje aktivnosti nametnute ugovorom o prijevozu, ako je gubitak oštećenje ili zakašnjenje nastalo za vrijeme izvršavanja tih aktivnosti. Odgovornost nametnuta prijevozniku prema ovom instrumentu i prijevoznikova prava i imuniteti predviđeni ovim instrumentom primjenjuju se i u odnosu na izvršitelja.

Usporedbom ovih dviju varijanti st. 1 čl. 15 odredbe o odgovornosti izvršitelja opaža se da ne postoje sadržajne razlike, već se isključivo radi o nešto drugačijoj stilizaciji. Suština je u tome da se izvršitelju nameće odgovornost kada on izvršava prijevoznikove obveze prema ugovoru o prijevozu, a istodobno je ovlašten koristiti se prijevoznikovim pravima i imunitetima. Važno je razlikovati odgovornosti izvršitelja od odgovornosti prijevoznika. Prijevoznik je odgovoran u skladu s odredbama Instrumenta i prema ugovoru o prijevozu za razdoblje odgovornosti kako je definirano čl. 7.³⁸ Suprotno od toga, izvršitelj nije odgovoran prema ugovoru o prijevozu, a prema Instrumentu nije odgovoran izvanugovorno. Znači, da bi se izbjegla izvanugovorna odgovornost, izvršitelj je odgovoran prema Instrumentu dok je roba pod njegovim nadzorom ili ako na drugi način sudjeluje u prijevozu. Ovim propisom onemogućeno je zaobilaženje odredbi Instrumenta podnošenjem tužbe protiv izvršitelja na temelju izvanugovorne odgovornosti. Također, svrha ovog propisa je i da se zaštititi (ugovorni) prijevoznik jer ukoliko bi tuženi uspio u postupku izvanugovorne odgovornosti izvršitelja moglo bi doći do toga da oštećeni dobije naknadu i onda kada bi se prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti temeljem odredbi Instrumenta. U suprotnom (ugovorni) prijevoznik bi mogao indirektno biti odgovoran i iznad ograničenja odgovornosti.

Dakle, Nacrt nameće odgovornost izvršiteljima, ali istodobno “automatski” nudi “himalaja zaštitu” izvršiteljima. Člankom 15 st. 5 je propisano ako je tužba

³⁸ U članku 7 stavku 1 propisano je da odgovornost prijevoznika za stvari pokriva razdoblje od preuzimanja stvari do trenutka kada su stvari isporučene primatelju.

podnesena protiv bilo koje osobe različite od prijevoznika spomenute u st. 3 i 4 (to su: izvršitelj ili bilo koja osoba uključujući i izvršiteljeve podugovarače i agente koji izvršavaju ili preuzmu izvršiti bilo koju od prijevoznikovih odgovornosti prema ugovoru o prijevozu u mjeri u kojoj ta osoba djeluje bilo izravno ili neizravno na prijevoznikov zahtjev ili prema prijevoznikovoju kontroli) ta osoba je ovlaštena služiti se svim pogodnostima obrane i ograničenjem odgovornosti koji su dostupni prijevozniku prema ovom instrumentu ako dokaže da je djelovao u okviru ugovora o prijevozu, zaposlenja ili zastupanja.

Instrumentom izvršitelj dobiva zaštitu prema trećima od izvanugovornih zahtjeva, ali i obveze prema trećima iz činjenice da je sklopio ugovor s prijevoznikom. Ako prijevoznik ugovori veće obveze od obveza koje nameće Instrument, izvršitelj za njih ne odgovara korisniku prijevoza. Osim, propisuje Instrument, ako ih nije izričito prihvatio.³⁹

Izvršitelj je odgovoran za djela i propuste bilo koje osobe kojoj je on povjerio izvršavanje bilo koje prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu, uključujući i podugovaratelje, radnike i agente kao za svoja djela i propuste. Odgovoran je prema ovim odredbama jedino za djela i propuste ovih osoba koje su djelovale u granicama ugovornih obveza, svog radnog zadatka ili zastupanja u konkretnom slučaju (čl. 15 st. 4).

Također, uređeno je pitanje odgovornosti osoba različitih od prijevoznika (misli se na osobe kojima je izvršitelj delegirao izvršavanje neke od prijevoznikovih obveza), tada ta osoba ima beneficije i ograničenja odgovornosti koje stoje na raspolaganju prijevozniku prema ovom Instrumentu ako dokažu da su djelovali u okviru ugovornih obveza, zaposlenja ili zastupanja u konkretnom slučaju.

Članak 15 st. 6 uređuje solidarnu odgovornost, propisano je: “ako postoji više od jedne odgovorne osobe za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji stvari, njihova odgovornost je solidarna, ali jedino do granica predviđenih instrumentom”. Međutim, isti članak ne propisuje kako bi se uredilo pitanje prava na tužbu između stranaka. Nejasno je, i nije vidljivo iz tog članka je li bitan ugovorni odnosi između stranaka koje su solidarno odgovorne. U radu na pripremi instrumenta preporučeno je da se izbjegne regulacija prava na tužbu između stranaka koje su solidarno odgovorne. Time bi bila prihvaćena rješenja Haških i Hamburških pravila jer i u tim konvencijama to nije učinjeno.

³⁹ Propisano je (čl. 15 st. 2) ako prijevoznik pristane preuzeti dužnosti drugačije od onih nametnutih prijevozniku ovim Instrumentom, ili sporazumom pristane na to da njegova odgovornost za zakašnjenje u isporuci, gubitak ili oštećenje u vezi stvari bude veća od limita određenog člankom 16 st. 2, čl. 24 st. 4 i čl. 18 izvršitelj neće biti obavezan tim sporazumom osim ako se izvršitelj izričito ne suglasi i prihvati takve dužnosti ili odgovornosti.

5. POREDBENA ANALIZA DEFINICIJE I STATUSA OSOBA ANALOGNIH IZVRŠITELJU U KONVENCIJAMA KOJE UREĐUJU PRIJEVOZ STVARI

Prema Haškim pravilima režim odgovornosti za štetu usmjeren je isključivo na prijevoznika kao ugovornu stranu, a pitanje podugovaranja i eventualno odgovornosti osobe koja faktično izvršava neku od obveza iz ugovora o prijevozu nigdje se u konvenciji ne spominje. Dakle, Haška pravila uređuju jedino odnos između prijevoznika i krcatelja. U praksi su vrlo česti slučajevi u kojima (ugovorni) prijevoznik izvođenje prijevoza na pojedinim relacijama prijevoznog puta povjerava podugovarateljima tzv. stvarnim prijevoznicima ili izvršiteljima. Međutim, stvarni prijevoznik nije stranka iz ugovora, te ako korisnik prijevoza protiv njega podnese tužbu, on se neće moći pozivati na uvjete glavnog ugovora. Također, ostali prijevoznikovi pomoćnici, neovisno o tome jesu li njihovi radnici ili su samostalni poduzetnici, prema Haškim pravilima ne uživaju konvencijsku zaštitu, niti se na njih primjenjuju uvjeti iz ugovora o prijevozu. Znači, ako korisnik prijevoza protiv njih podnese tužbu, oni se ne mogu pozivati na uvjete glavnog ugovora, niti na granice odgovornosti i oslobođenja od odgovornosti koja vrijede prema Haškim pravilima. Prijevoznici su zainteresirani da se na osobe kojima se u svom poslovanju služe i na ostale podugovaratelje primjenjuju uvjeti ugovora o prijevozu, jer time spomenute osobe stječu pravo koristiti se visinom odgovornosti propisanom za prijevoznika, jednogodišnjim zastarnim rokom, te mogućnost pozivati se na oslobođenja od odgovornosti koja su predviđena za prijevoznika. U pomorskoj poslovnoj praksi pravni učinak da se na prijevoznikove podugovaratelje primjenjuju uvjeti koji vrijede i za same prijevoznike, tj. uvjeti iz ugovora o prijevozu osigurava se uključivanjem u teretnicu posebne ugovorne odredbe poznate pod nazivom “himalaja klauzula” (*Himalya Clause*).⁴⁰ Nazvana je tako prema presudi u predmetu engleskog Apelacijskog suda “*The Himalaya*” iz 1955. godine (*Adler v. Dickson*), kada se prvi put u povodu izvanugovorne tužbe jednog putnika raspravljalo o pravu zapovjednika da se poziva na uvjete ugovora o prijevozu. Prema toj klauzuli, učinak

⁴⁰ I. Grabovac: *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989. str. 104.: Suvremena “Himalaja klauzula” u slobodnom prijevodu otprilike glasi: «Izričito se ugovara da radnik ili punomoćnik prijevoznika (uključujući i svakog nezavisnog ugovaratelja koga zaposli prijevoznik) ne odgovara krcatelju, primatelju ili vlasniku stvari ili držatelju teretnice za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje koji su posljedica njihova djela, propusta ili krivnje za vrijeme rada ili u vezi sa svojim radom, ali u svakom slučaju navedeni radnik ili punomoćnik (uključujući i nezavisnog ugovaratelja) može se pozvati na svaku iznimku, ograničenje, uvjet ili oslobođenje u teretnici, kao i na svako pravo, oslobođenje od odgovornosti i povlasticu, koje se primjenjuju na prijevoznika; radi primjene odredaba ove klauzule smatra se da prijevoznik radi u ime i za račun osoba koje su njegovi radnici ili punomoćnici, uključujući i nezavisne ugovaratelje.» Himalaja klauzula mogla bi jednostavnije glasniti i ovako «Svako ograničenje odgovornosti i druge odredbe sadržane u tekstu isprave koriste prijevozniku, njegovim punomoćnicima, radnicima i drugim predstavnicima, ali isto tako i svakom nezavisnom ugovaratelju koji izvršava poslove u vezi s robom.»

“oslobađajućih” klauzula iz teretnice proširuje se i na prijevoznikove pomoćnike. Bitno je da su klauzulom obuhvaćeni ne samo radnici i zastupnici prijevoznika nego i samostalni poduzetnici, kao što su npr. lučki slugači, kada ih je angažirao prijevoznik ili kada djeluju u vezi i u granicama svoga radnog zadatka. Danas je “Himalaja klauzula” redoviti sastojak svake teretnice. Ona je pravno valjana. To je potvrđeno u brojnim sudskim predmetima, pa njezinu primjenu preporučuju i P&I klubovi. Prema pomorsko pravnoj praksi, prijevoznik pri ugovaranju takve klauzule nastupa kao agent, dakle u ime i za račun npr. podugovaratelja. U tu svrhu moraju biti ispunjeni ovi uvjeti: a) iz odredaba teretnice mora jasno proizlaziti namjera da se zaštiti podugovaratelj, b) prijevoznik nastupa kao agent podugovaratelja uz njegovu prethodnu ili naknadnu suglasnost. Podugovaratelj se tada može s uspjehom pozivati na odredbe “Himalaja klauzule” ako se radi o odgovornosti za štetu u vezi s obavljanjem radnog zadatka povjerenog mu od strane prijevoznika radi ispunjenja ugovora o prijevozu, te ako šteta nije posljedica njegove kvalificirane krivnje.⁴¹

Haško-Visbijska pravila započela su rješavanje problema odgovornosti osoba kojima se prijevoznik u svom poslu služi upravo kroz nastojanje da riješe spomenuto “Himalaja pitanje”. Međutim time je samo načet problem odgovornosti stvarnih prijevoznika ili izvršitelja i drugih osoba kojima se prijevoznik u izvršavanju glavnog ugovora služi. Haško-Visbijskim pravilima propisano je da će se prijevoznikovi radnici moći koristiti oslobođenjima i ograničenjima odgovornosti na koja se može pozivati prijevoznik u smislu te konvencije i to ako je protiv njih podignuta tužba. Potrebno je posebno istaknuti da su tom odredbom obuhvaćeni samo prijevoznikovi radnici i punomoćnici, a da su izričito isključeni neovisni ugovarači (*independent contractors*).⁴² Time je napravljena jasna razlika između s jedne strane prijevoznikovih radnika i punomoćnika, a s druge strane samostalnih poduzetnika. S obzirom na spomenutu stilizaciju (“*such servant or agent not being an independent contractor*”) smatra se da su samostalni poduzetnici (lučki slugači, operatori terminala i sl.) izričito isključeni od pogodnosti koje su predviđene za radnike i zastupnike prijevoznika. Slična se situacija javlja i u odnosima iz kombiniranoga prijevoza gdje ugovorni prijevoznik (*contracting carrier*) izvođenje prijevoza na pojedinim relacijama prepušta podugovarateljima, tzv. stvarnim prijevoznicima (*actual carrier*).

Hamburška pravila uvode tzv. “stvarnog prijevoznika,” i to predstavlja prvi pravi napor usmjeren na rješavanje problema odgovornosti osoba na startani broda, tj. osoba koje nisu ugovorni prijevoznici ali izvršavaju ugovornu prestaciju iz glavnog ugovora. Stvarni prijevoznik u Hamburškim pravilima definiran je kao svaka osoba

⁴¹ “Himalaja klauzula” je pravno valjana i prema hrvatskom pravu. Njeno ugovaranje u granicama je slobodne i dopuštene dispozicije stranaka (agr. čl. 2 ZOO-a). Slično objašnjava D. Pavić: *Pomorsko pravo*, knjiga II, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 223 i 224.

⁴² Koristi se slijedeća stilizacija “*such servant or agent not being an independent contractor*.”

kojoj je prijevoznik povjerio prijevoz stvari ili dio prijevoza i svaka druga osoba kojoj je takav prijevoz bio povjeren (čl. 1 st. 2).⁴³ Članak 10 Hamburških pravila uređuje pitanje odgovornosti prijevoznika i stvarnog prijevoznika. Propisano je da prijevoznik odgovara u pogledu prijevoza koji je izvršio stvarni prijevoznik za čine i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika ili punomoćnika koji su djelovali u granicama svog radnog zadatka. Sve odredbe konvencije koje se odnose na odgovornost prijevoznika primjenjuju se i na odgovornost stvarnog prijevoznika za prijevoz koji je izvršio. U opsegu u kojem su prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovorni, njihova je odgovornost solidarna.

Konvencija o multimodalnom prijevozu u čl. 15 regulira odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza za svoje radnike, zastupnike i ostale osobe. Za čine i propuste svojih radnika i punomoćnika (*"servants or agents"*) poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara kada takav radnik ili punomoćnik djeluje u granicama svog posla. Također, poduzetnik odgovara i za svaku drugu osobu čijim se uslugama služi za izvršavanje ugovora o multimodalnom prijevozu kada ta osoba djeluje u izvršavanju ugovora. Za radnje i propuste spomenutih osoba odgovara kao za svoje vlastite radnje i propuste. Znači, prema Multimodalnoj konvenciji "odgovornost poduzetnika za osobe" uključuje, tj. obuhvaća i tzv. "nezavisne ugovaratelje" (*independent contractors*). Zapaža se, u odnosu na Haško-Visbijska i Hamburška pravila, širenje kruga osoba za koje poduzetnik odgovara. Širokom formulacijom uključuju se i sve osobe čijim uslugama se poduzetnik služi u izvršavanju ugovora o multimodalnom prijevozu, kada djeluju u izvršavanju ugovora. Obuhvaćaju se tako i tzv. "nezavisni ugovaratelji" (*"independent contractors"*), podugovaratelji poduzetnika, osobe s kojima poduzetnik ugovara usluge u organizaciji multimodalnog prijevoza (npr. prijevoznici).⁴⁴

CIM – COTIF uz "*prijevoznika*" koji znači ugovornog prijevoznika s kojim je pošiljatelj sklopio ugovor o prijevozu ili "*uzastopnog prijevoznika*" koji je odgovoran na temelju ovog ugovora, poznaje i "*zamjenskog prijevoznika*" koji znači prijevoznika koji nije zaključio ugovor o prijevozu s pošiljateljem, ali kojemu je

⁴³ M. F. Sturley: o.c. bilješka 32 objašnjava da nije potpuno jasno kako široko treba tumačiti definiciju "stvarnog prijevoznika" iz Hamburških pravila. Širim jezičnim tumačenjem dolazi se do zaključka da definicija pokriva bilo koju osobu koja izvršava bilo koji aspekt prijevoza stvari. Međutim, ključno pitanje je uključuje li "prijevoz stvari, ili ... dio prijevoza" svaki aspekt pomicanja stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke (kao što je ukrcavanje ili iskrcavanje), ili ono uključuje samo one aspekte sveukupnog prijevoza stvari koje se mogu opisati samo kao prijevoz stvari. Logička interpretacija definicije sugerira šire tumačenje. Fraza "prijevoz stvari" ukazuje na prijevoznikovu obvezu prijevoza stvari od mjesta primitka do mjesta isporuke, i bilo bi besmisleno smatrati da npr. ukrcaj stvari i njihov iskrcaj s broda nisu dio ispunjavanja cjelokupne obveze (uz pretpostavku da primitak stvari prethodi ukrcaju stvari na brod, a isporuka stvari slijedi iza iskrcaja stvari s broda). Isti autor zaključuje da međutim nije potpuno nedvojbeno je li intencija Hamburške konferencije bila tako široko tumačenje definicije.

⁴⁴ Slično tumači i I. Grabovac: *Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza*, Književni krug Split, Split, 1986. str. 23.

prijevoznik povjerio obavljanje prijevoza željeznicom u potpunosti ili djelomično (čl. 3 st. 1 toč. a i b). Znači uz ugovornog prijevoznika postoje još dvije osobe koje se spominju kao mogući izvršitelji prijevozne prestacije u pravnom poslu prijevoza stvari željeznicom, to su uzastopni prijevoznici i zamjenski prijevoznici. Pravila posebno uređuju i njihovu odgovornost. Propisano je u čl. 26., ako prijevoz prema samo jednom ugovoru obavlja nekoliko uzastopnih prijevoznika, svaki prijevoznik, samim tim što je preuzeo robu uz sprovedni list postat će strana u ugovoru o prijevozu, sukladno s uvjetima te isprave i preuzet će obveze koje iz toga proizlaze. U tom slučaju svaki prijevoznik odgovoran je glede prijevoza na čitavom putu do isporuke.

Odgovornost i položaj zamjenskog prijevoznika uređeni su čl. 27. Propisano je da tamo gdje prijevoznik povjeri obavljanje prijevoza, ili u potpunosti ili djelomično, zamjenskom prijevozniku, prijevoznik ostaje odgovoran za čitav prijevoz. Sve odredbe Jedinstvenih pravila vezane uz odgovornost prijevoznika također vrijede za odgovornost zamjenskog prijevoznika za prijevoz koji on obavlja. Članci 36 (gubitak prava na pozivanje na ograničenje odgovornosti) i 41 (ostale radnje) vrijede ako se pokrene postupak protiv radnika ili drugih osoba čije usluge koristi zamjenski prijevoznik u obavljanju prijevoza. Izričito je propisano da tamo gdje i u mjeri u kojoj su i prijevoznik i zamjenski prijevoznik odgovorni, njihova je odgovornost solidarna.⁴⁵ U posebnom članku (čl. 45.) govori se o tome protiv kojih prijevoznika se može pokrenuti postupak. Propisano je da se postupci koji se temelje na ugovoru o prijevozu mogu pokrenuti samo protiv prvog prijevoznika, posljednjeg prijevoznika ili prijevoznika koji je obavljao dio prijevoza na kojem se događaj zbog kojeg se pokreće postupak, dogodio. Bitno je i to da ako tužitelj ima izbor između nekoliko prijevoznika, njegovo pravo izbora se gasi, čim je pokrenuo postupak protiv jednog od njih, a to također vrijedi ako tužitelj ima izbor između jednog ili više prijevoznika i zamjenskog prijevoznika.

Posebno je navedeno tko su osobe za koje je odgovoran prijevoznik. On odgovara za svoje radnike i druge osobe čije usluge koristi u obavljanju prijevoza, kada ti radnici ili druge osobe djeluju u okviru svojih dužnosti. Direktori željezničke infrastrukture na kojoj se prijevoz obavlja smatrat će se osobama čije usluge prijevoznik koristi za obavljanje prijevoza (čl. 40).

Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR) spominje pojmove "prijevoznik" i "uzastopni prijevoznici", a govori i o odgovornosti osoba za koje prijevoznik odgovara. U smislu te Konvencije prijevoznik odgovara za radnje i propuste svojih predstavnika, radnika i drugih osoba kojima se u izvođenju

⁴⁵ Ukupan iznos odštete koju plaća prijevoznik, zamjenski prijevoznik i njihovi radnici kao i druge osobe čije usluge oni koriste u obavljanju prijevoza, ne mogu prekoračiti iznose predviđene jedinstvenim pravilima. Jedinstvena pravila ne ukidaju pravo na regres, koje može postojati između prijevoznika i zamjenskog prijevoznika.

prijevoza služi kao za svoje vlastite, kada takvi predstavnici, radnici i druge osobe postupaju u okviru svojih dužnosti (čl. 3). Ako je prijevoz po jedinstvenom ugovoru izvršen po uzastopnim cestovnim prijevoznicima, svaki od njih odgovara za izvršenje cjelokupnog prijevoza, drugi po redu prijevoznik i svaki slijedeći postaje stranka ugovora u vezi prijevoza pod uvjetima navedenim u tovarnom listu, samim preuzimanjem robe i tovarnog lista. Iznimno je važna i odredba čl. 36 koja propisuje “izuzevši slučaj protutužbe ili prijebojne tužbe podignute u postupku iz istog ugovora o prijevozu, zakoniti postupak u pogledu odgovornosti za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje može se voditi samo protiv prvog prijevoznika, posljednjeg prijevoznika ili prijevoznika koji je izvršio onaj dio prijevoza na kome se desio događaj koji je izazvao gubitak, oštećenje ili zakašnjenje, postupak se istovremeno može provesti protiv više takvih prijevoznika”.

Ako je šteta nastala radnjom dvaju ili više prijevoznika, svaki od njih dužan je platiti iznos u razmjeru s dijelom njegove odgovornosti, ako je nemoguće utvrditi razmjer odgovornosti svaki od njih odgovara u razmjeru dijela vozarine koja mu pripada.

Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima definira prijevoznika i stvarnog prijevoznika. Prijevoznik je prema tom instrumentu svaka osoba koja sama ili u čije se ime s krcateljem sklopi ugovor o prijevozu. Stvarni prijevoznik označava svaku osobu, koja nije radnik ili opunomoćenik prijevoznika, a kojoj je prijevoznik povjerio izvršavanje prijevoza ili dijela prijevoza. Ako povjeri izvršavanje prijevoza ili dijela prijevoza stvarnom prijevozniku, bez obzira je li on to prema ugovoru o prijevozu bio ovlašten učiniti ili ne, prijevoznik ostaje odgovoran za cjelokupan prijevoz prema odredbama konvencije, a sve odredbe konvencije koje uređuju odgovornost prijevoznika primjenjuje se i na odgovornost stvarnog prijevoznika za prijevoz koji je on obavio. Bitno je da je izričito propisano (čl. 4 st. 4) da se stvarni prijevoznik može pozivati na svaki prigovor koji ima pravo istaknuti prijevoznik prema ugovoru o prijevozu, te da kada i u mjeri u kojoj oba, prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovaraju, njihova je odgovornost solidarna (čl. 4 st. 5). Konvencija uređuje i pitanje odgovornosti prijevoznika za njegove radnike i punomoćnike. Propisano je da za radnje i propuste svojih radnika i punomoćnika čije usluge koristi u izvršavanju ugovora o prijevozu, prijevoznik odgovara kao da su te radnje i propusti njegovi vlastiti, ako te osobe djeluju u okviru svog zaposlenja.

Montrealska konvencija⁴⁶ uz ugovornog prijevoznika, regulira pitanje odgovornosti stvarnog prijevoznika i uzastopnih prijevoznika. Stvarni prijevoznik se spominje u kontekstu ako ugovorni prijevoznik kao glavni prijevoznik sklopi ugovor o prijevozu pod uvjetima koje predviđa ova konvencija s pošiljateljem ili osobom

⁴⁶ U ovom prikazu osvrćemo se samo na relevantne odredbe o prijevozu tereta zrakom, uz napomenu da u ovoj konvenciji, u nekim segmentima postoje razlike u odnosu na odredbe koje uređuju prijevoz putnika.

koja nastupa za račun pošiljatelja, a neka druga osoba (stvarni prijevoznik) obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično na temelju ovlaštenja ugovornog prijevoznika, ali se u pogledu tog dijela prijevoza ne smatra uzastopnim prijevoznikom u smislu ove konvencije (čl. 39). Odgovornost ugovornog i stvarnog prijevoznika uređena je tako da se i na ugovornog i na stvarnog prijevoznika primjenjuju odredbe ove konvencije, na prvog za cijeli prijevoz predviđen ugovorom, a na drugog samo za onaj dio prijevoza koji je izvršio. Konvencija posebno u čl. 45 uređuje pitanje kojoj osobi se upućuje zahtjev. Propisano je da u vezi s prijevozom koji je izvršio stvarni prijevoznik, zahtjev za naknadu štete može biti podnesen, prema izboru tužitelja, protiv tog prijevoznika ili ugovornog prijevoznika, ili protiv obojice zajedno ili odvojeno. Ako je tužba podnesena protiv samo jednog od tih prijevoznika, taj će prijevoznik imati pravo zahtijevati da drugi prijevoznik bude uključen u postupak, pri čemu će se na postupak i učinke primjenjivati pravo suda pred kojim se vodi postupak. Svaki radnik ili opunomoćenik ugovornog prijevoznika ili kod prijevoza koji obavlja stvarni prijevoznik svaki njegov radnik ili opunomoćenik može se, ako dokaže da je djelovao u okviru svojeg zaposlenja, koristiti uvjetima i ograničenjima odgovornosti koji vrijede na temelju ove konvencije za prijevoznika za kojeg radi osim ako se dokaže da je radio na način uslijed kojeg gubi pravo na ograničenje odgovornosti na temelju ove konvencije.

U slučaju kada prijevoz treba izvršiti više uzastopnih prijevoznika, svaki prijevoznik koji primi teret potpada pod primjenu odredaba ove konvencije i smatra se jednom od ugovornih stranaka ugovora o prijevozu u onom dijelu u kojem se ugovor bavi dijelom prijevoznog puta koji je obavljen pod njegovim nadzorom. Iznimno je važno da u slučaju uzastopnog prijevoza tereta pošiljatelj ima pravo na tužbu protiv prvog prijevoznika, dok primatelj ovlašten na isporuku ima pravo tužbe protiv posljednjeg prijevoznika, i nadalje, svaki ima pravo na tužbu protiv prijevoznika koji je izvršio prijevoz tijekom kojeg je došlo do uništenja, gubitka, oštećenja ili zakašnjenja. Ti će prijevoznici biti solidarno odgovorni pošiljatelju ili primatelju (čl. 36 st. 3).

Ako međusobno usporedimo rješenja koja sadrže instrumenti koji uređuju prijevoz stvari morem, kopnom, zrakom i unutarnjim plovnim putovima s rješenjima Nacrta može se opaziti da Nacrt najsveobuhvatnije tretira pitanje definiranja i propisivanja odgovornosti osoba različitih od ugovornog prijevoznika koje sudjeluju u izvršavanju prijevozne prestacije u najširem smislu. U pogledu reguliranja pitanja kruga osoba koje prema instrumentu mogu odgovarati Nacrt, obuhvaća najširi krug osoba i najiscrpnije propisuje njihovu odgovornost, također, posebno uređuje i pitanje odnosa prema drugim konvencijama. Stilizacija Nacrta je osebujna i drugačija od stilizacije koju susrećemo u ostalim prijevoznim konvencijama. Sadržajno odredbe Nacrta u tom pogledu najslikniji su odredbama Konvencije UN-a o međunarodnom multimodalnom prijevozu. Međutim, upravo to gotovo podudarno rješenje, a isto

tako uvođenje mrežastog sustava odgovornosti, u Konvenciji UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu nije zaživjelo jer ta konvencija niti nakon punih 25 godina nije stupila na snagu. To stavlja ozbiljnu sumnju i na sudbinu Nacrta upravo zbog ovih važnih pitanja, rješavanja sukoba s drugim konvencijama (mrežasti sustav odgovornosti) i tretman izvršitelja. Međutim povijest pokazuje da svaki međunarodni sporazum uvijek predstavlja kompromisno rješenje koje nastaje usklađivanjem više-manje sličnih, a ponekad i vrlo različitih interesa. Prof. Filipović⁴⁷ izvrsno na slikovit način objašnjava problem: “Da bi se podiglo novo zdanje pravne nadgradnje, koje bi odgovaralo ekonomskim potrebama mješovitog prijevoza, ne nalazimo da je potrebno rušiti već postojeće zgrade međunarodnih sporazuma. Treba naprotiv slijediti već utrte putove kojima se danas odvija mješoviti prijevoz i iz prakse pronalaziti najpovoljnija pravna rješenja.” Smatramo da se upravo to pokušalo ostvariti novim Nacrtom.

6. ZAKLJUČAK

Pravno uređenje, položaja i odgovornosti izvršitelja problem je koji je usko povezan s mnogim iznimno važnim i temeljnim odredbama budućeg instrumenta, kao što je samo pitanje odgovornosti za prijevoznu prestaciju, te njegovo polje primjene. Znači, odluka o definiciji i položaju izvršitelja u sustavu odgovornosti iznimno je važna za konačne obrise glavnih postavki samog instrumenta. Također, konceptijska rješenja pravnog uređenja pojma i statusa izvršitelja od velikog su značenja i u rješavanju drugih važnih pitanja koja instrument treba sustavno urediti jer izravno utječu na njihova rješenja, npr. primjena pod određenim uvjetima prinudnih odredbi nacionalnog prava, regulacija prava nadzora, elektronske razmjene podataka i sl.

Odredbe o izvršitelju same za sebe vrlo su složene i nisu nimalo jednostavne za konvencijsko normiranje, uz to njihova povezanost i potreba usklađenosti s velikim brojem drugih konvencijskih normi i načela dovodi do toga da je pitanje izvršitelja postalo najsloženije pitanje za reguliranje u čitavom instrumentu, a oko njegovog normiranja razvile su se intenzivne rasprave i istaknuli suprotstavljeni argumenti.

U ovom trenutku pouzdano se može pretpostavljati da će se novi instrument primjenjivati na 1. *door to door* prijevoze i 2. da će problem nastao zbog preklapanja s režimima kopnenog prijevoza biti riješen barem djelomično kroz regulativu koja se odnosi na definiranje izvršitelja i propisivanje njihove odgovornosti. S druge strane, sva otvorena pitanja, opisana i razmatrana u ovom radu upućuju na zaključak da je u pogledu propisivanja odgovornosti izvršitelja još uvijek preuranjeno s određenim stupnjem vjerojatnosti praviti predikciju o tome koje stajalište (ili bolje rečeno koji

⁴⁷ V. Filipović: Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza, *Časopis za privrednopravnu teoriju i praksu*, XIV (1976) br. 2 str. 1-10.

kompromis između različitih gledišta) će prevladati u konačnoj verziji instrumenta. Mnoga sporna pitanja još uvijek nisu riješena i što je još važnije postoji mnogo mogućih rješenja. Pored prijedloga koji su već izneseni, mogu se očekivati i novi prijedlozi.

Unatoč postojanja brojnih suprotstavljenih argumenata i prijedloga pravnog uređenja pravne osobnosti, odgovornosti i uloge izvršitelja prema Nacrtu instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) na koja smo u ovom radu nastojali ukazati i kritički se osvrnuti, nesporno se nameće zaključak da Nacrt nastoji unijeti niz suvremenih rješenja kojima se želi prilagoditi prijevozni posao imperativima koje postavljaju novi standardi suvremenog trgovačkog poslovanja. U usporedbi s drugim međunarodnim instrumentima može se reći da Nacrt ima najambicioznije intencije u rješavanju pitanja odgovornosti osoba različitih od ugovornog prijevoznika koje sudjeluju u izvršavanju prijevoznog posla, a koje se pojavljuje u modernom trgovačkom prijevozu kada prijevoznici gotovo uvijek, tj. neizbježno, podugovaraju izvršenje neke ili svih svojih obveza koje imaju prema ugovoru o prijevozu.

Nacrt uvodi vrlo precizne i iscrpno definirane uvjete koji se traže za stjecanje statusa izvršitelja. Njegova odgovornost nastoji se urediti tako da se izvršiteljima daju prava i imuniteti koje uživa prijevoznik prema samom instrumentu, ali jedino pod uvjetima da on faktično izvršava prijevoznikove obveze. Instrumentom izvršitelj dobiva zaštitu prema trećima od izvanugovornih zahtjeva, ali i obveze prema trećima iz činjenice da je sklopio ugovor s prijevoznikom.

Za sada još uvijek nije poznata sudbina ovog instrumenta, osim toga on se još uvijek nalazi u obliku nacrt, uz to vrlo su malobrojna očitovanja pomorsko pravne znanosti o njemu. Stoga smatramo da će ovaj rad ostvariti svoju svrhu ukazivanjem na problem “izvršitelja” i objašnjavanjem različitih pristupa njegovom normiranju.

Summary:

**LEGAL PERSONALITY, LIABILITY AND ROLE OF PERFORMING PARTY
ACCORDING TO THE DRAFT INSTRUMENT ON THE CARRIAGE OF GOODS
[WHOLLY OR PARTLY] [BY SEA]**

This paper analyses the provisions of the Draft instrument on the carriage of goods wholly or partly by sea, which deal with the performing party, examine the conditions which have to be satisfied for a person to have a status of the performing party, as well as the issue of his/her liability according to different liability concepts, such as uniform liability system, network liability system and limited network liability system.

The article in particular deals with the objectives of the new Draft, its scope of application, the political context in which it has been developed and the main disputable issues in its development so far.

Also the author provides a comparative analysis of the definition and status of the persons analogous to the performing party in the conventions governing carriage of goods by sea and by other ways of transportation as compared to the arrangements provided by the Draft.

The Draft is aimed at regulating, in a comprehensive and contemporary manner, the issue of legal personality, liability and role of the performing party in modern commercial transport, where carriers almost always subcontract one or all of their contractual obligations under the carriage contract. Inclusion of certain adaptations and specific provisions is due to the convention being applicable to carriages “from door to door”. The final outlines of legal framework of the status and liability of the performing party at this stage of preparation of the instrument have not been defined completely, and different proposals and arguments are being taken into consideration in a critical manner.

Key words: *carrier, performing party, actual carrier, carriage of goods, Draft instrument on the carriage of goods (wholly or partly) (by sea)*

KLAUZULE U UGOVORIMA O *TIME CHARTERU*

Mr. sc. BOŽENA BULUM
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti
Frane Petrića 4, 10000 Zagreb

UDK 656.076.3
Pregledni rad
Primljeno: 20.11.2005.
Prihvaćeno za tisak: 17.05.2006.

Analiziraju se klauzule sadržane u standardnim obrascima ugovora o time charteru, koje se najčešće upotrebljavaju u međunarodnom pomorskom prijevozu. Poseban naglasak stavljen je na klauzule koje uređuju: trajanje i izvršenje ugovora o time charteru, plaćanje vozarine, posebne slučajeve prestanka ugovora o time charteru i usporedbu rješenja prihvaćenih u spomenutim klauzulama s rješenjima hrvatskog pomorskog prava.

Ključne riječi: *brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, standardni obrasci, NYPE obrazac, Baltime obrazac, klauzula o obvezi prijevoznika održavati brod sposobnim za plovidbu tijekom cjelokupnog ugovorenog razdoblja (engl. maintenance clause), brisovna klauzula (engl. cancelling clause), klauzula o zaposlenju i obeštećenju (engl. employment and indemnity clause), klauzula o vraćanju broda (engl. redelivery clause), klauzula o pravu na povlačenje broda (engl. right to withdraw), klauzula koja regulira plaćanje vozarine u slučaju smetnji u iskorištavanju broda koje nisu na strani naručitelja ili zbog izvršavanja njegovih naloga (engl. off-hire clause), klauzula o osujećenju komercijalne svrhe ugovora (engl. frustration).*

1. UVOD

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod prijevoznik se obvezuje naručitelju da će mu u granicama ugovora i prema namjeni broda, tijekom ugovorenog vremenskog razdoblja, prepustiti određeni brod na raspolaganje te obaviti prijevoze onako kako naručitelj bude određivao, a naručitelj se obvezuje da će plaćati ugovorenu vozarinu na vrijeme.¹ Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, prema sistematizaciji prihvaćenoj u Pomorskom zakoniku², spada među ugovore

¹ Vidi Grabovac, I.: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003. str. 170.

² Prvi pomorski zakonik koji je Republika Hrvatska donijela kao samostalna država objavljen je u Narodnim

o pomorskim plovidbenim poslovima, koji su po svojoj pravnoj prirodi ugovori o djelu (*locatio conductio operis*)³, a predmet im je iskorištavanje broda radi plovidbe, bez obzira ostvaruje li se plovidba prijevozom stvari, putnika, tegljenjem ili drugim plovidbenim poslom, za razliku od ugovora o zakupu broda kojim brodovlasnik prepušta brod na potpunu upotrebu i iskorištavanje zakupoprimaltelju, a koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o upotrebi (*locatio conductio rei*).

Danas se u gotovo svim vodećim pomorskim državama ugovor o *time charteru* smatra ugovorom o djelu⁴, no kada se postavi pitanje o kakvom se djelu radi razlike postoje. Po jednima, kao npr. po rješenjima sadržanim u talijanskom pravu, radi se o izvršenju djela plovidbe, dok se po drugima radi o izvršenju djela prijevoza (takav stav zauzima hrvatsko pravo). Ako se prihvati da prijevoznik kod izvršenja ugovora o *time charteru* izvršava samo djelo plovidbe, onda on nema funkciju prijevoznika (engl. *carrier*), već ta funkcija prelazi na naručitelja (engl. *charterer*)⁵. Značajna razlika u zakonodavstvima većine zemalja u odnosu na talijansko pravo jest u tome što se smatra nelogičnim da prijevoznik može vršiti samo djelo plovidbe, jer plovidba je rijetko kada sama sebi cilj.

Organizacija i stručna skrb o izvršenju prijevoza ostaju na prijevozniku i na njegovim ljudima, jer su zapovjednik broda i posada kod ugovora o *time charteru* namještenici prijevoznika.

Prema tome, prijevoznik ne vrši samo djelo plovidbe, već djelo stručnog i profesionalnog izvršenja prijevoza.

Dakle, prijevoznik ostaje odgovorni subjekt za izvršenje prijevoza stvari, kako prema naručitelju tako i prema trećim osobama. Međutim, komercijalni dio organizacije prijevoza, pa time i višak dobiti iz uspješnog komercijalnog iskorištavanja broda u tijeku trajanja ugovora prijevoznik prepušta u cjelini naručitelju. Zaključenjem ugovora o *time charteru* dolazi do razdvajanja funkcije prijevoznika u navigacijsko-tehničkom smislu, kao organizatora plovidbe i prijevoza i njegove komercijalne funkcije koja se sastoji u pronalaženju zaposlenja za brod.

novinama broj 17/94. Njegovim stupanjem na snagu dana 22. ožujka 1994. derogirane su odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi samo u dijelu koji se odnosi na pomorsku plovidbu (čl. 1053 st.1. t.3.). Stupanjem na snagu Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, NN br. 19/98, dana 28. veljače 1998., prestao je važiti ZPUP i u djelu koji se odnosio na plovidbu unutarnjim vodama. Dana 8. prosinca 2004. godine Hrvatski Sabor je usvojio novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske koji je objavljen u Narodnim novinama br. 181/04., a stupio je na snagu 29. prosinca 2004. godine (u daljnjem tekstu PZ).

³ Ugovor o djelu je takav ugovor kojim se jedna ugovorna strana (poduzetnik, izvođač radova) obvezuje obaviti određeni posao, a naručitelj se obvezuje da mu za to plati naknadu (objekt činiidbe je sam rezultat rada).

⁴ Vidi, Wilford, Coghlin, Healy: *Time Charters*, London, 1987, str. 43. U angloameričkom pravu ističe se da brodovlasnici odnosno brodari ne najamljuju (hire) brod, već da « ...their obligation under this type of contract is to tender to the charterers the agreed services with ship, master and crew.»

⁵ Vidi Manca, P.: *The Italian code of navigation*, Milano, 1985., str. 148.

Dok je PZ iz 1994. godine kao davatelja broda spominjao brodara, novi PZ je pojam brodarka zamijenio izrazom prijevoznik. U čl. 5. toč. 40. PZ-a prijevoznik se definira kao vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza (engl. *carrier*). Razlog za takvim izmjenama leži u činjenici što se izraz prijevoznik upotrebljava u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju iskorištavanja brodova.

Prijevoznik je gospodarsko pravni pojam i označava isključivo stranku ugovora o prijevozu stvari, dok je brodar pomorskopravni pojam i predstavlja osobu koja je nositelj brodarkog djelatnosti u najširem smislu. Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stječe svojstvo prijevoznika.⁶

Time charter se često izjednačava s brodarkim ugovorom na putovanje pa se navodi da je brodarki ugovor na putovanje onaj ugovor kod kojeg se vozarina plaća po izvršenom putovanju, a brodarki ugovor na vrijeme ugovor kod kojeg se plaćanje vozarine ugovara na određeno vrijeme (npr. mjesečno), dok su u ostalim svojim karakteristikama ove dvije vrste ugovora vrlo slične. Ovakvo shvaćanje pojma ugovora o time charteru i međusobnog odnosa između brodarkog ugovora na vrijeme i brodarkog ugovora na putovanje vrlo je površno⁷ jer je riječ se o dvije sasvim različite vrste ugovora što se može zaključiti kada se analiziraju standardni obrasci (engl. *standard forms*) za svaku pojedinu vrstu ugovora.

U ovom radu analizirati ćemo pojedine klauzule koje se koriste u standardnim obrascima ugovora o time charteru, koje su specifične za tu vrstu ugovora i prema kojima se time charter razlikuje od ugovora o zakupu broda i brodarkog ugovora na putovanje s kojima se ovaj ugovor često izjednačava i miješa.

2. NAČIN ZAKLJUČIVANJA I OBLIK UGOVORA O TIME CHARTERU

Temeljem čl. 247. ZOO-a ugovor je sklopljen kada se ugovorne strane suglase o bitnim sastojcima tog ugovora.

U pravnoj teoriji razlikuju se formalni odnosno neformalni ugovori. Za formalni ugovor traži se unaprijed određeni oblik kao uvjet za nastanak valjanog ugovora, dok oblik neformalnog ugovora nije unaprijed određen i nije uvjet za postojanje i valjanost ugovora. Formalni se ugovori pojavljuju u dva oblika: zakonskom (forma *ex lege*), kada se zakonom propisuje da ugovor mora imati određeni, obično pisani oblik i ugovornom (forma *ex contractu*) kada se stranke mogu sporazumjeti da

⁶ Pavić, D.: *Pomorsko pravo*, Knjiga druga, Split, 2002., str.84.

⁷ Poblize, Ivošević, B.: *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984. godina, str.15.

posebni oblik bude uvjet valjanosti njihovog ugovora (čl.289. st.1. ZOO-a).

U našem obveznom pravu vrijedi načelo neformalnosti, što znači da za sklapanje ugovora nije propisan određeni oblik, osim ako zakonom nije drugačije određeno (čl.286.st.1. ZOO-a).

PZ ⁸odredbom čl. 449. st.1. predviđa da se brodarski ugovor za više putovanja i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod se moraju sastaviti u pisanom obliku. U istom članku u stavku 2. propisano je da ugovori iz st. 1. koji nisu sastavljeni u pisanom obliku nemaju pravni učinak. Dakle, *time charter* je strogo formalni ugovor, koji mora biti zaključen u pisanoj formi uz sankciju njegove ništavosti ako tako nije postupljeno (*forma ad solemnitatem*). Zahtjev za ovako strogom formom prvi put je postavljen u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi⁹. Prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova¹⁰ ovaj ugovor, kao i ostali ugovori o pomorsko - plovidbenim poslovima, bio je neformalan. Osim za naprijed navedene ugovore PZ zahtijeva pisanu formu i za ugovor o zakupu broda.

Za ostale ugovore o iskorištavanju brodova (za brodarski ugovor za jedno putovanje, za brodarski ugovor na vrijeme za razmjerni dio broda ili određeni brodski prostor, kao ni za pomorsko-prijevoznički ugovor) nije propisana posebna forma. Ipak, i kod ovih ugovora svaka ugovorna strana ima pravo zahtijevati da se o zaključenom ugovoru o prijevozu sastavi pisana isprava (čl. 449. st. 3. PZ-a).

U ovim slučajevima forma služi samo kao dokaz o zaključenom ugovoru (*forma ad probationem*¹¹) i ne utječe na valjanost ugovora. Međutim, ako druga strana ne udovolji tom zahtjevu, strana koja je zahtijevala pisani dokaz o zaključenom ugovoru ima pravo odustati od ugovora i zahtijevati naknadu eventualne štete koja joj je nastala raskidom ugovora. (čl. 449. st. 4.i 5. PZ-a).

I u zakonodavstvima pojedinih vodećih pomorskih država najčešće se predviđa pisana forma za ugovore o prijevozu stvari (Francuska, Italija), ali je tražena forma, forma *ad probationem* i uz njeno postojanje ne vezuje se postojanje i valjanost samog ugovora (ne propisuje se apsolutna ništavost kao sankcija u slučaju nepostojanja propisane forme).

Postoje mišljenja kako bi i u hrvatskom pomorskom pravu za ugovor o *time charteru de lege ferenda* trebalo uvesti formu *ad probationem*, koja služi samo u

⁸ Odredbe PZ-a uređene su kao posebne, pa imaju prednost u primjeni ispred odredaba ZOO-a prema načelu *lex specialis derogat legi generali*.

⁹ Zakon je objavljen u SL br. 22/77.

¹⁰ Inicijativu za donošenje zakona dalo je Ministarstvo pomorstva FNRJ, a rad na donošenju Zakona trajao je prilično dugo, još od 1948. godine. Zakon je objavljen u SL br. 25/1959.

¹¹ Oblik ponekad služi samo radi lakšeg dokazivanja postojanja pravnog posla. Npr. zajam je valjan makar je sklopljen u usmenom obliku, zadužnica je samo dokazna isprava o sklopljenom ugovoru o zajmu. Vidi, Vedriš, M.- Klarić, P., Građansko pravo, Narodne novine, str. 129.

svrhu dokazivanja postojanja i sadržaja ugovora, pa nepostojanje pisanog ugovora ne bi dovodilo do njegove apsolutne ništavosti.

3. STANDARDNI OBRASCI (FORME) UGOVORA O TIME CHARTERU

Za zaključivanje ugovora o *time charteru* redovito se upotrebljavaju unaprijed pripremljeni formulari. Tako se u teoriji pomorskog prava govori o standardizaciji ugovora o *time charteru*, a pojedine vrste tako nastalih čarter-partija nazivaju se standardne forme (engl. *standard forms*). Standardne forme nastale su zbog potrebe da se ti ugovori, koji se u pomorskoj praksi često zaključuju, zaključuju lakše i bez nepotrebnog pregovaranja i odugovlačenja, do kojeg bi zasigurno dolazilo kada bi ovako složeni ugovorni odnosi svaki put bili predmet individualnog pregovaranja.

U pomorskoj praksi sklapaju se i *adhezijsku ugovori* ili ugovori po pristupanju, za koje je karakteristično da je kod njih bitno smanjena sloboda ugovaranja, odnosno ona je potpuno isključena za onu stranu koja pristupa ponuđenim poslovnim uvjetima. Ovi ugovori su u pomorskom prijevozu karakteristični za pomorsko- prijevozničke ugovore.

Brodarski ugovori (pa tako i *time charter*) spadaju u *tipske ugovore*¹² za koje je karakteristično da kod njih sloboda ugovaranja nije isključena, već se samo radi o posebnom načinu zaključivanja ovih ugovora. Za njih je karakteristično da se nalaze na unaprijed odštampanom formularu s detaljno reguliranim pravima i obvezama ugovornih strana, pa se nazivaju i *formularni ugovori*. Formularni ugovor biti će i tipski ugovor u slučaju kada su ga izdale razne trgovačke ili druge organizacije (npr. organizacije brodara) bez obzira na konkretne stranke. Čarter-partije kao formularni ugovori u pomorstvu nastali su kao rezultat pregovaranja i usaglašavanja suprotnih interesa između predstavnika brodara, naručitelja, banaka i osiguravajućih društava u okviru pojedinih nacionalnih i međunarodnih udruženja koje se bave poslovima unaprjeđenja pomorske trgovine. Najpoznatije međunarodno udruženje je Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) sa sjedištem u Kopenhagenu, a poznate nacionalne organizacije su British Chamber of Shipping u Londonu i New York Produce Exchange u Sjedinjenim Američkim Državama.

Formulari pojedinih standardnih formi brodarskih ugovora sastavljaju se za određena područja plovidbe, vrste trgovine, robe koja se prevozi i vrste brodova (tankeri i sl.), kao i za određene oblike brodarskih ugovora. Svi navedeni tipovi čarter-partija imaju svoj puni i skraćeni naziv, tzv. šifrirana imena (engl. *Code Names*) svakog pojedinog čarter ugovora, a služe za brže sporazumijevanje.

¹² Poblje o tipskim ugovorima, vidi Vedriš, M.- Klarić, P., *ibidem*, str. 394.

Postojanje formulara ne isključuje mogućnost pregovaranja i usaglašavanja uvjeta među ugovornim stranama. Žele li se pojedini uglavci tipskog ugovora izmijeniti, dodaju se tiskanom obrascu (formularu) novi uvjeti (engl. *additional clauses*).

Danas su čarter-partije štampani dokumenti koji se sastoje od čitavog niza klauzula obilježenih rednim brojevima i tako podijeljenih na tzv. strokove, kako bi se lakše i preciznije mogli mijenjati. Kod tumačenja ugovora o *time charteru*, ugovorne odredbe koje su naknadno dodane imaju prednost pred štampanim odredbama, a razne dopune i ispravke koje su unijete rukom imaju prednost pred svim ostalim odredbama.

Najznačajniji standardni obrasci ugovora o *time charteru* su: New York Produce Exchange Time Charter (Code Name: NYPE) i Uniform Time Charter (Code Name: Balttime Form).

New York Produce Exchange (NYPE) je službena američka forma ugovora o *time charteru* koju je usvojena još 1939. god. Sa izmjenama i dopunama 1921., 1931., 1946., 1981., i 1993. godine.

Međunarodno udruženje linijskih brodara (The Baltic and International Maritime Conference) usvojilo je Uniform time charter (Balttime Form) 1939. godine. U suvremenoj pomorskoj praksi smatra se da nijedna od navedenih formi nije dovoljno precizna, te se s ciljem izbjegavanja neželjenih sporova u praksi, stalno nastoji sastaviti što bolji standardni obrazac za ugovor o *time charteru*.

3.1. Značenje pojedinih klauzula iz formularnih tipova brodarskih ugovora kod ugovora o *time charteru*

Paramount klauzula (*Paramount clause*) ukazuje na pravo koje će se primijeniti na brodarski ugovor, što mogu biti Haaška ili Haaško - Visbyjska pravila, ali i bilo koje drugo pravo utemeljeno na Konvenciji o teretnici¹³. Unošenje Paramount klauzule znači da su u teretnicu unijete sve odredbe Konvencije o teretnici ili zakona donesenog temeljem ove Konvencije, i da one imaju prednost pred odredbama teretnice, zbog čega je i dobila naziv «paramount». Paramount klauzula važna je kada se teretnica izdaje u državi koja nije ratificirala Konvenciju o teretnici, čime se proširuje primjena iste Konvencije na ugovore na koje se inače ne bi primijenila. Na taj način ova klauzula doprinosi ujedinjavanju međunarodnog pomorskog prava.

U hrvatskom pravu ova klauzula je načelno valjana jer su stranke slobodne u izboru prava koje će se primijeniti na njihove ugovore o pomorskim plovidbenim

¹³ Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici donesena je 1924. godine u Bruxellesu i naziva se Haaškim pravilima. 1968. godine donesen je Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici (Visbyjska pravila), a 1979. godine protokol o izmjeni tih pravila. 1978. godine donesena je Konvencija UN o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), ta bi konvencija trebala zamijeniti Haaška pravila i sve protokole.

odnosima (čl.973 PZ-a). Iznimka postoji u pogledu prisilne primjene hrvatskog prava na odgovornost prijevoznika za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, ako se luka ukrcaja ili odredišta nalazi u RH (čl.974. st.1.)¹⁴

Ugovori o *time charteru* sadrže posebnu *klauzulu o utvrđivanju granica plovidbe*. Za određivanje tih granica u samom je formularu ostavljen prazan prozor koji stranke trebaju popuniti, a ako ga ne popune smatra se da je ugovor bez limita u odnosu na granice plovidbe. Kod brodarskog ugovora na putovanje određivanje tih granica ne bi bilo u skladu s prirodom tog ugovora kod kojeg se brod bez ograničenja šalje gdje su plovidba i trgovina mogući i čije su granice definirane samim ugovorom.

Klauzula o ledu (Ice clause) uređuje prava i obveze ugovornih strana pri smetnjama u izvršenju ugovora koje su nastale zbog pojave u luci ukrcaja ili luci odredišta. U brodarskim ugovorima na vrijeme ograničava se naručiteljevo pravo da uputi brod u luku u koju nije moguće uploviti, isploviti, ukravati ili iskrcavati robu.

Klauzula o pravu zaloga (Lien clause) daje prijevozniku založno pravo na teretu radi osiguranja plaćanja za neplaćenu vozarinu, prekostojnice¹⁵ i naknadu za zadržavanje. U brodarskim ugovorima na vrijeme prošireno je pravo zaloga prijevoznika na sav teret i podvozarinu, a naručitelj ima pravo zaloga za sva predujmljena sredstva koja prijevoznik nije zaradio niti vratio.

Klauzula o zakašnjenju u predaji broda (Delay in delivery clause) kod brodarskog ugovora na vrijeme regulira prijevoznikovu odgovornost za zakašnjenje u predaji broda, propuste u izvršenju ugovora, te gubitke ili oštećenja na teretu ako su posljedica propuštanja dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu.

Klauzula o palubnom teretu (Deck cargo clause) oslobađa prijevoznika odgovornosti za teret ukran na palubu.

Klauzula o čišćenju tankova (Cleaning tanks clause) u ugovorima o prijevozu tekućih tereta obvezuje prijevoznika da čisti tankove, cjevovode i crpke tako da zadovolji naručiteljev pregled.

Klauzula o raspremi (Lay up clause) u brodarskom ugovoru na vrijeme naručitelju omogućava staviti brod u raspremu.

Himalaya klauzula (Himalaya clause) proširuje odgovornost na osobe u službi prijevoznika (agente, slugače i dr.)

¹⁴ U literaturi se navodi kako je razlog ovoj odredbi osiguranje da brod ne bi nametnuo svoju volju naručitelju u pogledu ograničenja svoje odgovornosti. Stoga se može tumačiti kako se ne može ugovoriti pravo koje je povoljnije za brodar, ali se može ugovoriti pravo koje je za njega nepovoljnije. Vidi presudu VPS Hrvatske od 24. veljače 1987., UPPK 1988, str. 119-120, str.363.

¹⁵ Vrijeme stojnica predstavlja vrijeme kojim korisnik prijevoza raspolaže za ukrcajanje ili iskrcavanje bez obveze plaćanja naknade prijevozniku (engl. lay days). Naknada se ne plaća jer je prijevoznik već ukalkulirao u iznos vozarine predviđeno čekanje u luci za ukrcaj ili iskrcaj.

Vrijeme prekostojnica je vrijeme za koje se preko vremena određenog stojnicama produljuje ukrcajanje odnosno iskrcavanje tereta. Vrijeme prekostojnica se najčešće ugovara, ne postoje li ugovorne odredbe ili zakonski propisi primjenjuju se lučki običaji.

Klausula Jason (Jason clause) obvezuje vlasnika tereta da sudjeluje u naknadi zajedničke havarije, čak i kada je ona posljedica nemara ili propusta u vođenju plovidbe.

4. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE TRAJANJE UGOVORA O TIME CHARTERU

PZ u čl. 448. st. 2. određuje da se brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod zaključuje na određeno vrijeme. Takva odredba proizlazi iz prirode ugovora. Ugovor se u pravilu zaključuje na nekoliko mjeseci, ali se može zaključiti i na godinu dana, pa i duže (engl.*long term time charters*). U praksi se vrijeme trajanja ugovora određuje na različite načine.

U tekstu formularnih ugovora može se prije praznine u koju treba unijeti vrijeme trajanja ugovora staviti riječ "oko" (engl. *about*). U tom slučaju naručitelju je dopušteno jedno razumno vrijeme produženja ugovora (trajanje ugovora na takav način određuje se kod NYPE forme) ali, se u ugovoru vrijeme njegovog trajanja može i precizno odrediti npr. tri mjeseca, bez dodavanja izraza oko ili nekog drugog sličnog izraza. I u ovom slučaju smatra se da naručitelj ima pravo na razumno produženje roka trajanja ugovora. Ako dođe do spora sud će presuditi koliko traje to razumno prekoračenje koje se treba tolerirati.

Stranke mogu i izričitom odredbom u ugovoru isključiti mogućnost prekoračenja. To se obično čini na način da se precizno ugovara vrijeme povratka broda (npr. povratak 15-tog u mjesecu ili povratak između 15- tog i 30- tog u mjesecu). Stranke također mogu izričito ugovoriti koliko je produženje u konkretnom slučaju za ugovor dopušteno. To se čini unošenjem u ugovor rokova trajanja npr. 12 mjeseci, 15 dana više ili manje po naručiteljevom izboru (opciji)¹⁶ (12 months, 15 days more or less in charterers' option).

Pravo na prekoračenje ugovorenog vremena proizlazi iz načina iskorištavanja broda kod *time chartera*¹⁷. U tijeku trajanja ugovora, po prirodi stvari uvijek se treba

¹⁶ U slučaju "Petroleo Brasileiro S.A. v. Kriti Akti Shipping CO. S.A." naručitelj je uzeo u čarter brod Kriti Akti od vlasnika broda temeljem formulara Shelttime 3, na 11 mjeseci, 15 dana više ili manje (po njegovom izboru). Period od 11 mjeseci istekao je dana 24. 4. 2001. godine, a naručitelj je već 13. 3. 2001. obavijestio vlasnika broda kako namjerava koristiti brod do 14. 6. 2005, što bi uključivalo produženje ugovora za 36 dana, koliko je brod bio off-hire i 15 dana po naručiteljevom izboru. Vlasnik broda na to nije pristao. Arbitražni sud je presudio kako je moguće produženje ugovora za vrijeme dok je brod bio off-hire, ali tada naručitelj ne može koristiti i pravo produženja za još dodatnih 15 dana. Drugostupanjski sud, Queens Bench Division, Commercial Court zauzeo je stajalište da vrijeme produženja ugovora od 15 dana spada u redovno vrijeme trajanja ugovora, a naručitelj ima pravo i na dodatno produženje od 36 dana (vrijeme za koje je brod bio off-hire, koje mu je ugovorom zajamčeno). Zbog toga je sud presudio u naručiteljevu korist. Vidi Lloyd's Law Reports 2003., Vol.2.

¹⁷ Vidi, Carver, T.G., *Carriage by sea*, 12. ed. ,London 1971. str. 314., Hopkins, *Bussines and Law for the*

izvršiti više putovanja, pa je zato u trenutku sklapanja ugovora najčešće nemoguće unaprijed odrediti kada će se završiti posljednje putovanje. Zbog toga se naručitelju dopušta da s izvršenjem posljednjeg putovanja nešto prekorači ugovoreni rok trajanja ugovora, pa se u teoriji pomorskog prava spominje tzv. legitimno pravo naručitelja da brod pošalje na posljednje putovanje s određenim prekoračenjem ugovorenog roka¹⁸.

Pravo na posljednje legitimno putovanje (engl. *legitimate last voyage*) nije apsolutno pravo naručitelja. On se tim pravom može koristiti samo ako je postupao razumno. Razumno postupanje podrazumijeva, kao prvo, ispravnu odluku o tome da se brod šalje na posljednje putovanje koje će rezultirati prekoračenjem, ali i donošenje ispravne odluke o razumnim granicama trajanja prekoračenja.

U odnosu na prvi uvjet, ocjenjuju se dvije stvari. Prvo, ne može se prihvatiti kao razumno postupanje ono djelovanje kada naručitelj šalje na posljednje putovanje brod u nevrijeme, tj. kada je prirodnije da se ugovor nešto ranije završi bez obzira na postojanje klauzule *about*.¹⁹

Drugo, ovo se pravo ne smije koristiti suprotno ugovornoj klauzuli koja ga isključuje.

Što se tiče određivanja koju dužinu prekoračenja treba prihvatiti kao razumnu, smatra se da je to faktično pitanje koje zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja.²⁰

Američka sudska praksa zauzela je stav o značenju izraza “about”. U američkoj sudskoj praksi u slučaju “The Rygja”²¹ ovaj se izraz odnosi kako na vrijeme preko ugovorenog, tako i na ono ispod ugovorenog. Smatra se da je naručitelj dužan predati brod na bližoj granici ugovorenog vremena.

To je tzv. *overlap/underlap* teorija kojom se tumači trajanje ugovora o *time*

Shipmasters, London 1977. ,str. 385.

¹⁸ Vidi, Wilford, Coghlin, Healy, *o.c.*, str. 43.

¹⁹ U slučaju “Bucknall v. Murray” sklopljen je *time charter* s klauzulom “about six months” koje vrijeme je isticalo 21. travnja. 28. travnja brod je bio u New Yorku, ali su naručitelji već u rujnu priopćili brodaru namjeru da iz New Yorka poduzmu još jedno (posljednje) putovanje. Brodar je u New Yorku preuzeo brod i raskinuo ugovor. U nastalom sporu sud je zauzeo stajalište da je takav postupak brodarka bio ispravan.

²⁰ Holman smatra razumnom odluku o prekoračenju, ako je broj prekoračenih dana bio manji i od broja preostalih dana suglasno ugovoru, u trenutku kada je započelo posljednje putovanje. Opširnije o sudskoj praksi u odnosu na dopušteno trajanje prekoračenja vidi, Gilmore, G.- Black, C.L., *The law of admiralty*, The Foundation Press, Mineola, 1975., str. 231-237.

²¹ U ovom sporu ugovor je bio zaključen na oko 6 mjeseci s pravom produženja (opcije) za još 6 mjeseci. U tijeku trajanja ugovora naručitelj je odlučio koristiti se pravom produženja. Međutim, koristeći se pravom na posljednje putovanje, on je prvi period od 6 mjeseci prekoračio za 7 tjedana, pa je temeljem sudske odluke drugi period od 6 mjeseci počeo računati istekom dodatnih 7 tjedana, a na temelju primjene *overlap* pravila i s pravom na posljednje putovanje i u izvršenju drugog perioda od 6 mjeseci. Ibidem, str. 231 - 237.

charteru suglasno osnovnom shvaćanju da precizno ugovaranje točno određenog dana povrata broda nije u skladu sa prirodom pomorskog poslovanja. Kada se radi samo o ocjeni vremena trajanja, onda je naručitelj vezan i *underlap* pravilom prema kojem se ispunjenje ugovora po pravilu završava na granici ispod ugovorene, ako se završetak posljednjeg putovanja sasvim približio ugovorenom datumu, a ne postoje bitni razlozi u prirodi samog posla koji daju pravo na još jedno putovanje.

Naprijed iznijeta shvaćanja američke sudske prakse vezana su za NYPE formu, no pravo na posljednje putovanje, odnosno produženje općenito je prihvaćeno načelo. Baltime forma također sadrži odredbu o pravu na produženje posljednjeg putovanja (ali ne sadrži izraz *about*) s obvezom naručitelja da za to vrijeme plati tržišnu vozarinu, ako je veća od ugovorene.

Kako NYPE o tome nema odredbe, tako se i za slučaj produženja plaća ugovorena vozarina, pa bi to bila osnovna razlika između ove dvije standardne forme *time chartera* u odnosu na primjenu *overlap* / *underlap* teorije.

PZ isto tako sadrži određene odredbe kojima se regulira trajanje brodarskog ugovora na vrijeme. Odredbom čl. 583. st. 2. PZ-a određuje se da se za vrijeme za koje se nakon proteka brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručitelja, bez krivnje prijevoznika, plaća dvostruka vozarina.

U nedostatku sudske prakse, držimo da se dvostruka vozarina plaća u onim slučajevima kada je došlo do prekoračenja ugovorenog roka koje se ne može prihvatiti u skladu sa odredbama odgovarajućih formularnih ugovora, temeljem kojih je ugovor sklopljen.

5. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE IZVRŠENJE UGOVORA O TIME CHARTERU

5.1. Klausule koje uređuju obvezu održavanja broda u stanju sposobnom za plovību kod ugovora o *time charteru*

U većini zakonodavstava uobičajena je odredba prema kojoj je prijevoznik kod izvršenja ugovora o prijevozu stvari morem dužan brod osposobiti za plovību ²²

²² Pojam sposobnosti za plovību (engl. seaworthiness) može se promatrati kao apsolutna i relativna sposobnost za plovību. Apsolutna sposobnost za plovību obuhvaća elemente nautičke sigurnosti broda za plovību u odnosu na trup, strojeve, brodsku opremu, pri čemu se od brodara zahtijeva da brod odgovara uvjetima koje propisuje pomorsko upravno pravo (propisi o sigurnosti, osobito tehnička pravila, posjedovanje propisanih isprava o sigurnosti plovību). Pod relativnom sposobnošću broda za plovību podrazumijeva se da brod mora biti sposoban prevesti i u dobrom stanju očuvati ugovoreni teret, te u tom smislu mora biti opskrbljen pogonskim materijalom i svim potrebnim sredstvima, imati potreban broj kvalificirane posade (ili ukratko, sposobnost broda da izvrši ugovorenu obvezu). Vidi Grabovac, I.: *Temelji odgovornosti u prometnom pravu*, Književni krug, Split, 2000., str. 21.

prije i na početku putovanja (engl. *before and at the beginning of the voyage*), te nije odgovoran za kasniju nesposobnost (u tijeku putovanja), ako ona nije posljedica propusta da se brod osposobi za plovidbu²³ pažnjom urednog prijevoznika na početku putovanja.

Slično rješenje sadrži i PZ koji u odredbi čl. 460. st. 1. propisuje da je svaki prijevoznik, pa i onaj koji je zaključio ugovor o *time charteru* dužan pravovremeno, do početka putovanja,²⁴ pažnjom urednog prijevoznika osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kao da ga je primio na prijevoz. Ova odredba prisilne je naravi i nije ju moguće mijenjati u korist prijevoznika.

Dakle naš PZ prihvatio je načelo sadržano u čl. 3. st. 1. Konvencije o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. god prema kojem je prijevoznik dužan osposobiti brod za plovidbu samo prije i na početku putovanja, dok Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. god. proširuje tu prijevoznikovu obvezu na cijelo putovanje.

Međutim, pomorska praksa ne poštuje ovakav stav, te klauzule u pojedinim formularima ugovora o *time charteru* obvezu prijevoznika na osposobljavanje broda za plovidbu prenose na cjelokupni ugovoreni period.

Klauzula kojom se preuzima spomenuta obveza poznata je pod nazivom (engl. *maintenance clause*). Istu klauzulu sadrže i NYPE i Baltime formulari.

Postavlja se pitanje može li ta klauzula biti važeća i u hrvatskom pravu s obzirom na odredbu čl. 460. st. 2. prema kojoj nije dozvoljeno ugovaranje suprotno čl. 460. st. 1. PZ-a koji prijevoznika obvezuje samo na osposobljavanje broda za plovidbu do početka putovanja, ali ne i na održavanje u tom stanju za vrijeme trajanja putovanja. Iz naprijed navedenog proizlazilo bi da je *maintenance* klauzula suprotna odredbama PZ-a, pa zato ništavna i bez pravnog učinka. Ivošević drži kako *maintenance* klauzula u ugovorima o *time charteru* ne bi bila ništava zbog toga što su zabrane u materiji ugovora o prijevozu stvari morem normirane s ciljem da bi utvrdile minimum prijevoznikovih obveza, dok se takvim zabranama ne dira²⁵ u eventualno povećanje prijevoznikovih obveza. To stajalište treba smatrati ispravnim jer odredbu čl. 460. st. 1. PZ-a nije moguće mijenjati u korist prijevoznika, dok je *argumentum a contrario*

²³ Jakaša drži kako brod mora biti u stanju u kojem mu pomorsko-upravni organi ne zabranjuju plovidbu, jer u tom slučaju brod nije sposoban za plovidbu, makar se ta zabrana ne odnosi na nabrojene elemente koji spadaju u pojam sposobnosti broda za plovidbu. Poblje, Jakaša, B.: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Treća knjiga, sv. II, Informator, Zagreb, 1983., str. 21.

²⁴ S obzirom na zakonsku formulaciju "pravodobno do početka putovanja" javljaju se poteškoće u tumačenju kada putovanje stvarno počinje, pa i sukladno tome radi li se o obvezi osposobljavanja broda za plovidbu ili o nautičkoj greški. U teoriji se smatra kako je putovanje započelo kada je brod stvarno pokrenut vlastitim pogonom. Opširnije Grabovac, I.: *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997., str. 23.

²⁵ Vidi, Ivošević, B., *o.c.*, str. 67.

to moguće na njegovu štetu.

Obveza osposobljavanja broda za plovidbu²⁶ vezana je za subjektivni napor prijevoznika za ulaganjem dužne pažnje kako bi brod osposobio za plovidbu. Ta obveza poznata je kao dužna pažnja (engl. *due diligence*). Prema PZ-u iz 1994. godine brodar je morao ulagati pažnju urednog brodarara, ali se sada taj izraz zamjenjuje izrazom dužna pažnja (*due diligence*), kako bi se hrvatska terminologija uskladila sa terminologijom međunarodnih instrumenata, u prvom redu Haškim pravilima (čl. 3. st. 1. i čl. 4. st. 1 i 2.). Suštinsko značenje pojma ostalo je isto kao i prije, jer je mjerilo dužne pažnje objektivni kriterij srednje sposobnog prijevoznika koji se zahtijeva od savjesnog profesionalnog prijevoznika. To je minimum ispod kojeg prijevoznik ne može ići. Taj minimum stranke mogu protegnuti na cijelo vrijeme trajanja ugovora (engl. *during service*). Tako je primjerice u presudi "The Torepo" brod za vrijeme putovanja između luke La Plata u Argentini i luke Esmeraldas u Ekvadoru udario o obalu otoka Wellingtona. Naručitelj je u tužbi zatražio isplatu novca koji je platio spašavateljima na ime nagrade za spašavanje jer je po njegovoj ocjeni do udara došlo zbog nautičke pogreške zapovjednika i članova posade (tako je naručitelj naveo kako član posade koji je bio na straži nije na vrijeme uočio kopno i o tome obavijestio dežurnog časnika, te kako je postojala nesuglasnost u čileanskim kartama koje su kormilari upotrebljavali i sl.) i propuštanja dužne pažnje vlasnika broda da brod održava u stanju sposobnom za plovidbu. Admiralty Court je odlučio kako niti jedan od navedenih razloga nije doveo do nezgode pa je naručitelja osudio na plaćanje svog dijela nagrade za spašavanje i troškova postupka.²⁷

Kada se prijevoznikova obveza održavanja broda sposobnim za plovidbu protegne na cijelo vrijeme trajanja putovanja kao problem se javlja pitanje predstavlja li svaka kasnije pridošla nesposobnost prekršaj prijevoznikove obveze preuzete *maintenance* klauzulom, pod uvjetom da je prijevoznik osposobio brod za plovidbu na početku putovanja pažnjom urednog prijevoznika. Odgovor na to pitanje sudska praksa je dala a u slučaju "Sinia v. Suzuki (1924.)" prema kojoj svaki prekid u izvršenju ugovorne obveze zbog kasnije nastalih nedostataka na brodu ne daje automatski pravo naručitelju da raskine ugovor o *time charteru*. Da bi se stekli uvjeti koji daju pravo na raskid, potrebno je da su smetnje takve prirode i toliko dugo vremenski traju da to dovodi do toga da se više ne može ostvariti komercijalna svrha radi koje je ugovor zaključen.²⁸

²⁶ Za štetu prouzročenu teretu nesposobnošću broda da očuva teret odgovara *time-charterer*, a ne brodovlasnik. Brodovlasnik je odgovoran za štetu prouzročenu plovidbenom nesposobnošću broda, Trgovački sud, Paris, 15.V 1968, UPPK br.44, 1968., str. 68-70.,

²⁷ *Lloyd' s Law Reports* 2002., Vol.2.

²⁸ U sporu "Sinia v. Suzuki" sudac Geer je istakaknuo da obveza za održavanjem broda u stanju sposobnom za plovidbu ne znači da brod mora biti u takvom stanju u tijeku svakog minuta plovidbe, već to znači da će brodar kada brod dođe u stanje kada nije sasvim sposoban za plovidbu u odnosu na trup ili stroj u razumnom

Američka sudska praksa zauzela je stajalište da je obveza za osposobljavanje broda kod ugovora o *time charteru* ispunjena samo kada je brod uredno osposobljen za plovidbu na početku svakog pojedinačnog putovanja u tijeku izvršenja ugovora.

Isto stajalište moglo bi vrijediti i u hrvatskom pravu budući da *maintenance* klauzula nije u suprotnosti s našim pravom, odnosno s odredbom čl.460. PZ-a koji regulira prijevoznikovu obvezu održavanja broda sposobnog za plovidbu.

5.2. Klausule kojima se uređuje mjesto i vrijeme predaje broda naručitelju

Ugovorom se određuje vrijeme i mjesto predaje broda. Dolaskom broda u ugovorenu luku započinje teći vrijeme na koje je ugovor zaključen. Prilikom predaje broda sastavlja se certifikat o predaji (engl. *certificate of delivery*) u koji se unosi: 1. datum i sat predaje, 2. količina bunkera na brodu u isto vrijeme, 3. količina vode za kotlove i maziva na brodu u isto vrijeme. Neposredno prije predaje broda vrši se i pregled broda te se utvrđuje njegova sposobnost za plovidbu, opće stanje broda i njegova starost.

Prijevoznik mora u ugovorenu luku radi predaje broda stići točno na vrijeme, da bi se to utvrdilo u ugovoru se obično navodi pozicija broda u trenutku zaključenja ugovora (engl. *present position*). Pored ovog naznačuje se i vrijeme kada se očekuje da će brod doći u ugovorenu luku radi ukrcavanja (engl. *expected ready to load*). To se vrijeme mora poštivati i njegovo prekoračenje može dovesti do raskida ugovora ili do naknade štete ako naručitelj unatoč zakašnjenju prihvati brod.

Ove odredbe primjenjivat će se ako ugovorom za slučaj zakašnjenja stranke nisu što drugo odredile, odnosno ako ne postoje posebne klauzule o pravima i obvezama stranaka za slučaj zakašnjenja broda s dolaskom u ugovorenu luku u ugovoreno vrijeme.

Takva klauzula postoji u standardnim formama ugovora o *time charteru* i to kako u NYPE,²⁹ tako i u Baltimore Form i poznata je pod nazivom *brisovna klauzula* (engl. *cancelling clause*).

Brisovna klauzula daje pravo naručitelju na raskid ugovora ako mu brod ne bude stavljen na raspolaganje u ugovorenoj luci do isteka vremena naznačenog u samoj klauzuli, u stanju sposobnom za plovidbu. U tom istom vremenu prijevoznik mora predati i uredno pismo spremnosti.

Brisovna klauzula ne mora dovesti do raskida ugovora. Izbor je na strani

vremenskom razdoblju poduzeti razumne korake kako bi stavio brod u ispravno stanje. Vidi, Wilford, Coghly, Healy, *o.c.*, str. 92

²⁹ Brisovna klauzula u NYPE formi glasi: «... and should vessel not have given written notice of readiness on or before... (date) but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the opinion of cancelling this charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

naručitelja hoće li se koristiti pravom koje mu ona daje ili ne. Brisovnom klauzulom naručitelj se može koristiti bez obzira na eventualnu krivnju druge strane, no ako je i bilo krivnje, ne može se zahtijevati naknada štete. Naručitelj se ne može koristiti klauzulom prije vremena određenog u samoj klauzuli, a niti prijevoznik može od njega tražiti da se o njenom korištenju izjasni ranije.

5.3. Klauzule koje uređuju položaj zapovjednika broda kod izvršenja ugovora o *time charteru*

U standardnim formama ugovora o *time charteru* javlja se tzv. *employment klauzula* (klauzula o zaposlenju). PZ u čl. 450. st. 1. propisuje da je kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod zapovjednik³⁰ broda dužan izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda, što odgovara sadržaju *employment klauzule*.

Employment klauzula djeluje tako da je zapovjednik broda, a preko njega i prijevoznik u obvezi ispunjavati komercijalne naloge naručitelja. Za vrijeme trajanja ugovora odluke o zaposlenju su u naručiteljevim rukama. On odlučuje koje će vrste tereta brod prevoziti, pod kojim uvjetima i iz kojih u koje luke itd. Zbog svega naprijed navedenog često se postavlja pitanje granice djelovanja ove klauzule.

Iz činjenice što su sva ovlaštenja u odnosu na zaposlenje broda dana naručitelju, često za prijevoznika mogu nastati takve okolnosti u kojima je on odgovoran prema trećim osobama, a do odgovornosti je došlo uslijed naručiteljevog djelovanja na temelju njegovih prava o zaposlenju broda. Do takve odgovornosti najčešće dolazi kada zapovjednik broda izdaje teretnicu po naručiteljevim nalogima. Kod ugovora o *time charteru* ovo pitanje regulira se dijelom *employment klauzule* koji se odnosi na naručiteljevu obvezu da u takvim slučajevima obešteti prijevoznika. To je dio jedinstvene *employment and indemnity klauzule*, koja se često razdvaja na dva posebna dijela, a drugi dio o obvezi obeštećenja poznat je pod nazivom *indemnity clause* (klauzula o obeštećenju).

Kada teretnicu potpiše zapovjednik broda, prijevoznik snosi odgovornost za štete proizašle iz te teretnice prema svim njezinim imateljima. Međutim, ako je teretnicu potpisao zapovjednik u svojstvu naručiteljeva agenta *indemnity klauzula* tereti

³⁰ PZ zapovjedniku daje pravo zastupanja brodarka, pa se to njegovo pravo temelji se na zakonu (*ex lege* zastupnik brodarka). Zakon također predviđa situacije u kojima se pravo zastupanja ostvaruje. U prvom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun brodarka u mjestu izvan sjedišta brodarka sklapati ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja. U drugom slučaju zapovjednik je ovlašten u ime i za račun brodarka u mjestu izvan sjedišta brodarka, u kojem nema ovlaštenog predstavnika brodarka zaključivati ugovore o pomorsko- plovidbenim poslovima, osim brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Zapovjednik nije na osnovi zakona ovlašten sklapati ni ugovore o zakupu broda, niti ugovore o osiguranju broda, niti može otuđiti ili založiti brod. Vidi, Grabovac, I.: *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Split, str. 90.

naručitelja da obešteti prijevoznika kada iz takvog potpisivanja teretnice nastane kakva šteta.

PZ u čl. 450.st. 2. propisuje da prijevoznik ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naručiteljevih naloga.

Za razliku od rješenja npr. talijanskog prava djelo koje izvršava prijevoznik prema našoj sistematizaciji *time chartera* je prijevoz, dok prema sistematizaciji talijanskog prava prijevoznik izvršava djelo plovidbe. Dakle, prijevoznik prema našem pravu odgovara više i strože.

Prema normama koje su trenutno na snazi u Republici Hrvatskoj, prijevoznik ne bi mogao od sebe otkloniti tužbu ni u slučaju kada je teretnicu izdao naručitelj, odnosno njegov agent.³¹

Mogućnost da prijevoznik ne bude odgovoran naručitelju ograničena je samo na slučajeve tzv. posebnih naručiteljevih naloga (čl.450. st. 1. PZ-a).

Radi svega naprijed navedenog postavlja se pitanje djelovanja *indemnity* klauzule u našem pravu, odnosno može li se prijevoznik u regresnom postupku obratiti naručitelju i zatražiti da ga obešteti za štete koje je prijevoznik isplatio trećim osobama, a do kojih je došlo zbog komercijalnih naloga naručitelja ili se naručitelj može pozvati na restriktivno djelovanje odredbe čl. 450. st. 2. PZ-a i na činjenicu da hrvatsko pravo tretira prijevoznika kao jedinog nositelja cjelokupne odgovornosti za izvršenje prijevoza (kako nautičke, tako i komercijalne) i od sebe otkloniti eventualni regresni zahtjev prijevoznika?

Još složenije pitanje je vezano za isključenje prava trećih da se direktno obraćaju tužbom za naknadu štete prema prijevozniku, u slučaju kada je teretnica izdana od strane naručitelja, što po odredbama PZ-a mogu učiniti. Konvencija UN-a o prijevozu robe morem donesena 1978. godine (Hamburška pravila)³² ne odnosi se na brodarske ugovore kada se radi o odgovornosti za teret koji se prevozi morem. Prema tome, i dalje ostaju na snazi klauzule prihvaćene u dosadašnjoj pomorsko pravnoj praksi.

³¹ Prema presudi Višeg privrednog suda Hrvatske od 29. siječnja 1975. god. pored naručitelja i brodar uvijek odgovara za obveze iz ugovora o prijevozu. Vidi UPPK, br.65, 1975., str. 67-71.

³² Konvencija je donesena u ožujku 1978. god., i u svom originalnom engleskom tekstu zajedno s prijevodom objavljena je u časopisu UPPK br. 78. Za svoje stupanje na snagu Hamburška pravila predviđaju ratifikaciju ili pristup od strane 20 država i to prvog dana mjeseca koji slijedi nakon isteka 1 godine od trenutka polaganja 20-te ratifikacijske isprave (čl.30. st.1.). Kako je Zambija u listopadu 1991. god. položila 20-ti instrument ratifikacije, Hamburška pravila su stupila na snagu 1. studenog 1992. god. Opširnije vidi Polić- Ćurčić, V.: Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu, UPPK br.1-2, 1992. Grabovac, I.: Konvencija UN o prijevozu robe morem, PIP, br.1-2, 1992.

Postoje mišljenja koja bi trebalo razmotriti³³ kako je u hrvatsko pomorsko pravo *de lege ferenda* radi rješavanja ovog pitanja potrebno uvesti precizne odredbe iz kojih bi bilo razvidno da se kod *time chartera* radi o specifičnom djelu organizacije plovidbe i prijevoza u isto vrijeme i odrediti naručiteljevu obvezu da prijevozniku naknadi štetu u svim slučajevima kada bi prijevoznik odgovarao trećima za obveze koje su nastale iz komercijalne djelatnosti.

5.4. Klausule koje reguliraju obvezu vraćanja broda nakon isteka ugovora o *time charteru* (engl. *redelivery*)

Redelivery klauzulom određuje se da naručitelj mora vratiti brod u ugovoreno vrijeme, na ugovorenom mjestu i u onakvom stanju, izuzimajući štete od redovite upotrebe, u kakvom je naručitelju predan na početku izvršenja ugovora o *time charteru*. Ova klauzula nalazi se u svim formularima ugovora o *time charteru*, pa tako i u *Baltim* i *NYPE form*.

Spomenuta klauzula je u neskladu s pravnom prirodom *time chartera* koji se smatra ugovorom o djelu. Prijevoznik se smatra odgovornim za sposobnost broda za plovidbu i održavanje broda i brodske opreme za cijelo vrijeme trajanja putovanja. Prema tome, ne može se kazati da kod ugovora o *time charteru* vlasnik broda prepušta brod i posadu naručitelju za vrijeme trajanja ugovora. Radi se zapravo o klauzuli koja je nastala u vrijeme kada je *time charter* bio izjednačen s ugovorom o zakupu broda, a koja se zadržala do danas.

Ako bi naručitelj ili osobe koje za njega rade za vrijeme trajanja ugovora pričinili štetu brodu i njegovoj opremi svojim radnjama ili propustima, naručitelj će biti dužan navedenu štetu nadoknaditi, pa i kada ne bi bilo *redelivery* klauzule, što nije sporno.

Sporno je u teoriji i sudskoj praksi gledište prema kojem *redelivery* klauzulu treba tumačiti tako da je naručitelj odgovoran na završetku trajanja ugovora i za one štete koje mu se ne mogu pripisati u krivnju, odnosno koje nisu posljedica propusta njegovih osobnih obveza kao što su primjerice štete koje su posljedica redovite upotrebe broda.

Vladajuće je gledište prema kojem se naručitelj ne može smatrati odgovornim za štetu, osim za onu koja mu se može pripisati.³⁴

³³ Jer prijevoznik kod *time chartera*, za razliku od zakupa broda, ostaje nositelj plovidbenog pothvata, pa time i odgovoran za izvršenje prijevoza.

³⁴ Scrutton u slučaju "Limerick v. Stott (1921)" ukazao je na teškoće koje bi doslovna primjena *redelivery* klauzule izazvala i izrazio mišljenje da se ona ne može primijeniti u onim slučajevima kada šteta ne bi bila na bilo koji način pričinjena od strane naručitelja (engl. *to damage not caused in any way by the charterers*). Vidi, Scrutton, T. E., *Charterparties and Bills of Lading*, 16. ed. London, 1955., str. 414.

Mnoge odluke bave se štetama nastalim redovitom upotrebom broda (engl. *ordinary wear and tear*). Ovdje je sporno koje su to štete i umanjnja vrijednosti broda i opreme koja se mogu podvesti pod štete nastale redovitom upotrebom broda. To pitanja ostavlja se na rješavanje vještacima strojarske i brodograđevne struke. Najčešći slučajevi oštećenja za koja se smatra da su nastala redovitom upotrebom broda su sva udubljenja, ogrebotine, ulegnuća, brazgotine, posjekotine, iskrivljenja brodskih skladišta, otvora i palube izazvana normalnom upotrebom uobičajenih sredstava za ukrcaji iskrcaj, a koja ne utječu na normalnu funkciju broda.

6. KLAUZULE KOJE REGULIRAJU OBVEZU PLAĆANJA VOZARINE I DRUGIH NAKNADA KOD UGOVORA O TIME CHARTERU

6.1. Klausule koje uređuju plaćanje vozarine

Kod *time chartera* prijevoznik pruža usluge naručitelju za unaprijed određeni iznos, vozarinu, koja predstavlja njegovu zaradu. Ova zarada nije opterećena troškovima putovanja koji padaju na naručitelja. Osnovni ekonomski cilj koji prijevoznik postiže dajući brod u *time charter* je sigurnost i stabilnost za određeni vremenski period, ali ipak uz manju zaradu od one koja bi se mogla ostvariti na tržištu broskog prostora. Pravni izraz prijevoznikove težnje za ekonomskom sigurnošću manifestira se kroz klauzule ugovora o *time charteru* u kojima se ugovara naručiteljeva obveza da ugovorenu vozarinu plaća unaprijed, od čega prijevoznik čini zavisnom cjelokupnu sudbinu zaključenog ugovora.

Standardni ugovori o *time charteru* često sadrže klauzulu prema kojoj ako naručitelj propusti plaćanje vozarine točno na vrijeme i redovito, prijevoznik će imati pravo povući brod.

Neplaćanje vozarine onako kako je predviđeno ugovorom ili njezino neuredno plaćanje doveli su do mnogih sporova, tako da je sudska praksa u vezi s raskidom, odnosno pokušajem raskida ugovora zbog neplaćanja ili neurednog plaćanja vrlo bogata, a posebno anglo-američka sudska praksa.

Kako ugovor ne bi bio izložen zahtjevima prijevoznika za njegovim raskidom, naručitelj je dužan plaćati vozarinu striktno vremenski, kako je to ugovorom u svakom pojedinom slučaju određeno. Plaćanje vozarine mora biti izvršeno na sam ugovoreni dan ili prije toga, ali nikako kasnije. Zakašnjelo plaćanje prijevoznik nije dužan prihvatiti ako ne želi.³⁵

³⁵ U slučaju "Mardorf Peach & Co., Ltd. v. Attica Sea Carriers Corporation of Liberia" brod je dan u *time charter* s obvezom plaćanja polumjesečno unaprijed s dodatkom "failing the punctual payment of the hire to the shipowners will be at liberty to withdraw the vessel from the charterer's service". Naručitelj je zakasnio

Prijevoznik ima pravo povući brod i raskinuti ugovor, ne samo u slučaju ako naručitelj na plati, ili ako plati sa zakašnjenjem, već i u slučajevima kada se ne pridržava ugovorenog načina plaćanja.

Najvažniji tipovi formulara ugovora o *time charteru* sadrže odredbu o obvezi plaćanja *cash (gotovinski)*. Ovakve odredbe sadrže i NYPE i Baltne forma. U suvremenoj trgovini gotovinska plaćanja nisu pravilo, a ponekad je takav način plaćanja i praktično nemoguć. Zbog toga je sudska praksa zauzela stav da se *cash* plaćanjem smatra svako ono plaćanje koje prijevozniku omogućava da uplaćenu vozarinu može koristiti odmah i bez ikakvih uvjeta Uobičajena tehnika plaćanja u slučajevima kada je ugovoreno *cash* plaćanje sastoji se najčešće u upotrebi mjenice i naloga za plaćanje. U tim slučajevima plaćanje se smatra izvršenim kada prijevoznikova banka primi mjenicu ili nalog. Obavješćavanje putem pisama, telegrama i sl. da se vrši plaćanje, odnosno da se novac može prebaciti s naručiteljevog na račun prijevoznika nema pravni učinak plaćanja.

Manje plaćanje od ugovorenog povlači pravo na raskid ugovora povlačenjem broda od strane prijevoznika.

Dok svako, pa i najmanje zakašnjenje u odnosu na rok plaćanja može dovesti do raskida ugovora, za manje odbitke od vozarine koje vrši naručitelj prijevoznik nema pravo na raskid ugovora, već to pravo može steći samo kada se radi o većim neopravdanim odbicima.³⁶

PZ u čl. 581. predviđa obvezu plaćanja vozarine točno na vrijeme, dajući prijevozniku pravo odustanka od ugovora kada vozarina nije plaćena o dospelosti, (čl. 581. st.3.).

Pravo prijevoznika na odustanak od ugovora u slučaju neplaćanja, odnosno neurednog plaćanja vozarine, često je predviđeno određenom klauzulom ugovora o *time-charteru*. Ova klauzula poznata je kao (engl. *right to withdraw*) klauzula i ima sličan učinak kao brisovna (engl. *cancelling*) klauzula, samo dok se *cancelling* klauzula ugovara u korist krcatelja, klauzula o pravu na povlačenje broda djeluje u korist prijevoznika.

Povlačenje broda prijevoznik mora izvršiti u vrlo kratkom roku (promptno), odnosno u razumnom roku. Što se smatra razumnim rokom zavisi od okolnosti svakog pojedinog slučaja. O donesenoj odluci naručitelju se mora dostaviti pisana obavijest. U trenutku kada je naručitelj primio obavijest o povlačenju dolazi do

jedan dan s plaćanjem i slijedećeg dana je platio, a prijevoznik je otkazao ugovor i povukao svoj brod. Presuda House of Lords glasila je da je prijevoznikov postupak ispravan, jer se prekršaj obveze da se plaćanje izvrši unaprijed ne može popraviti naknadnim plaćanjem. Naručitelja te obveze može osloboditi samo prijevoznik, ali o tome u ovom slučaju nije bilo dokaza. Vidi, Ivamy, H., *Casebook on Carriage by Sea*, London, 1977, str. 13.

³⁶ U slučaju "The Teno (House of Lords) 1978." daje se pravo da se potpuno i ispravno odbije šteta za tzv. *Speed deficiency*. Vidi, Ivošević, B., o.c., str.87.

povlačenja broda i raskida ugovora.

Nakon što se steknu uvjetu za povlačenje broda, naručitelj više ne može svojim radnjama utjecati na promjenu nastale situacije, posebno ne naknadnim plaćanjem. Ako zapovjednik broda³⁷ i prihvati izvjesne naručiteljeve naloge u odnosu na izvršenje ugovora, a nakon što su se stekli uvjeti za raskid, to je bez pravnog značaja i izjava o raskidu ostaje na snazi.

Nadalje, potrebno je uvijek voditi računa o tome da povlačenje broda (engl. *withdrawal*) ujedno znači i odustanak od ugovora. Ono mora biti bezuvjetno i trajno.³⁸

Kao i kod brisovne klauzule, pravo na raskid ugovora povlačenjem broda ne temelji se na krivnji, pa ugovorne strane ne bi trebale imati međusobne zahtjeve iz naslova pričinjene štete. Međutim, prijevoznik ima pravo na naknadu štete ako je nakon raskida ugovora o *time charteru* došlo do pada vremenskih vozarina na tržištu, pa je pretrpio stvarnu štetu.³⁹

Također, postoji razlika u stavu američke i engleske sudske prakse u odnosu na ostvarenje prava na naknadu štete. Prema stajalištu engleske sudske prakse ovo pravo postoji samo u slučaju stvarno prouzročene štete, koja se ogleda u padu vozarine⁴⁰. Američka sudska praksa priznaje pravo i na naknadu apstraktne štete⁴¹ koje proizlazi iz povrede urednog plaćanja koje se smatra bitnom.

PZ u čl. 581., st. 3. propisuje kako prijevoznik može odustati od ugovora i kada

³⁷ Ova sporna pitanja u engleskoj sudskoj praksi meritorno su raspravljana u sporovima "The Gorgios C. (1971)." i "The Aeguousiotis (1977)". U prvom sporu Lord Denning je istaknuo kako obavijest zapovjedniku o povlačenju broda nije dovoljna, već da se obvezatno mora obavijestiti naručitelja. *Ibidem*, str.87.

³⁸ Poblize, Carver, T. G., o.c., str. 338.

³⁹ Vidi, Carver, T. G., o.c., str. 339.

⁴⁰ Tako je u sporu "AB Corporation v. CD Company" brodar povukao brod prije isteka ugovora ne navodeći razloge takvog postupanja. Spor je podnesen na rješavanje Arbitraži u Londonu. Arbitražni sud je u svojoj prvoj odluci osudio brodara na naknadu štete zbog jednostranog raskida ugovora. Nakon toga, stranke su od Arbitraže zatražile odluku o tome može li tužitelj tražiti naknadu nezakonitog profita koji je tuženik ostvario nakon raskida ugovora, a za vrijeme za koje je ugovor trebao trajati. Arbitražni sud je zauzeo stav kako je tužba za nezakoniti profit alternativna tužba koja se ne može kumulirati s naknadom štete radi raskida ugovora. Nezakoniti profit predstavlja samo onu razliku u zaradi koja nadilazi iznos štete zbog raskida ugovora i tužitelj tu štetu mora dokazati (mora dokazati da je zbog povećanja vozarina na tržištu broskog prostora brodar zaradio više). Vidi Lloyd's Law Reports 2002... Vol. 1.

⁴¹ Prema ZOO-u preuzetom 1991. godine nematerijalne ili neimovinske štete predstavljale su povrede subjektivnih neimovinskih prava i interesa koji su prvenstveno vezani za osobu. Zakon je u čl. 155. određivao štetu kao umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprečavanje njezinog povećanja (izmakla dobit), ali i kao nanošenje drugom fizičke ili psihičke boli ili straha (nematerijalna šteta). Odlukom Ustavnog suda Republike Hrvatske pojam nematerijalne štete obuhvaća i povredu prava ličnosti. Poblize, Vedriš, M.- Klarić, P., o.c., str. 553. Novi ZOO iz 2005. godine u čl. 1046. određuje štetu kao umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povredu prava osobnosti (neimovinska šteta). Bitna je novost da ZOO iz 2005. godine glede prava na naknadu neimovinske štete izjednačuje fizičke i pravne osobe.

vozarina nije plaćena o dospjelogosti. Navedena odredba daje pravo na odustanak od ugovora koje se ne mora koristiti.

6.2. Klauzule koje uređuju ostala davanja koja padaju na teret naručitelja

Kod *time chartera* vozarina ne pokriva sve prijevoznikove troškove, kao što je to slučaj kod brodarskog ugovora na putovanje i kod pomorsko-prijevoznčkog ugovora. Odluke o iskorištavanju broda za vrijeme trajanja ugovora o *time charteru* donosi naručitelj, pa zbog toga njega tereti i obveza snabdijevanja broda gorivom, mazivom i vodom za potrebe pogona broda. Isto tako prijevozniku nije poznato u trenutku zaključenja ugovora u koliko će luka brod pristati, pa te troškove nije moguće unaprijed obračunati i obuhvatiti vozarinom, već ih naručitelj posebno plaća u svakoj luci. Ove naručiteljeve obveze predmet su i zakonskog reguliranja u većini zemalja, pa tako i u Hrvatskoj. Zakonske norme obično su dispozitivne prirode, pa se primjenjuju u slučaju kada stranke nisu ništa ugovorile. Zbog toga su one od malog značaja, jer je pitanje komercijalnih dodatnih davanja koja terete naručitelja redovito obuhvaćeno u svim formularima ugovora o *time charteru*.

PZ prema pravima prijevoznika na komercijalna dodatna davanja ima restriktivan pristup. Sukladno odredbi čl. 582. PZ-a kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod naručitelj je dužan, pored plaćanja vozarine, opskrbljivati brod na svoj trošak pogonskim gorivom i mazivom i vodom potrebnom za pogonske strojeve broda i druge strojne uređaje broda, te platiti lučke i plovidbene naknade. Dakle, naručitelj ne duguje nikakva druga davanja izuzev onih koja su u čl. 582. navedena, jer se u teoriji⁴² i sudskoj praksi zauzima stajalište o potrebi tumačenja ovog članka u naručiteljevu korist.

Standardne forme ugovora o *time charteru* također sadrže odredbe o dodatnim naručiteljevim obvezama (pored obveze na plaćanje vozarine). *Baltim charter*-partija obuhvaća sva davanja predviđena čl. 582. PZ-a, ali i mnoga druga. Prema klauzuli *Baltim*-a naručitelj je obavezan osigurati i platiti i npr. naknadu za privez, prolaz kanalima, tegljenje, agencijske i druge provizije, troškove pripreme ukrcaja i samog ukrcaja, troškove slaganja i ravnanja, troškove iskrcanja, vaganja, prebrojavanja i predaje tereta, troškove inspekcije skladišta, troškove zadržavanja broda, kao i izdatke za vrijeme karantene (uključujući i troškove čišćenja i dezinfekcije broda).

NYPE charter-partija u nešto sažetijoj formi sadrži istovjetne odredbe, dok za razliku od *Baltim*-a precizira stranačke obveze u vezi s troškovima dezinfekcije i

⁴² Vidi, Brajković, V.-Čolović, I.-Filipović, V.-Jakaša, B.- Pallua, E-Tomašić, V.- Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Zagreb, 1981. godina. str. 244. Odredbu ovog članka treba striktno tumačiti u korist naručitelja. To znači da osim navedenih troškova on ne snosi nikakve druge. To se posebno odnosi na plaćanje i na ostale troškove posade.

deratizacije, koji prema Baltime-u terete naručitelja, a prema NYPE-u se dijele tako da ako su ti troškovi prouzročeni bolešću posade onda terete prijevoznika, a ako su posljedica tereta koji je prevožen ili luka u kojima se pristajalo, onda padaju na teret naručitelja.

Obveza plaćanja dodatnih troškova ne postoji na strani naručitelja kod brodarskog ugovora na putovanje, a niti kod pomorsko-prijevozničkog ugovora, jer su svi ti troškovi uračunati u vozarinu pa ih je dužan podmiriti prijevoznik iz primljene vozarine. To je moguće jer su svi elementi, pa i troškovi određenog putovanja kod ovih vrsta ugovora, unaprijed poznati, dok kod ugovora o *time charteru* ti troškovi, odnosno njihova veličina, nije poznata prijevozniku, pa nije moguće unaprijed napraviti točne kalkulacije.

7. KLAUZULE KOJE UREĐUJU PRIJEVOZNIKOVU OBVEZU NA UREDNO IZVRŠENJE UGOVORA

PZ u čl. 520. propisuje kako je prijevoznik dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku, a ako vrijeme putovanja nije ugovoreno prijevoznik je dužan obaviti putovanje u primjerenom roku.⁴³ Kod svih prijevoznih ugovora postoji prijevoznikova obveza (izričita ili prešutna) da prijevoz stvari izvrši na vrijeme bez neopravdanog skretanja s ugovorenog puta.⁴⁴

Kod ugovora o *time charteru* ova prijevoznikova obveza precizira se samim ugovorom. Kod oba formularna ugovora, koja su predmet našeg razmatranja, ova obveza je istovjetna i glasi da će zapovjednik broda izvršavati putovanje sa najvećom mogućom brzinom (... the Capitan shall prosecute his voyages with the utmost despatch). Iste odredbe postoje i kod većine ostalih poznatih tipova čarter-partija, no postoje i izuzeci kao što je to Tanker Time Charter Party (Code Name: STB form). Tim formularnim ugovorom prijevoznik garantira da je brod sposoban održavati i da će u tijeku trajanja ugovora imati u ugovoru preciziranu prosječnu brzinu u svim vremenskim uvjetima, posebno kad je pod ukrcajem, a posebno kada plovi u balastu.

Analizom gornjih odredbi, na prvi pogled bi se moglo zaključiti kako klauzula *with utmost despatch* zahtjeva od zapovjednika obavljanje prijevoza maksimalnom brzinom koju brod može postići.

Međutim, razni primjeri iz sudske prakse pokazuju kako se ta klauzula odnosi na obvezu pravilnog i ekonomičnog korištenja ugovorenog vremena u okvirima

⁴³ Vidi, Jakaša, B., *o.c.*, str. 256. Prof. Jakaša ističe da se pod primjerenim rokom podrazumijeva rok suglasno ustaljenim običajima u pomorstvu koji u prvom redu zavisi od brzine i pravca plovidbe.

⁴⁴ Poblize, Ivošević, B., *o.c.*, str. 28.

normalne upotrebe broda sukladno njegovim uobičajenim plovidbenim i drugim svojstvima, kao što je brzina plovidbe u raznim uvjetima, brzina kojom može krcati i iskrcavati teret itd.

Pitanje koje se redovito postavlja u vezi s obvezom pravovremenog izvršenja pojedinih putovanja jest pitanje utjecaja drugih klauzula iz ugovora na prijevoznikovu, odnosno zapovjednikovu obvezu da prijevoz obavlja najvećom mogućom brzinom i efikasnošću. To su klauzule koje prijevozniku daju prava na oslobođenja u određenim situacijama i poznate su kao *exceptions clauses*.

Opće prihvaćeno oslobođenje prijevoznika u odnosu na uredno izvršenje njegovih obveza iz ugovora o prijevozu je oslobođenje od odgovornosti za nautičke greške zapovjednika i članova posade, a ako su nautičke pogreške posljedica tereta koji je prevožen ili luka u kojima se pristajalo, onda padaju na teret naručitelja.

8. KLAUZULE KOJE UREĐUJU NARUČITELJEVO PRAVO NA OBUSTAVU VOZARINE U ODREĐENIM SLUČAJEVIMA

Kod *time chartera* naručitelj je obavezan plaćati ugovorenu vozarinu kroz cijeli ugovoreni period, u pravilu mjesečno unaprijed i bez zakašnjenja. Ova njegova obveza, u pojedinim slučajevima može biti isključena odredbama samog ugovora ili u slučaju kada prijevoznik ne ispunjava svoje ugovorne obveze.⁴⁵

Takve odredbe u formularima ugovora o *time charteru* nazivaju se *off-hire* klauzule.

T.E. Scrutton ističe kako se u većini čarter-partija *off-hire* klauzule ugovaraju kod nedostataka u ljudstvu, skladištima, kvaru na mašinama, šteti i drugim specifičnim događajima koji sprečavaju rad broda na više od 24 sata, te će obveza na plaćanje vozarine prestati dok brod ponovno ne bude u stanju nastaviti s izvršenjem ugovora.⁴⁶

Sukladno odredbi čl. 581. st. 2. PZ-a za trajanja smetnje u iskorištavanju broda u tijeku važenja brodarskog ugovora na vrijeme, vozarina se plaća samo kada je smetnja na strani naručitelja ili zbog izvršenja njegovog naloga. PZ ne propisuje rok koliko ta smetnja treba trajati kako bi došlo do obustave vozarine, već je to prepustio ugovoru i postojećoj praksi.

Odgovarajuće odredbe o *off-hire* periodima sadrže svi noviji zakoni kao npr. nizozemski, poljski itd.

Rodière ispituje teorijske razloge zbog kojih je opravdano neplaćanje vozarine u razdobljima kada dolazi do prekida korištenja broda. Po njegovom mišljenju vozarina

⁴⁵ Vidi, Scrutton, T.E. , *o.c.*, str. 404.

⁴⁶ Vidi, Scrutton, T.E. , *o.c.*, str. 410.

se duguje samo razmjerno vremenu za koje je brod efektivno na raspolaganju naručitelju. To je zbog toga što je predmet plaćanja vozarine vrijeme za koje naručitelj može raspolagati brodom. Ako se dogodi neki nepredviđeni događaj koji sprečava korištenje usluga broda od strane naručitelja, vozarina određena na vrijeme mora biti obustavljena. Ovo gledište usvaja se i u suvremenoj pomorskoj poslovnoj i pravnoj praksi.

Do prekida plaćanja vozarine ne dolazi zbog toga što je prijevoznik bio kriv ili zbog krivnje članova posade. Prema *off-hire* klauzuli ugovorne strane su suglasne da se vozarine neće plaćati za bilo koji vremenski period kada je brod bio izvan upotrebe za više od 24 sata zbog bilo kojih okolnosti na strani broda, prijevoznika i osoblja kojim se prijevoznik u svom poslovanju služi. Na njezino djelovanje su bez utjecaja druge klauzule u čarter-partiji o eventualnoj odgovornosti, a niti slučaj više sile ne oslobađa odgovornosti, odnosno primjene klauzule. Činjenica da u formularima ugovora o *time charteru* nema jedinstveno usvojene *off-hire* klauzule, dovela je do pokušaja u teoriji i praksi da se ova klauzula što preciznije postavi.

Baltim i NYPE formularni ugovori ne vode računa o okolnostima na strani naručitelja zbog kojih on ne bi imao pravo na obustavu vozarine. Zbog toga postoje prijedlozi da se napravi dodatak *off-hire* klauzuli, koji bi trebao sadržavati sve okolnosti koje ne daju pravo na obustavu vozarine. To je ukupnost mogućih radnji i propusta i drugih okolnosti vezanih za status naručitelja, krcatelja, vlasnika tereta ili primatelja: za prirodne mane i nedostatke tereta i njegovog pakiranja, nedostatke i mane goriva i maziva i drugih vrsta snabdijevanja i materijala koji terete naručitelja, te slučajeva neophodnog ponovnog slaganja tereta prouzročenog opasnostima mora.

PZ je u ovom slučaju korak ispred suvremene pomorsko pravne prakse jer se sukladno čl. 581. st. 2. vozarina ne plaća kod ugovora o *time charteru* u slučaju smetnji u njegovom izvršenju i to svih smetnji, izuzev onih na strani naručitelja, odnosno onih nastalih u izvršenju njegovih naloga. PZ ne spominje krivnju,⁴⁷ jer polazi od objektivnog djelovanja širokog kruga okolnosti koje mogu dovesti do smetnji u izvršenju ugovora, dakle i bez krivnje. Izraz smetnja treba tumačiti kao prekid i zastoje u izvršenju ugovora, ali i kao djelomičnu prijevoznikovu nesposobnost za izvršavanje ugovornih obveza. Zakon ne predviđa nikakav rok od kada počinje teći pravo na obustavu vozarine, pa u nedostatku posebne klauzule u ugovoru, pravo na obustavu nastalo bi od trenutka nastanka smetnje.

Ipak postojanje krivnje ne bi bilo bez ikakvog značaja, jer krivnja prijevoznika predstavlja osnovu za naknadu štete, koja se može kumulirati s pravom na obustavu vozarine.

⁴⁷ Vidi, Brajković-Čolović-Filipović..., *o.c.* str.244. Za primjenu propisa iz st. 2. nije potrebno da naručitelj za smetnju bude kriv. Pod pojmom naručitelja treba obuhvatiti i sve druge korisnike prijevoza, jer oni svoje pravo prema brodaru, u ovom pogledu, izvođe iz naručiteljevog prava.

Pored prava na naknadu štete, postoji i naručiteljevo pravo na produženje vremena trajanja ugovora za onoliko za koliko je brod bio *off-hire*.

Ostaje za napomenuti da su *off-hire* događaji samo oni koji dovode do privremene nemogućnosti upotrebe broda. Stalna nemogućnost upotrebe vodila bi raskidu ugovora. Sudska praksa, pravna teorija, kao i formularni ugovori o *time charteru* predviđaju mnoge specifične događaje, koji, kada se dogode, čine brod *off-hire* i za vrijeme kojih postoji naručiteljevo pravo na obustavu plaćanja vozarine. Najčešće se spominju slijedeći događaji:

- nezgode i lom strojeva ili oštećenja trupa ili opreme, uključujući i nedostatak u snabdijevanju na teret vlasnika broda;
- havarije, partikularne i generalne, s time što su mnoge partikularne havarije obuhvaćene pod točkom 1;
- skretanje broda s ugovorenog puta (devijacija), ali devijacija prema luci skloništa zbog nevremena, utjecaja mora i leda, pada na teret naručitelja i brod ne bi bio *off-hire*;
- sudari i nasukanja, osim ako ne dolazi do primjene klauzula o isključenju trgovanja s plitkim lukama ili rijekama i lukama u kojima postoje zapreke (engl. *trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars*);
- suho dokovanje i pregledi broda⁴⁸;
- manjak u posadi broda (*crew deficiencies, deficiencies of men*) i štrajk brodske posade;
- poslovi dezinfekcije i deratizacije broda;
- uzapćenje ili rekvizicija⁴⁹ broda i smetnje upravnih organa (ali ne one prouzročene na strani tereta ili zbog naručiteljevih naloga da brod ide u takvu luku);
- smanjena brzina broda (*speed deficiency*) i prekomjerna upotreba brodskog goriva;
- nepodobnost opreme broda za krcanje tereta.

⁴⁸ U sporu "Ocean Marine Navigation Limited protiv Koch Carbon Inc. (The Dinamic)" naručitelj je zaustavio brod radi pregleda kako bi mogao dokazati svoje mnogobrojne pritužbe na izvršenje putovanja. Naručitelj je tvrdio kako je brod za vrijeme zadržavanja bio *off-hire*, dok su vlasnici držali kako je riječ o jednostranom raskidu ugovora od strane naručitelja i kako imaju pravo na naknadu štete. Arbitražni sud je odlučio kako se radilo o zaustavljanju broda od strane naručitelja i kako je on zbog toga obavezan platiti vozarinu za vrijeme zaustavljanja (sukladno čl. 60. ugovora), te da vlasnici nemaju pravo na nikakvu daljnju naknadu štete jer je nisu niti pretrpjeli. Lloyd's Law Reports 2003.; Vol. 1.

⁴⁹ Pod rekvizicijom se podrazumijeva akt državne vlasti ili druge vlasti kojim privatnu imovinu uzima na raspolaganje, korištenje ili vlasništvo radi izvršenja određenih pothvata općeg ili obrambenog interesa. Poblize, Predojević, Lj.: *Pomorski poslovni rječnik*, Otokar Keršovani, Opatija, 1988. godina, str. 436.

Predmet razmatranja sudske prakse su vrlo često pojedini najznačajniji i najčešći off-hire događaji.

U off-hire klauzulama često se nailazi na izraz *deficiency of men* (nedostatak u ljudstvu) koji se odnosi na brojčani nedostatak posade, ali i na nedostatak volje posade za rad. Također se smatra kako bolest članova posade ne predstavlja slučaj *deficiency of men* iako može biti off-hire razlog.⁵⁰

Breakdown je izraz kojim se označava kvar u strojevima, međutim *breakdown* kao off-hire događaj nastupa u onom slučaju kada je kvar toliki da dolazi do razumne potrebe za sklanjanjem broda u luku zakloništa radi popravka.

Smatra se da je rad broda *hindered* (ometan, usporavan) i u onim slučajevima kada su smetnje u radu samo djelomične. U slučaju "Hogavht v. Miller, Brother & Co (1891)" House of Lords je zauzela stajalište kako je brod čiji se glavni stroj pokvario i koji je uplovio u luku iskrcaja pomoću tegljača i pomoćnog stroja u to vrijeme bio off-hire. Međutim kada je došao u luku bio je sposoban za iskrcaj vlastitom opremom, koja je bila ispravna, pa je vrhovni sud Engleske bio mišljenja kako brod više nije off-hire, te da je naručitelj dužan za to vrijeme platiti vozarinu.⁵¹

Požar također, može biti off-hire događaj. Prema američkoj sudskoj praksi kao off-hire priznaje samo ono izgubljeno vrijeme koje se direktno može pripisati djelovanju požara.

Smanjena brzina ⁵²ne bi prema američkoj praksi bila off-hire događaj, ali bi davala pravo na naknadu štete.

Uzapćenje i rekvizicija broda mogu biti događaji koji daju pravo naručitelju na neplaćanje vozarine za vrijeme njihovog trajanja, ali oni često u cijelosti onemogućavaju ispunjenje ugovora, pa dovode do njegovog raskida.

⁵⁰ Vidi, Ivamy, H.: *Casebook on Carriage by Sea*, London, 1977., str.15. U konkretnom sporu posada je odbila ploviti izvan konvoja.

⁵¹ Poblize, Ivamy, H., ibidem, str. 24. Ističe da bi brodar u ovom slučaju imao pravo na naknadu za tegljarinu po načelima općeg prava, odnosno suglasno engleskom pravu po načelu *quantum meruit*.

⁵² U sporu "Buffracht (Cyprus)Ltd v. Bonest Shipping Co. Ltd. (The Pampilos)" brod je dan u charter 28. 1. 2000. za prijevoz tereta iz luke Spetiba u Brazilu do Bourgasu u Bugarskoj. Vlasnici su brod doveli u luku Spetiba dana 28. 1. 2000. Brod je stajao privezan 21 dan čekajući naručiteljeve naredbe. Naručitelj je tvrdio kako je brod nesposoban za plovidbu iz razloga smanjene brzine i velike potrošnje goriva, te je zbog toga umanjio vozarinu. Vlasnici su podnijeli tužbu pred arbitražom zahtijevajući naknadu štete zbog smanjenja vozarine i troškova čišćenja trupa broda od nečistoća. Tvrdili su da dok je brod bio u luci Spetiba, trup mu je obrastao planktonima i drugim morskim biljem, što je utjecalo na smanjenje njegove brzine i povećanje potrošnje ulja. Arbitratori su odlučili da tužitelji imaju pravo na naknadu manjka vozarine, ali da naručitelj nije prekršio obvezu povrata broda u dobrom stanju. Naručitelj je uložio žalbu zbog bitnih povreda postupka i pogrešne ocjene dokaza. Ključno pitanje bilo je jesu li vlasnici upotrijebili dužnu pažnju kod kupnje i primjene boje protiv obrastanja. Arbitratori su se o tom pitanju izjasnili u korist vlasnika broda s čime se složio i viši sud. U odnosu na tužbene navode o prekršenju naručiteljeve obveze da brod vrati u dobrom stanju arbitratori su zauzeli stav kako je obrastanje trupa posljedica redovite upotrebe broda (engl. ordinary tear and wear) zbog čega su odbili tužbeni zahtjev u tom dijelu, sa čime se složio i viši sud. *Lloyd's Law Reports* 2002., Vol. 2.

Zaustavljanje broda uslijed havarijskih nezgoda na brodu i teretu također može biti off-hire događaj. Suglasno sudskoj praksi, nije dovoljno smo zakašnjenje broda, već zaustavljanje podrazumijeva zadržavanje broda izazvano određenim fizičkim ili geografskim prisilama koje su direktno utjecale na izvršenje ugovora o time-charteru.

Određeni odbici od vozarine slični *off-hire* klauzuli predviđaju se i za slučaj kada kapacitet broda nije onakav kakav je prikazan u čarter-partiji. To se posebno odnosi na tankere, pa se u ugovore unosi tzv. mini *off-hire* klauzula, koja predviđa određeno smanjenje vozarine (engl. *reduction of hire*).

Pored prava na naknadu štete, naručilac ima pravo zahtijevati produženje vremena trajanja ugovora za onoliko koliko je brod bio *off-hire*.

9. KLAUZULE KOJE UREĐUJU POSEBNE SLUČAJEVE PRESTANKA UGOVORA O TIME CHARTERU

9.1. Frustration doktrina u anglo- američkom i usporednom pravu

Do primjene doktrine o osujećenju (engl. *frustration*) ugovora dolazi kada ne postoji povreda ugovora niti od jedne ugovorne strane, već na njegovo izvršenje djeluju okolnosti koje izazivaju zakašnjenje ili nemogućnost u izvršenju ugovora i na taj način dovode do njegovog prestanka⁵³. Ove okolnosti kod time chartera obično se označavaju kao “osujećenje komercijalne svrhe pothvata” (engl. *frustration of the commercial purpose of the adventure*), ali se zapravo radi o primjeni načela da ugovor uslijed iznenadnih i nepredvidljivih okolnosti, koje su nastupile bez krivnje ugovornih strana, postane nemoguć za izvršenje, te može prestati obvezivati bilo koju od ugovornih strana.

Ovakav način prestanka uobičajen je za ugovore na putovanje, prema općem pomorskom pravu ne primjenjuje se i na time charter, ali do praktične primjene ove doktrine i kod time chartera dolazi nakon I. svjetskog rata.

Carver ističe da nakon što se u I. svjetskom ratu postavilo pitanje primjene doktrine o osujećenju i na ugovore o time charteru, njezina primjenjivost i na tu vrstu ugovora konačno utvrđena u sporu “Bank Line v. Capel (1919)”. Utvrđeno je kako ratna stanja i operacije zaista utječu na sudbinu tekućih ugovora o time charteru, posebno onih s dužim rokom trajanja, na više načina, a posebno kroz rekviziciju brodova za potrebe zaraćenih strana, ali i ograničavajući moguće područje plovidbe i zabranjujući trgovačke operacije koje su bile ugovorene.⁵⁴

⁵³ Vidi, Scrutton., T.E, *o.c.*, str.111.

⁵⁴ U slučaju “Bank Line v. Capel” bila je izvršena rekvizicija broda, pa je sudac Lord Sumner izvršio utvrde-

I štrajk može izazvati slične posljedice na ispunjenje ugovora, ali osnovna razlika među njima je u tome što štrajk može prestati u svako doba, pa ga sudovi ne prihvaćaju kao opći "*frustration*" razlog. Kako bi štrajk doveo do prestanka ugovora, potrebno je pružiti dokaz o tome da konkretni štrajk dovodi do osujećenja komercijalne namjene i prave svrhe koju su stranke ugovorom željele postići.

PZ u čl. 454. st. 1. regulira višu silu koja dovodi do nemogućnosti izvršenja ugovora o prijevozu, pa tako i *time chartera*, a u st. 4. regulira djelovanje drugih okolnosti (koje također naziva višom silom) koje ugovor onemogućavaju na duže i neizvjesno vrijeme, ali ne i trajno. Možemo zaključiti kako je *frustration* doktrina zastupljena i u hrvatskom pravu kroz spomenute odredbe PZ-a. Konačan odgovor koje okolnosti predstavljaju višu silu dati će sudska praksa.

Frustration doktrina odnosi se na okolnosti koje su bez krivnje bilo koje strane dovele do nemogućnosti izvršenja ugovora, što znači da bilo koja strana koja je kriva za prestanak ugovora nema pravo koristiti se *frustration* klauzulom.

Kada dođe do prestanka ugovora temeljem *frustration* klauzule postavlja se pitanje međusobnog vraćanja učinjenih prestacija, posebno vozarine i drugih davanja.

Pravilo koje inače vrijedi za sve prijevozne ugovore da vozarina plaćena unaprijed ne podliježe obvezi vraćanja primjenjuje se i kod ugovora o *time charteru*.⁵⁵

Iz stajališta sudova Carver je izveo zaključak kako plaćanja izvršena poslije nastupanja *frustration* razloga podliježu obvezi vraćanja.

Isti stav zauzima i hrvatsko pravo na osnovi primjene instituta neosnovanog obogaćenja.⁵⁶

nje bitnih činjenica koje se moraju uzeti u obzir prilikom utvrđivanja je li došlo do osujećenja ugovora:

1. vjerojatna dužina potpune nemogućnosti upotrebe broda u *time charteru*, uzeta od datuma izvršenja rekvizicije mora se usporediti s preostalim trajanjem *charter-partije*;
 2. ne mora biti od odlučne važnosti je li izvršenje ugovora započelo ili ne, ali ta činjenica može biti od značaja u ocjeni očekivanog zakašnjenja;
 3. moraju se uzeti u obzir izričite odredbe ugovora;
 4. za određeno vrijeme izvršenje ugovora mora biti u cijelosti onemogućeno.
- Opširnije, vidi Carver, T.G., o.c., str.393.

⁵⁵ Vodeći slučaj engleske sudske prakse u ovoj materiji je "French Marine v. Compagnie Napolitaine (1921)." House of Lords zauzela je stajalište kako su naručitelji obvezni platiti vozarinu za mjesec u kojem je ugovor prestao na bazi *frustration* klauzule. Stvorene obveze do prestanka moraju se međusobno isplatiti, odnosno ako su plaćene ne mogu se natrag potraživati, a nakon nastupa raskida pa ubuduće ugovorne strane ne bi bile međusobno odgovorne. Vidi Carver, T.G., o.c., str. 407.

⁵⁶ ZOO je definirao ovaj institut u čl. 1111. st. 1. kojim je propisano da kad dio imovine neke osobe na bilo koji način prijeđe u imovinu druge osobe, a taj prijelaz nema osnove u nekom pravnom poslu, odluci suda, odnosno druge nadležne vlasti ili zakonu, stjecatelj je dužan vratiti ga, ako to nije moguće dužan je nadoknaditi vrijednost postignute koristi.

9. 2. Prestanak ugovora uslijed propasti (gubitka) broda

Učinak prestanka kod *time chartera* imaju kako stvarni potpuni gubitak (engl. *actual total loss*) tako i konstruktivni gubitak (engl. *constructive total loss*) jer se kod konstruktivnog gubitka gubi mogućnost komercijalne upotrebe broda, a što je osnovna svrha ugovora o *time charteru*. Standardni formulari ugovora o *time charteru* ne sadrže klauzulu o pravu na zamjenu broda, a ukoliko bi takva klauzula i postojala, ona ne bi proizvodila pravne učinke u slučaju propasti broda te bi dolazilo do prestanka ugovora.

O prestanku ugovora uslijed gubitka broda postoje i odgovarajuće klauzule u pojedinim formularima (NYPE, *Balttime* i *Shelltime*). Prema njima za slučaj gubitka ili nestanka broda obveza plaćanja vozarine prestaje od dana propasti broda, a za slučaj nestanka od dana kada je naručitelj imao posljednji kontakt s brodom. U odnosu na unaprijed plaćenu, a nezarađenu vozarinu postoji obveza vraćanja.

9. 3. Prestanak uslijed zakašnjenja u izvršenju ugovora o *time charteru*

Do zakašnjenja može doći i prije početka izvršenja ugovora. Dakle, radi se o zakašnjenju prijevoznika sa predajom broda, a naručitelj u tom slučaju ima pravo koristiti se brisovnom klauzulom. Međutim, ako takve klauzule ne bi bilo ili se stranke njome ne žele koristiti, onda do raskida na početku izvršenja ugovora može doći samo u slučaju dužeg ili neizvjesnog zakašnjenja. Zakašnjenje mora biti takvo da radikalno utječe na sudbinu ugovora na način što za ugovorne strane nema više onu svrhu koju su stranke željele njegovim zaključenjem postići.⁵⁷

U engleskoj sudskoj praksi postoji spor o tome je li trajanje zakašnjenja faktičko ili pravno pitanje.⁵⁸

Hrvatsko pomorsko pravo zauzima stajalište kako se radi o faktičkom pitanju, odnosno radi li se o dužem ili neizvjesnom zakašnjenju utvrđuje se u svakom pojedinom slučaju.

⁵⁷ Vidi, Wilford, Coghlin, Healy, *o.c.*, str.181.

⁵⁸ Vodeći spor prema kojem utvrđivanje okolnosti koje mogu dovesti do prestanka ugovora zbog zakašnjenja predstavlja pravno pitanje je "Davis Contractors v. Fareham UDC". Vodeći slučaj u suprotnom pravcu, prema kojem se radi o faktičkom pitanju je "Universal Cargo Carriers v. Citati" u kojem je sudac Devlin zauzeo stajalište prema kojem dok je primjena doktrine osujećenja pravno pitanje, procjena perioda zakašnjenja potrebnog za osujećenje je faktičko pitanje. *Ibidem*, str. 189.

9.4. Produženje ugovorenog vremena kao razlog prestanka ugovora o time charteru

Produženje ugovorenog vremena zbog određenih okolnosti koje su iskrsele u tijeku izvršenja ugovora samo je jedan specifičan oblik zakašnjenja. Ovakvo produženje nema veza s pravom produženja ugovorenog vremena u vezi sa završetkom posljednjeg putovanja (primjena *overlap* i *underlap* teorije).

Zadržavanje broda u luci ili promjena ili nemogućnost izvršenja putovanja ugovorenim ili uobičajenim putem, najčešće uslijed ratnih operacija, su okolnosti koje mogu dovesti do prestanka ugovora, ali i do prekoračenja ugovorenog vremena koje ne mora biti priznato kao razlog za prestanak. U formulare ugovora o time charteru redovito se unosi odredba da ako je smetnja takve prirode da trajno onemogućava izvršenje ugovora ili je neizvjesno koliko dugo će trajati, dolazi do prestanka ugovora.

9.5. Prestanak ugovora uslijed prekomjernih financijskih gubitaka

Ugovor o time charteru spada i u poslove trgovačkog prava, pa njegovim zaključenjem stranke žele ostvariti profit. To se u prvom redu odnosi na naručitelja, ali i prijevoznik ostvaruje profit naplaćujući naručitelju vozarinu. On može zaraditi i na razlici u vozarini ako je u trenutku zaključenja ugovora pravilno procijenio buduća kretanja vozarine na tržištu brodskog prostora.

Financijski gubitci koje suvremena pomorsko pravna praksa priznaje kao razlog prestanka ugovora i koji se najčešće navode u formularnim ugovorima, su oni gubitci koje ugovorne strane pretrpe uslijed iznenadnih promjena (iznenadno produženje trajanja ugovora, veliko zakašnjenje ili predugo ili neizvjesno zadržavanje broda) koje i inače, nezavisno od nastalih financijskih gubitaka dovode do prestanka ugovora.

9.6. Prestanak ugovora uslijed rata, štrajka i njihovih posljedica

O ovim načinima prestanka ugovora o time charteru bilo je riječi prilikom obrade *frustration* doktrine. Kako je ugovor o time charteru ne izvjestan način ugovor s dužim rokom trajanja (zaključuje se na 2,3, a neki i do 5 godina) često se događa da za vrijeme trajanja ugovora dolazi do ratnih operacija koje sprječavaju njegovo izvršenje, pa onda ugovor prestaje.

U formularnim ugovorima o time charteru putem ugovaranja zona plovidbe nastoji se spriječiti nemogućnost izvršenja ugovora uslijed rata, nemira, pobuna, općih štrajkova itd.

10. ZAKLJUČAK

Ugovor o *time charteru* je vrlo čest ugovor u međunarodnom pomorskom prijevozu. Kod sklapanja ugovora najčešće se koriste standardni obrasci ugovora o *time charteru*, koji su uobičajeni i čiji je sadržaj poznat ugovornim stranama, kako bi se skratilo vrijeme pregovaranja, ali i izbjegli neželjeni sporovi među strankama.

Najpoznatiji standardni obrasci su *Baltim Form* i *New York Produce Exchange Form*, koji su po svom sadržaju vrlo slični, no određene razlike između ove dvije forme, na koje smo ukazali proučavajući konkretne klauzule ugovora, ipak postoje. Kada je riječ o obliku ugovora o *time charteru* Pomorski Zakonik propisuje obvezni pisani oblik ugovora uz sankciju njegove ništavosti ako se ugovor ne sklopi u pisanom obliku (*forma ad solemnitatem*). Mišljenja smo kako bi *de lege ferenda* trebalo uvesti formu *ad probationem* koja služi samo u svrhu dokazivanja, postojanja i sadržaja ugovora, pa nepostojanje pisanog ugovora ne bi dovodilo do njegove apsolutne ništavosti.

U ovom radu bilo je riječi o klauzulama koje se unose u ugovore o *time charteru*, a kojima se reguliraju pitanja poput trajanja ugovora o *time charteru* (*about clause*), izvršenja ugovora o *time charteru* (*maintenance clause*, *cancelling clause*, *employment and indemnity clause*, *redelivery clause*), plaćanja vozarine (*right to withdraw*, *off-hire clause*), te klauzule koje uređuju posebne slučajeve prestanka ugovora o *time charteru* (*frustration clause*).

Naše stajalište je kako bi se u hrvatskom pomorskom zakonodavstvu trebala prihvatiti neka rješenja iz klauzula koje su se formirale međunarodnoj poslovnoj i pravnoj praksi. To se u prvom redu odnosi na *maintenance clause* koja predviđa prijevoznikovu obvezu održavanja broda sposobnim za plovidbu tijekom cjelokupnog ugovorenog razdoblja, kao i *indemnity clause* koja određuje da ako je teretnicu potpisao zapovjednik broda u svojstvu naručiteljevog agenta, naručitelj je dužan obešteti prijevoznika za sve štete koje nastanu na teretu koji se prevozi temeljem tako potpisane teretnice, a koje je prijevoznik naknadio trećima.

LITERATURA:

1. CARVER, THOMAS GILBERT: *Carriage by Sea*, 12. ed, London , 1971.
2. GILMORE GRANT- BLACK CHARLES: *The law of admiralty*, The Fundation Press, Mineola, NY,1975.
3. GRABOVAC, IVO: *Odgovornost prijevoznika*, Split, 1989.
4. GRABOVAC, IVO: *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991.

5. GRABOVAC, IVO: *Pomorski zakonik*, Informator, Zagreb, 1994.
6. GRABOVAC, IVO: *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split 1997.
7. GRABOVAC, IVO: *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997.
8. GRABOVAC, IVO: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
9. IVAMY, HARDY: *Casebook on Carriage by Sea*, London, 1977.
10. IVOŠEVIĆ, BORISLAV: *Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod*, Institut za pomorstvo i turizam, Kotor, 1984.
11. JAKAŠA, BRANKO: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, 3. knjiga, *Ugovori o iskorištavanju brodova*, Informator, Zagreb, 1980.
12. MANCA, PLINIO: *The Italian code of navigation*, Milano, 1958.
13. PAVIĆ, DRAGO: *Pomorsko pravo II. Knjiga, Pravo pomorskih prijevoza*, Split, 2002.
14. POLIĆ-ĆURČIĆ VESNA: Stupanje na snagu Hamburških pravila i njihov utjecaj na pomorsku privredu, *UPP* br.1-2, 1992.
15. *Pomorska enciklopedija*, II izdanje, JAZU, Zagreb 1985.
16. *Pomorski zakonik*, NN br.181/94.
17. SCRUTTON, THOMAS EDWARD: *Charterparties and Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, London, 1948
18. VEDRIŠ, MARTIN- KLARIĆ, PETAR: *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb, 1998.
19. WILFORD, COGHLIN, HEALY: *Time-Charters*, London 1978.
20. *Zakon o obveznim odnosima*, NN br. 35/2005.

Summary:

CLAUSES IN TIME CHARTER CONTRACTS

This paper analyses time charter contract and standard forms which are usually used in international maritime transport. The paper especially deals with clauses which regulate: duration of contract, performance of contract, hire and special ways of ending of time charter contract. It tries to compare standard forms with solutions accepted in Croatian Maritime Law.

Key words: *time charter, standard forms, NYPE form, Baltime form, maintenance clause, cancelling clause, employment and indemnity clause, redelivery clause, right to withdraw, off-hire clause, frustration.*

DOKUMENTACIJA

Pregled međunarodnih instrumenata

uz hrvatski prijevod, datume potpisivanja i stupanja na snagu za RH

Objavljuje se pregled međunarodnih instrumenata oblikovan u tablicu s podacima koji su relevantni za Republiku Hrvatsku.

Za izvore podataka korištene su relevantne publikacije međunarodnih organizacija, odnosno njihove službene web stranice. Većina instrumenata je pronađena u publikaciji ***Ratification of Maritime Conventions (RMC)***. Selektirani su prema važnosti za RH – isključene su neke konvencije koje se odnose samo na određene države u svijetu, a uvrštene su neke konvencije regionalnog značaja koje bi mogle zanimati RH (iz područja zaštite mora i okoliša). U RMC su zadnje objavljene promjene iz listopada 2005., pa je bilo potrebno konzultirati podatke na internetskim stranicama Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodnog pomorskog odbora (CMI), Ujedinjenih naroda (UN) – Europske ekonomske komisije (ECE), Međunarodne organizacije rada (ILO), i sličnih izvora.

Za prijevode su konzultirani službeni izvori: glasilo ***Narodne novine – Međunarodni ugovori***; ako postoji stariji prijevod, naveden je izvor ***Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi*** ; a posebna je pažnja posvećena prijevodima objavljenima u časopisu ***Poredbeno pomorsko pravo (PPP)*** - izdavač je Jadranski zavod HAZU. Može se uočiti da su mnogi instrumenti stručno prevedeni i objavljeni u časopisu i ranije nego u službenim glasilima, za neke instrumente postoji samo prijevod u časopisu, a za neke je instrumente u časopisu objavljen prijevod Nacrta ili Revizije.

Također se mnogo podataka moglo provjeriti i u online katalogu knjižnice JZ HAZU, jer su upisivane veze među jedinicama, dokumentima u službenim publikacijama, odn. u našem časopisu.

Popis instrumenata u tablici grupiran je tematski (i grafički odvojen) :

- međunarodno javno pravo
- jurisdikcija, arbitraža
- sigurnost plovidbe
- privilegiji, hipoteke, upisnici
- prijevoz stvari i putnika (osim pomorskog prijevoza uključeni su i zračni,

- cestovni i željeznički, te konvencije vezane uz unutrašnju plovidbu)
- radnopravni odnosi
- zaštita od onečišćenja.

Za svaku jedinicu, međunarodni instrument, u tablici su navedeni :

- **naslov** (i eventualno službeno prihvaćeni skraćeni naslov) na engleskom jeziku ;
- **izvor 1**: oznaka u dokumentaciji *Ratification of Maritime Conventions (RMC)*, i/ili oznaka dokumenta u UN-ovim zbirkama, i/ili oznaka dokumenta u IMO-vim bazama podataka, i/ili naziv organizacije na čijim je stranica pronađen podatak ;
- **prijevod na hrvatski jezik** (u službenim glasilima RH, odn. SFRJ; u časopisu *Poredbeno pomorsko pravo*) ;
- **izvor 2**: podatak o publikaciji u kojoj je objavljen prijevod (kratica naslova, broj / godina) ;
- **dopuna, izmjena (veza)**: polje koje sadrži podatak - oznaku jedinice u tablici koje su srodne ; podatak o tekstualnim proširenjima izvornog teksta konvencija (npr. izmjene, dopune) ; još poneki podatak koje je objašnjen u polju 'Napomena' ;
- **mjesto potpisivanja**: upisani su pronađeni podatci o gradovima u kojima su međunarodni instrumenti donešeni, potpisani (pravopis je usklađen s uputama u Priručniku za pravilno pisanje) ;
- **datum potpisivanja / usvajanja** instrumenta (gggg-mm-dd) ;
- **datum stupanja na snagu** instrumenta (gggg-mm-dd) ;
- slijede podatci koji se odnose na **Republiku Hrvatsku** (osjenčano sivo) :
 - **datum potpisivanja / usvajanja** instrumenta (gggg-mm-dd) ; i eventualno kratice koje se odnose na način usvajanja:
 - r – ratifikacija (bez uvjeta)
 - r(R) – ratifikacija (uz uvjet, izjavu, notifikaciju)
 - a – pristupanje (bez uvjeta)
 - a(R) – pristupanje (uz uvjet, izjavu)
 - s – sukcesija (bez uvjeta)
 - s(R) – sukcesija (uz uvjet)
 - **datum polaganja** instrumenta (gggg-mm-dd) ;
 - **datum stupanja na snagu** instrumenta (gggg-mm-dd) ;
 - za starije instrumente, prije 1990.g., navedeni su podatci o datumima vezanima za **Jugoslaviju** (FNJR, SFRJ) :
 - **datum potpisivanja / usvajanja** instrumenta (gggg-mm-dd) i eventualno kratice koje se odnose na način usvajanja ;
 - **datum polaganja** instrumenta (gggg-mm-dd) ;
 - **datum stupanja na snagu** instrumenta (gggg-mm-dd) ;

- **Napomene:** sadrže potrebna objašnjenja uz oznake zvjezdice (*, **), podatak o sukcesiji, ili dr.

Popis kratica :

A/	dokumentacija IMO-a
CMI	Comité Maritime Internationale
ECE	Economic Commission for Europe
ETS	dokumentacija iz baza komisija EU
I.	oznake iz zbirke UN Treaty Series
ICC	International Criminal Court
ILO	International Labour Organization
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organization
LEG/	Legal Committee (-IMO)
LTS	oznake iz zbirke UN
NN-MU	<i>Narodne novine – Međunarodni ugovori</i>
OJEC	dokumentacija iz baza komisija EU
PPP	<i>Poredbeno pomorsko pravo</i>
RMC	<i>Ratifications of Maritime Conventions</i>
SL SFRJ - MU	<i>Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori</i>
TD/	dokumentacija UNCTAD-a
UPP	<i>Uporedno pomorsko pravo</i>
	UPPPK <i>Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja</i>

Korišteni izvori:

- **Ratification of Maritime Conventions** / edited by Institute of Maritime Law, University of Southampton. London : LLP/Informa, 1990-2005 (ISBN 1-85044 301-7)
- www.imo.org/Conventions/
- www.comitemaritime.org/ratific/
- www.unece.org/trans/
- www.un.org i <http://untreaty.un.org/ilc>
- www.ilo.org i baze : Labordoc <http://labordoc.ilo.org> i ILOLEX <http://www.ilo.org/ilolex/>
- www.nn.hr (**Narodne novine – Međunarodni ugovori**)
- **Poredbeno pomorsko pravo.** God.1, br.1 (1958) - ; (raniji nazivi: *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, odn. Uporedno pomorsko pravo*) <http://www.hazu.hr/jzavod/ppp.html>
- www.mmtpr.hr

- www.mei.hr/
- www.vlada.hr/zakoni/
- www.sabor.hr
- katalog knjižnice JZ HAZU : www.hazu.hr/~marula/www/knjiz.htm
- Lončarić,M.; Bičanić,A. Priručnik za pravilno pisanje. Zagreb : Profil, 1998.

obrađa:

Marula Vujasinović, dipl.bibl.
voditeljica knjižnice JZ HAZU

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention on the International Maritime Organization (IMO), 1948, as amended	RMC 1.10			amendm 1964 – 1979 RMC 1.80 RMC 1.90	Ženeva	1948-03-06	1958-03-17	a	1992-07-08	1992-07-08	1960-02-12			
Amendments to the IMO Convention relating to the institutionalization of the Facilitation Committee in the Convention, 1991	RMC 1.80 A.724(17)			RMC 1.10		1991-11-07	-	-	-	-				
Amendments to articles 16, 17 and 19 of the IMO Convention	RMC 1.90 A.725(18)			RMC 1.10		1993-11-04	2002-11-07	r	2001-11-20	2002-11-07				
Convention on the High Seas, 1958	RMC 1.100 1.6465	Konvencija o otvorenom moru, iz 1958.	SL SFRJ-MU 4 / 1965 NN-MU 12 / 1994		Ženeva	1958-04-29	1962-09-30	s	1992-04-03	1993-08-03	1958-04-29 1966-01-28			RH: sukcesija (NN-MU 1 / 1992)
Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, 1958	RMC 1.110 1.8164				Ženeva	1958-04-29	1966-03-20	-	-	-	1958-04-29 r	1966-01-28	1966-03-20	
Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958	RMC 1.120 1.7477	Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, iz 1958.	NN-MU 12 / 1994		Ženeva	1958-04-29	1964-09-10	s	1992-08-03	1992-09-03	1958-04-29 1966-01-28			RH: sukcesija
Convention on the Continental Shelf, 1958	RMC 1.130 1.7302	Konvencija o epikontinentskom pojasu, iz 1958.	NN-MU 12 / 1994		Ženeva	1958-04-29	1964-06-10	s	1992-08-03	1992-09-03	1958-04-29 1966-01-28r			RH: sukcesija

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Optional Protocol of Signature concerning the Compulsory Settlement of Disputes, 1958	RMC 1.140 1.6466				Ženeva	1958-04-29	1962-09-30	-	-	-	1958-04-29 r	1966-01-28	-	
UN Convention on the Law of the Sea, 1982	RMC 1.170	Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, iz 1982.	NN-MU 9 / 2000	RMC 1.171 RMC 1.173	Montego Bay	1982-12-10	1994-11-16	s(R)	1995-04-05	1995-05-05	1982-12-10 s	-		
Agreement relating to the Implementation of Part XI of the UN Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, adopted by the General Assembly on 28 July 1994	RMC 1.171 A/RES/48/263	Sporazum o primjeni XI. dijela konvencije UN o pravu mora od 10. prosinca 1982.	NN-MU 9 / 2000	RMC 1.170		1994-07-28	1996-07-28	-	1995-04-05 1995-05-05	1996-07-28		-		
Agreement for the Implementation of the Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea of 10 Dec 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, 1995	RMC 1.173 A/CONF.164/3 7			RMC 1.70		1995-08-04	2001-12-11	-	-	-		-		
International Convention for the Unification of Certain Rules concerning the Immunity of State Owned Ships, 1926, and Additional Protocol, 1934 (Immunity State Owned Ships, 1926/1934)	RMC 2.05			Prot. 1934	Bruxelles	1926-04-10 1934-05-24	1937-01-08	-	-	-		-		
International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952 (Arrest, 1952)	RMC 2.10 1.6330	Medunarodna konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952. Nauci revizije Medunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. (Lisabon, 1985.)	SL SFRJ-MU 12 / 1967 UPPPK 105-6 / 1985		Bruxelles	1952-05-10	1956-02-24	a	1992-07-30	1991-10-08		1967-07-25	1968-01-25	RH: sukcesija

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	miesto potpis.	datum potp/usvaj.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
International Convention on Arrest of Ships, 1999 (Arrest, 1999)	RMC 2.15 A/CONF.186/6	Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova, iz 1999.	ppp 156 / 2002		Ženeva	1999-03-12	-	-	-	-	
International Convention for the Unification of Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 1952 (Collision/Civil Jurisdiction, 1952)	RMC 2.20 I.6331	Međunarodna konvencija za ujedinjavanje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar, 1952.	SL SERJ-MU 12 / 1956		Bruxelles	1952-05-10	1991-10-08	1952-05-10 r(R)	1955-03-14	1955-09-14	RH: sukcesija
International Convention for the Unification of Certain Rules concerning Penal Jurisdiction in Matters of Collision or other Incidents of Navigation, 1952 (Collision/Penal Jurisdiction, 1952)	RMC 2.30 I.6332	Međunarodna konvencija za ujedinjavanje nekih pravila o krivičnoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode, 1952.	SL SERJ-MU 3 / 1955		Bruxelles	1952-05-10	1991-10-08	1952-05-10 r(R)	1956-04-21	1956-10-21	RH: sukcesija
Compensation for Damages in Collision Cases (Lisbon Rules, 1987)	CMI	Pravila o naknadi štete u slučaju sudara brodova (Lisabonska pravila, 1987.)	UPPPK 115-6 / 1987		Bruxelles	1987-04-11					
Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea, 1949	UN	Ženevska konvencija za poboljšanje položaja ranjenika, bolesnika i brodolomaca oružanih snaga na moru	NN-MU 5 / 1994		Ženeva	1949-08-12	1991-10-08				RH: sukcesija
Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters. and annexed Protocol, 1968 (Bruxelles Jurisdiction, 1968)	RMC 2.40			Prot 1968 RMC 2.45	Bruxelles	1968-09-27	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol of 1971 concerning the Interpretation by the Court of Justice of the Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters, 1968	RMC 2.45 OJEC 1978 L 304/77				RMC 2.40	Bruxelles	1975-09-01	-	-	-	-	-	-	
European Convention on State Immunity, 1972	RMC 2.50 ETS 74				RMC 2.60	Basel	1976-06-11	-	-	-	-	-	-	
Additional Protocol to the European Convention on State Immunity, 1972	RMC 2.60 ETS 74A				RMC 2.50	Basel	1985-05-22	-	-	-	-	-	-	
Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969	UN Treaty Series, Vol.1155	Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora, 1969.	SL.SFRJ-MU 30 / 1972 NN-MU 16 / 1993 9 / 1998		Beč	1969-05-23								RH: sukcesija
Convention on Succession of States in Respect of Treaties, 1978	UN Treaty	Bečka konvencija o sukcesiji država glede međunarodnih ugovora, 1978.	SL.SFRJ-MU 30 / 1980 NN-MU 16 / 1993 9 / 1998		Beč	1978-08-23	-							RH: sukcesija
Effects of Armed Conflicts on Treaties – Resolution No. 2	IDI (Helsinki)	Učinci oružanih sukoba na ugovore – Rezolucija br. 2	UPPPK 107-8 / 1986			Helsinki								
EFTA Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters, 1988, and Protocols 1, 2, and 3 (Lugano Jurisdiction, 1988)	RMC 2.90 OJEC 1988 L 319/9				Protocols 1, 2, 3	Lugano	1992-01-01							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Council Regulation (EC) No. 44/2001 of 22 December 2000 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Jurisdiction Regulation)	RMC 2.100 EC			amendm 2002		2002-03-01		-	-	-	-	-	-	
Convention on the Service in the Member States of the European Union of Judicial and Extrajudicial Documents in Civil and Commercial Matters, 1997	RMC 2.110 OI C 261/1			RMC 2.120	Bruxelles	1997-05-26	-	-	-	-	-	-	-	
Protocol on the Interpretation, by the Court of Justice of the European Communities, of the Convention on the Service in the Member States of the EU of Judicial and Extrajudicial Documents in Civil and Commercial Matters, 1997	RMC 2.120			RMC 2.110	Bruxelles	1997-05-26	-	-	-	-	-	-	-	
Protocol on Arbitration Clauses, 1923	RMC 2.200 (LTS) 0678	Protokol o arbitražnim klauzulama, iz 1923.	UPPPK 2 / 1958		Ženeva	1923-09-24	1924-07-28	s	1993-07-26	1993-08-26	1959-03-13 s	-		
Convention on the Execution of Foreign Arbitral Awards, 1927	RMC 2.210 (LTS) 2096	Konvencija za izvršenje stranih arbitražnih odluka, iz 1927.	UPPPK 2 / 1958		Ženeva	1927-09-26	1929-07-25	s	1993-07-26	1993-10-26	1959-03-13 s	-		
Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 1958	RMC 2.220 14739	Konvencija o priznanju i izvršenju stranih arbitražnih odluka, iz 1958.	UPPPK 2 / 1958		New York	1958-06-10	1959-06-07	s	1993-07-26	1993-10-24	1982-02-26 a	-		

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
European Convention on International Commercial Arbitration, 1961	RMC 2.230 1.7041	Europska konvencija o međunarodnoj trgovačkoj arbitraži, iz 1961.	SL SFRJ-MU 12/63 NN-MU 4/94		Ženeva	1961-04-21 s	1964-01-07			1993-10-24	1961-04-21 s	-		
Inter-American Convention on International Commercial Arbitration, 1975	RMC 2.240 (f) 24384				Panama		1976-06-10			-	-	-	-	
Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of other States, 1965	RMC 2.250 1.8359				Washington		1966-10-14			1998-10-22		-	-	
Convention on Private International Law, 1928 (Bustamante Code)	RMC 2.270				Havana		1928-11-25			-		-	-	
Convention on Transit Trade of Land-Locked States, 1967	UN	Konvencija o tranzitnoj trgovini država bez morskog obale, 1965.	SL SFRJ-MU 12 / 1967		New York		1967-06-09							RH: suksesija
Treaty on the Law of International Commercial Navigation, 1940	RMC 2.280				Montevideo		-			-	-	-	-	
Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, 1980 (Rome Convention, 1980)	RMC 2.285 OJEC 1980 L 266/1			RMC 2.287 RMC 2.288	Rim		1991-04-01			-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
First Protocol on the Interpretation by the Court of Justice of the European Communities of the 1980 Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, 1989	RMC 2.287 OJEC 1989 L 48/1			RMC 2.285	Bruxelles	1988-12-19	-	-	-	-	-	-	-	
Second Protocol conferring on the Court of Justice of the European Communities Certain Powers to Interpret the 1980 Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, 1989	RMC 2.288 OJEC 1989 L 48/17			RMC 2.285	Bruxelles	1988-12-19	-	-	-	-	-	-	-	
Convention on Choice of Court Agreements, 2005	RMC 2.291				Haag	2005-06-30	-	-	-	-				
International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Vessels, 1924 (Limitation Shipowners Liability, 1924)	RMC 2.300				Bruxelles	1924-08-25	1931-06-02	-	-	-	-	-	-	
International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957 (Limitation Shipowners Liability, 1957)	RMC 2.310			RMC 2.320	Bruxelles	1957-10-10	1968-05-31	-	-	-	1957-10-10	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol amending the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1979 (Limitation Shipowners Liability, 1979)	RMC 2.320	Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije koja se odnosi na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957.	UPPPK 88 / 1980	RMC 2.310	Bruxelles	1979-12-21	1984-10-06	-	-	-	-	-	-	
Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC, 1976)	IMCO	<i>Nacrt Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (London, 1975.)</i>	UPPPK 71 / 1976	RMC 2.340	London	1976-11-19	1986-12-01	a	1993-03-02	1993-06-01	-	-	-	
	RMC 2.330	Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine	NN-MU 2 / 1992											
Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC Prot, 1996)	RMC 2.340	Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.	Upp 149-52 / 1996 NN-MU 12 / 2005	RMC 2.330		1996-05-09	2004-05-13	-	-	-	-	-	-	
International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS, 1960)	RMC 3.10 1.7794			amendm 1981 - 2002	London	1960-06-17	1965-05-26	-	-	-	r	1965-02-23	1965-05-26	
International Convention for the Safety of Life at Sea, as amended (SOLAS, 1974)	RMC 3.20	Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, 1974.	SL SFRJ-MU 2 / 1981	RMC 3.21 RMC 3.22 RMC 3.30 RMC 3.40 Am 2004	London	1974-11-01	1980-05-25	a	1992-10-08	1993-01-08	r	1979-06-11	1980-05-25	RH: sukcesija

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
2003 Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	RMC 3.21			RMC 3.20			2004-07-01	-			-			
2004 Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	RMC 3.22			RMC 3.20			2006-07-01	-			-			
2004 Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	IMO			RMC 3.20			2006-07-01							
Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, as amended (SOLAS Protocol, 1978)	RMC 3.30	Protokol 1978. koji se odnosi na Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru, 1974.	SL SFRJ- MU 2 / 1981	anendm 1981, 1988 RMC 3.20	London		1981-05-01	a	1992-10-08	1993-01-08	1978-07-03 r	1980-10-31	1981-05-01	RH: sukcesija
Protocol of 1988 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Protocol, 1988)	RMC 3.40			RMC 3.20 RMC 3.41 Ama. 2004	London		2000-02-03	a	2000-01-31	2000-02-03	-	-	-	
2004 Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	RMC 3.41			RMC 3.40			2006-07-01							
2004 Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	IMO			RMC 3.40			2006-07-01							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjl. (veza)	mjesto potpis.	datum stup. snagu	datum potp/usvaj.	RH-st. snag	RH-depoz.	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Maritime Fraud and Piracy – Resolution	TD/B/C.4/296 TD/B/C.4/AC.4/10	Pomorske prijevare i piraterija – Rezolucija UNCTADa	UPPPK 107-8 / 1986		Ženeva	1998-07-01	1985-11-01						
International Life-Saving Appliance Code (resolution) (LSA Code)	RMC 3.45 MSC 48(66)						1996-06-04						
International Safety Management Code (resolution) (ISM Code, 1994)	RMC 3.46 A 74i(18)	Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju	Upp 149-52 / 1996				1993-11-04						
International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code)	RMC 3.47				London	-	2002-12-?						
International Convention on Load-Lines (LL, 1966)	RMC 3.50 1959			RMC 3.51 RMC 3.52 RMC 3.53 RMC 3.54 RMC 3.55 RMC 3.60	London	1968-07-21	1966-04-05	1993-01-08	1992-10-08	1966-04-05 r	1968-10-25	1969-01-25	
1971 Amendments to the International Convention on Load- Lines, 1966	RMC 3.51			RMC 3.50		-	1971-10-12	-	-	a	1980-07-25	-	
1975 Amendments to the International Convention on Load- Lines, 1966	RMC 3.52			RMC 3.50		-	1975-11-12	-	-	a	1977-02-10	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH- st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
1979 Amendments to the International Convention on Load- Lines, 1966	RMC 3.53			RMC 3.50		1979-11-15	-	-	-	-	a	1981-03-06	-	
1983 Amendments to the International Convention on Load- Lines, 1966	RMC 3.54			RMC 3.50		1983-11-17	-	-	-	-	a	1988-09-23	-	
1995 Amendments to the International Convention on Load- Lines, 1966	RMC 3.55			RMC 3.50		1995-11-23	-	-	-	-	-	-	-	
Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load-Lines, 1966 (LL Prot, 1988)	RMC 3.60			RMC 3.50 RMC 3.61	London	1988-11-11	2000-02-03	2000-01-31	2000-02-03		-	-	-	
2003 Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load-Lines, 1966	RMC 3.61			RMC 3.60		2003-06-05	2005-01-01	-			-	-	-	
International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (Tonnage, 1969)	RMC 3.70	Međunarodna konvencija o baždarenju brodova, 1969.	SL SFRJ-MU 10 /1972		London	1969-06-23	1982-07-18	a	1992-10-08	1993-01-08	r	1971-04-29	1982-07-18	RH: sukcesija
Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV, 1977)	RMC 3.80			RMC 3.85	Torremolinos	1977-04-02	-	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (SFV Prot, 1993)	RMC 3.85			RMC 3.80	Torremolinos	1993-04-02	-	-	-	-	-	-	-	
International Convention on Standards of Training, Certification and Watch- keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW Convention, 1978)	RMC 3.90	Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje potvrda i vršenje brodske straže pomoraca, 1978.	SL SFRJ-MU 3 /1984	amendm 1991 – 1998 Am. 2006	London	1978-07-07	1984-04-28	a	1992-10-08	1993-01-08	1979-03-23 r	1984-11-05	1985-02-05	RH: suksesija
2006 Amendments	IMO			RMC 3.90		2006-05-..	2008-01-01							
International Convention on Standards of Training, Certification and Watch- keeping for Fishing Personnel, 1995 (STCW-F, 1995)	RMC 3.95					1995-07-07	-							
Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, 1923	UN	Konvencija i Statut o međunarodnom režimu pomorskih luka, 1923.	Sl. novine Kralj. Jug. 280- LXXXIX iz 1931.		Ženeva	1923-12-09								RH: suksesija
Memorandum of Understanding on Port State Control, 1982, as amended (MOU, 1982)	RMC 3.100 RMC 7.500	Memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke	Zagreb : JZ HAZU, 1994	25 amendm	Pariz	1982-01-26	1982-07-01	a	1996-11-08	1997-01-01	-	-	-	
Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region, 1993 (Tokyo MOU, 1993)	RMC 3.104 RMC 7.504				Tokio	1993-12-01	1994-04-01	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum stup. snagu	datum potp/usvaj.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 2005 (SUA Prot, 2005)	IMO											
Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region, 1996 (Caribbean MOU, 1996)	RMC 3.130 RMC 7.525				Christchurch	1996-05-29	2005-	-	-	-	-	
Memorandum of Understanding on Port State Control in the West and Central African Region, 1999 (West and Central African MOU, 1999)	RMC 3.135 RMC 7.509				Abuja		1999-10-22	-	-	-	-	
Agreement concerning specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships undertaking regular Scheduled International Voyages between or to or from Designated Ports in North-West Europe and the Baltic Sea, 1996 (Stockholm Agreement, 1996)	RMC 3.140				London	1997-04-01	1996-07-01	-	-	-	-	
International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels, 1910 (Collision, 1910)	RMC 3.200	Medunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, 1910.	Služb. novine Kralj. Jugosl. broj 285A - XCIV (6. prosinac 1931.		Bruxelles	1913-03-01	1910-09-23	1991-10-08	a	1931-12-31	1932-02-12	RH: sukcesija
Convention relating to the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910 (Assistance and Salvage, 1910)	RMC 3.210	Medunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, iz 1910.	Služb. novine Kralj. Jugosl. broj 285A - XCIV (6. prosinac 1931.	RMC 3.230	Bruxelles	1913-03-01	1910-09-23	1992-07-30	a	1931-12-31	1932-02-12	RH sukcesija * RH отказ: 2001-03-16 (NN-MU 10/00)

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Assistance and Salvage of Aircraft or by Aircraft, at Sea, 1938 (Assistance and Salvage, 1938)	RMC 3.220				Bruxelles	1938-09-28	-	-	-	-	-	-	-	
Protocol of 1967 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910 (Assistance and Salvage, 1967)	RMC 3.230	Protokola iz 1967. o izmjena Konvencije za ujednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru iz 1910.	Služb. novine Kralj. Jugosl. broj 285 A - XCIV (6. prosinac 1931.	RMC 3.210	Bruxelles	1967-05-27	1977-08-15	s	1992-07-30	1991-10-08	1967-05-27	1971-05-03	1977-08-15	RH sukc. RH odkaz: 2001-03-16 (NN-MU 10/00) Ukaz (NN-MU 5/99)
York-Antwerp Rules, 1974	CMI ...	York-Antwerpenska pravila, iz 1974. <i>Izmjena pravila VI York- Antwerpenskih pravila iz 1974. (Pariz, 1990.)</i>	UPPPK 64 / 1974. Upp 131-2 / 1991		Hamburg	1974-04-04								
York-Antwerp Rules, 1994	CMI	York-Antwerpenska pravila, iz 1994. (‘Sydney / Genav’)	Upp 141-4 / 1994			1994-...								
York-Antwerp Rules, 2004	CMI	York-antwerpenska pravila, iz 2004.	ppp 159 / 2005		Vancouver	2004-06-								
Agreement concerning Manned Lightships not on their Stations, 1930	RMC 3.240				Lisabon	1930-10-23	1931-01-21	-	-	-	1930-10-23	-	1931-01-21	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmij. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG, 1972)	RMC 3.250 115824	Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, 1972.	SL SFRJ 60 / 1975	amendm 1981 – 2001	London	1972-10-20	1977-07-15	a	1992-10-08	1992-10-08	a	1976-03-23	1977-07-15	RH: sukcesija
Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976, as amended (INMARSAT C, 1976)	RMC 3.260			amendm 1985 RMC 3.263 RMC 3.264 RMC 3.270	London	1976-09-03	1990-09-27	a	1992-11-24	1992-11-24	a	1990-09-27	1990-09-27	
1994 Amendments to the Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976	RMC 3.263			RMC 3.260		1994-12-09	-	-	-	-	-	-	-	
1998 Amendments to the Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976	RMC 3.264			RMC 3.260		1998-04-24	-	-	-	-	-	-	-	
Operating Agreement of the International Maritime Satellite Organization, 1976, as amended (INMARSAT OA, 1976)	RMC 3.270			amendm 1985 RMC 3.260 RMC 3.272 RMC 3.273 RMC 3.274	London	1976-09-03	1979-07-16	a	1992-11-24	1992-11-24	a	-	1990-09-27	
1989 Amendments to the Operating Agreement of the International Maritime Satellite Organization, 1976	RMC 3.272			RMC 3.270		1989-01-19	-	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
1994 Amendments to the Operating Agreement of the International Maritime Satellite Organization, 1976	RMC 3.273			RMC 3.270		1994-12-09	-	-	-	-	-	-	-	
1998 Amendments to the Operating Agreement of the International Maritime Satellite Organization, 1976	RMC 3.274			RMC 3.270		1998-04-24	-	a	1999-06-14	-	-	-	-	
International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR, 1979)	RMC 3.280			Annex 2004	Hamburg	1979-04-27	1985-06-22	a	1998-01-12	1998-02-11	-	-	-	
2004 Amendments to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979	IMO			RMC 3.280		2004-05-..	2006-07-01							
Agreement on the International Association of Lighthouse Authorities (IALA) Maritime Buoyage System, 1982 (IALA, 1982)	RMC 3.290				Pariz	1982-04-15	1982-04-15	-	-	-	1982-04-15	-	1982-04-15	
International COSPAS-SARSAT Programme Agreement, 1988 (COS-SAR, 1988)	RMC 3.310				Pariz	1988-07-01	1988-08-30	-	-	-	-	-	-	
International Convention on Salvage, 1989 (Salvage, 1989)	IMCO	Nacrt konvencije o spašavanju (Montreal, 1981.)	UppPK 91 / 1981		London	1989-04-28	1996-07-14	a	1998-09-10	1999-09-10	-	-	-	
	RMC 3.320	Međunarodna konvencija o spašavanju, iz 1989.	Upp 122.4 / 1989											

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926 (Liens and Mortgages, 1926)	RMC 4.10	Medunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, iz 1926.	UppPK 3 / 1959		Bruxelles	1931-06-02	-	-	-	-	-	-	
International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967 (Liens and Mortgages, 1967)	RMC 4.20	<i>Nacrt revizije Medunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1967. (Lisabon, 1985.)</i>	UppPK 105-6 / 1985		Bruxelles	1967-05-27	-	-	-	1967-05-27	-	-	
Maritime Liens and Mortgages – Resolution	TD/BC.4/SL/5 3-Ann 1	Pomorski privilegiji i hipoteke – Rezolucija UNCTADa	UppPK 107-8 / 1986		Ženeva	1985-10-22	-	-	-	-	-	-	
International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 (Liens and Mortgages, 1993)	RMC 4.21 A/CONF.162/L 5	Medunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, iz 1993.	Upp 135-6 / 1992		Ženeva	1993-05-06	-	-	-	-	-	-	
International Convention relating to Registration of Rights in respect of Vessels under Construction, 1967 (Vessels under Construction, 1967)	RMC 4.30				Bruxelles	1967-05-27	-	-	-	1967-05-27 r	1971-05-03	-	
UN Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986 (Ship Registration, 1986)	RMC 4.40 TDRS/CONF/ 23	Konvencija UN o uvjetima za upis brodova, iz 1986.	UppPK 109-12 / 1986		Ženeva	1986-02-07	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 (Hague Rules, 1924)	RMC 5.10	Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, iz 1924. (Haška pravila, 1924.)	SL, SFRJ 7 / 1959 UppPK 1 / 1958 **	RMC 5.20 RMC 5.30	Bruxelles	1924-08-25	1931-06-02	a	1992-07-30	1992-10-08	1926-04-10 r	1959-04-17	1959-10-17	RH: sukcesija ** Pročišć. tekst. Med. konv. iz 1924. s izmj 1968. i 79. u. UPPPK 119-120 / 1988
Protocol of 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 (Visby Protocol, 1968)	RMC 5.20		UPPPK 75 / 1977 **	RMC 5.10	Bruxelles	1968-02-23	1977-06-23	a	1998-10-28	1999-01-28	-	-	-	
Protocol of 1979 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924, as amended by the Protocol of 1968 (SDR Protocol, 1979)	RMC 5.30	Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravnih pravila koja se odnose na teretnicu, iz 1924., izmijenjenu Protokolom iz 1968.	UPPPK 88 / 1980 **	RMC 5.10 RMC 5.20	Bruxelles	1979-12-21	1984-02-14	a	1998-10-28	1999-01-28	-	-	-	** v. gore
CMI Uniform Rules for Sea Waybills, 1990	CMI	Jedinstvena pravila CMI-a za pomorski tovarni list	UPP 129-30 / 1991		Pariz	1990-06-..								
CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 1990	CMI	Pravila CMI-a za elektroničke teretnice	UPP 129-30 / 1991		Pariz	1990-06-..								
International convention relating to Stowaways, 1957	CMI				Bruxelles	1957-10-10	-							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis,	datum stup. snagu	datum potp/usvaj.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, and Protocol, 1961 (Carriage of Passengers, 1961)	RMC 5.140				Bruxelles	1965-06-04	1961-04-29	-	1961-04-29			
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended (FAL, 1965)	RMC 5.150 1.8564	Konvencija o olakšicama u međunarodnom pomorskom prometu, 1965.	SL SFRJ-MU 8 / 1966	amendm 1973 – 2002 Ana 2005	London	1967-03-05	1965-04-09 r	1992-12-07	1965-04-09 r	1966-07-18	1967-03-05	RH: suksesija
2005 Amendments to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended	IMO			RMC 5.150		2006-11-01	2005-07-..					
International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea, 1967 (Luggage, 1967)	RMC 5.160				Bruxelles	-	1967-05-27	-	1967-05-27		-	
Convention relating to Civil Liability in the Filed of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (Nuclear, 1971)	RMC 5.170				Bruxelles	1975-07-15	1971-12-17	-	1971-12-17		-	
International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC, 1972)	RMC 5.180			amendm 1981 – 1991 RMC 5.182	Ženeva	1977-09-06	1972-12-02	1993-10-08	1973-03-20 r		-	RH: suksesija
1993 Amendments to the International Convention for Safe Containers, 1972	RMC 5.182 A 737(18)			RMC 5.180	London	-	1993-11-04	-	-		-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL, 1974)	RMC 5.190	Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974.	UPPPK 77 / 1978	RMC 5.200 RMC 5.201 RMC 5.202	Atena	1974-12-13	1987-04-28	a	1998-01-12			
Protocol of 1976 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot, 1976)	RMC 5.200	Protokol iz 1976. uz Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974	UPPPK 77 / 1978	RMC 5.190	London	1976-11-19	1989-04-30	a	1998-03-30	-	-	
Protocol of 1990 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot, 1990)	RMC 5.201	Protokol iz 1990. uz Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974	UPP 125-6 / 1990	RMC 5.190	London	1990-03-29	-	a	1998-03-12	-	-	
Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL Prot, 2002)	RMC 5.202	Protokol iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974.	PPP 157 / 2003	RMC 5.190	London	2002-11-01	-	-	-	-	-	
Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, 1974 (Liner Code, 1974)	RMC 5.210	Revizija Konvencije UN o kodeksu ponašanja linijskih konferencija – Rezolucija II (Ženeva, 1991)	UPP 131-2 / 1991		Ženeva	1974-04-06	1983-10-06	-	-	-	-	1974-12-17 s 1980-07-07
		Nacrt konvencije o prijevozu robe morem (New York, 1975.)	UPPPK 67 / 1975									
UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules, 1978)	UNCITRAL	Konvencija UN o prijevozu robe morem, iz 1978	UPPPK 78 / 1978		Hamburg	1978-03-31	1992-11-01	-	-	-	-	
	RMC 5.220											

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
UN Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980 (Multimodal, 1980)	UNCTAD	<i>Nacrt konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu (Ženeva, 1979.)</i>	UPPPK 82 / 1980		Ženeva	-	-	-	-	-	-	-	-	
	RMC 5.230	Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, iz 1980.	UPPPK 87 / 1980			1980-05-24		-	-	-	-	-	-	
UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents,	UNCTAD ... ICC, No. 298	Pravila UNCTAD-a i ICC-a za isprave multimodalnog prijevoza	UPP 131-2 / 1991					-	-	-	-	-	-	
UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 1980 (CISG, Vienna 1980)	RMC 5.240				Beč	1980-04-11	1988-01-01	a	1998-06-08	1999-07-01	1980-04-11 s 1985-03-27			
Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, 1991	UNIDROIT	<i>Prednacrt konvencije o odgovornosti Poduzetnika Međunarodnog terminala (PMT) (Rim, 1981.)</i>	UPPPK 97 / 1983		Beč	1991-04-19	-	-	-	-	-	-	-	
	RMC 5.270	Konvencija UN o odgovornosti poduzetnika prijevoznih terminala u međunarodnoj trgovini	UPP 133-4 / 1992					-	-	-	-	-	-	
Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929 (Warsaw Convention 1929)	RMC 5.40			RMC 5.50 RMC 5.60 RMC 5.80 RMC 5.90 RMC 5.100 RMC 5.110	Varšava	1929-10-12	1933-02-13	s	1993-07-08	1991-10-08				
Additional Protocol No. 1 of 1975 to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929 (Montreal Additional Protocol No. 1, 1975)	RMC 5.50			RMC 5.40	Montreal	1975-09-25	1996-02-15	s(R)	1993-07-08	1996-02-15	-			

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol of 1955 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929 (Hague Protocol, 1955)	RMC 5.60			RMC 5.40 RMC 5.80	Haag	1955-09-28	1991-10-08	-			
Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a Person other than the Contracting Carrier, 1961 (Guadalajara Convention, 1961)	RMC 5.70				Guadalajara	1961-09-18	1991-10-08	-			RH: sukcesija
Additional Protocol No. 2 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to the International Carriage by Air, 1929, as amended by the Hague Protocol, 1955 (Montreal Additional Protocol No. 2, 1975)	RMC 5.80			RMC 5.40 RMC 5.60	Montreal	1975-09-25	1996-02-15	-			
Protocol of 1971 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Hague Protocol, 1955 (Guatemala Protocol, 1971)	RMC 5.90	Protokol o izmjeni pravila Varšavske konvencije o odgovornosti zračnog vozara za putnike, iz 1971.	UppPK 57 / 1973	RMC 5.40 RMC 5.60 RMC 5.100	Guatemala City	1971-03-08	-	-	-	-	
Additional Protocol No. 3 of 1975 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Hague and Guatemala Protocols of 1955 and 1971 (Montreal Additional Protocol No. 3, 1975)	RMC 5.100			RMC 5.40 RMC 5.60 RMC 5.90	Montreal	1975-09-25	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Additional Protocol No. 4 of 1975 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Hague Protocol, 1955 (Montreal Additional Protocol No. 4, 1975)	RMC 5.110	Montrealski protokol br. 4, kojim se mijenja Konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz (iz 1929.), izmijenjena Protokolom iz 1955.	UPPPK 73 / 1977	RMC 5.40 RMC 5.60	Montreal	1975-09-25	1998-06-14	s(R)	1993-07-08	1975-09-25 a(R)	-	-	
Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999 (Montreal Convention, 1999)	RMC 5.115				Montreal	1999-05-28	2003-11-04	-	-	-	-	-	
Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 (CMR, 1956)	RMC 5.120			RMC 5.130	Ženeva	1956-05-19	1961-07-02	s	1992-08-03	1956-05-19 s			RH: sukcesija
Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1978 (CMR Protocol, 1978)	RMC 5.130	Protokol iz 1978. Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom, 1956.	UPPPK 98 / 1983	RMC 5.120	Ženeva	1978-07-05	1980-12-28	-	-	-			
International Convention concerning International Transport by Rail, 1980 (COTIF, 1980)	RMC 5.250			RMC 5.255 RMC 5.256	Bern	1980-05-09	1985-05-01	a	1992-09-30	1980-05-09 r		1985-05-01	
Protocol amending the Convention concerning International Transport by Rail, 1980 (COTIF Protocol, 1990)	RMC 5.255			RMC 5.250	Bern	1990-12-20	1996-11-01	a	1992-09-30				

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmij. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol for the Modification of the Convention concerning International Transport by Rail, 1980 (COTIF Protocol, 1999)	RMC 5.256			RMC 5.250	Vilnius	1999-06-03	-	1999-06-03 r	2001-03-09	-				
Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, 19--?		Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, iz 19--	NN-MU 18 / 1998											
Protocole additionnel a la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, 1948		Dopunski protokol Konvenciji o režimu plovidbe na Dunavu, iz 1948.	NN-MU 18 / 1998		Beograd	1948-08-18								
Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterway, 1976 (CVN, 1976)	UN ECE	<i>Nacrt konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage u riječnoj plovidbi, iz 19-- ?</i>	UPPPK 68 / 1975			1976-02-06								
Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels, 1989 (CRTD, 1989)	RMC 5.260 UN ECE	Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu za vrijeme prijevoza opasne robe cestom, željeznicom i brodovima unutrašnje plovidbe, iz 1989.	UPP 129-30 / 1991		Ženeva	1989-10-10	-			-				
Protocol of 1978 to the Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterway, 1976	UN ECE					1978-07-05								

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Inland Navigation Vessels, 1973 (CLN, 1073)	UN ECE					1973-03-01								
Protocol of 1978 to the Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Inland Navigation Vessels, 1973	UN ECE					1978-07-05								
Convention relating to the Unification of Certain Rules concerning Collisions in Inland Navigation, 1960	UN ECE					1960-03-15								
Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels, 1965	UN ECE					1965-01-25								
<i>Projet de convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation interieure, 1959</i>	UN	<i>Nacrt Konvencije o ugovoru o prijevozu robe u unutrašnjoj plovidbi, (Ženeva, 1959.)</i>	UPPPK 38 / 1968											
European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways, 2000	UN ECE					2000-05-25								

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways, 2001 (Budapest Convention, 2001)	RMC 5.280 CMNI/CONF (99)2/final ECE/TRANS/ CMNI/Conf/2/f inal	Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI)	PPP 157/2003		Budimpešta	2000-10-03	-	2001-06-22	-	-				
Convention fixing the Minimum Age for the Admission of Children to Employment at Sea, 1920 (Minimum Age (Sea) Convention, 1920)	RMC 6.10 ILO 7				Genova	1920-06-15	1921-09-27	-	-	-			1927-04-01 *	* otkaz (Jug) 1983-12-06, 1984-12-06
Convention fixing the Minimum Age for the Admission of Young Persons to Employment as Trimmers or Stokers, 1921 (Minimum Age (Trimmers and Stokers) Convention, 1921)	RMC 6.40 ILO 15				Ženeva	1921-10-25	1922-11-20	-	-	-			1927-04-01 *	* otkaz (Jug) 1983-12-06, 1984-12-06
Convention fixing the Minimum Age for Admission of Children to Employment at Sea, 1936 (Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936)	RMC 6.100 ILO				Ženeva	1936-10-22	1939-04-11	-	-	-			1959-05-05 *	* otkaz (Jug) 1983-12-06, 1984-12-06
Convention concerning Minimum Age for Admission to Employment, 1973 (Minimum Age Convention, 1973)	RMC 6.310 ILO 138				Ženeva	1973-06-06	1976-06-19	r	1991-10-08	1992-10-08			1984-12-06	
Convention for Establishing Facilities for Finding Employment for Seamen, 1920 (Placing of Seamen Convention, 1920)	RMC 6.20 ILO 9	Konvencija o utvrđivanju pogodnosti za pronalaženje zaposlenja pomorcima, iz 1920.	NN-MU 3 / 2002		Genova	1920-06-15 1920-07-10	1921-11-23	r	1991-10-08 *	1991-10-08 *			1929-09-30	ratifikacija: 1991-10-08 * OTKAZ 2005-11-18

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention concerning Unemployment Indemnity in Case of Loss or Foundering of the Ship, 1920 (Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920)	RMC 6.30 ILO 8	Konvencija o naknadi za nezaposlenost u slučaju gubitke ili potonuća broda, iz 1920.	NN-MU 3 / 2002		Genova	1920-06-15	1923-03-16	r	1929-09-30		r	1929-09-30		
Convention concerning the Recruitment and Placement of Seafarers, 1996	RMC 6.400 ILO 179	Konvencija o zapošljavanju i raspoređivanju pomoraca, iz 1996.	PPP 159 / 2005		Ženeva	1996-10-22	2000-04-22	r	2005-11-18	-	-	-	-	
Convention concerning the Compulsory Medical Examination of Children and Young Persons Employed at Sea, 1921 (Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921)	RMC 6.50 ILO 16	Konvencija o obveznom liječničkom pregledu djece i mladih osoba zaposlenih na moru, iz 1921.	NN-MU 3 / 2002		Ženeva	1921-10-25	1922-11-20	r	1991-10-08	1991-10-08	r	1927-04-01	1927-04-01	
Convention concerning the Medical Examination of Seafarers, 1946 (Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946)	RMC 6.220 ILO 73	Konvencija o liječničkom pregledu pomoraca (Konv. 73)	NN-MU 11 / 2003		Seattle	1946-06-06	1955-08-17	r	1991-10-08	1991-10-08	r	1967-05-25	1967-05-25	
Convention concerning the Medical Examination of Fishermen (Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959)	ILO 113													
Convention concerning Medical Care and Sickness Benefits, 1969 (Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969)	RMC 6.280 ILO				Ženeva	1969-06-04	1972-05-27	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Health Protection and Medical Care for Seafarers, 1987 (Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987)	RMC 6.360 ILO 164				Ženeva	1987-09-24	1991-01-11	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention concerning the Liability of the Shipowner in case of Sickness, injury or Death of Seamen, 1936 (Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936)	RMC 6.110 ILO				Ženeva	1936-10-06	1939-10-29	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Sickness Insurance for Seamen, 1936 (Sickness Insurance (Sea) Convention (Revised), 1936)	RMC 6.120 ILO 56	Konvencija o osiguranju pomoraca za slučaj bolesti	NN-MU 10 / 2003		Ženeva	1936-10-06	1949-12-09	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Workmen's Compensation for Occupational Diseases, 1925 (Convention No. 18)	ILO 18	Konvencija o naknadama koje se isplaćuju radnicima za profesionalne bolesti, iz 1925.	NN-MU 1 / 2002		Ženeva	1925-05-19 1925-06-10		-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Seamen's Articles of Agreement, 1926 (Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926)	RMC 6.60 ILO 22	Konvencija o ugovoru o radu pomoraca, iz 1926.	NN-MU 3 / 2002		Ženeva	1926-06-07 1926-06-24	1928-04-04	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning the Minimum Requirement of Professional Capacity for Masters and Officers on Board Merchant Ships, 1936 (Officers' Competency Certificates Convention, 1936)	RMC 6.80 ILO 53	Konvencija o najnižoj razini stručne sposobnosti koja se zahtijeva za zapovjednike i časnike trgovačke mornarice	NN-MU 8 / 2003		Ženeva	1936-10-06	1939-03-29	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning the Protection against Accidents of Workers Employed in Loading or Unloading Ships (Revised), 1932 (Protection against Accidents (Dockers) Convention, revised 1932)	ILO 32							-	-	-	-	-	-	
Convention concerning the Repatriation of Seamen, 1926 (Repatriation of Seamen Convention, 1926)	RMC 6.70 ILO 23	Konvencija o repatriaciji pomoraca, iz 1926.	NN-MU 3 / 2002		Ženeva	1926-06-07 1926-06-23	1928-04-16	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention concerning the Repatriation of Seafarers (revised), 1987 (Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987)	RMC 6.380 ILO 166				Ženeva	1987-09-24	1991-07-03	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Annual Holidays with Pay, 1936 (Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936)	RMC 6.130 ILO conv 132				Ženeva	1936-06-04	-	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Vacation Holidays with Pay for Seafarers, 1946 (Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946)	RMC 6.150 ILO				Seattle	1946-06-06	-	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Vacation Holidays with Pay for Seafarers, revised 1949 (Paid Vacations (Seafarers) Convention Revised, 1949)	RMC 6.230 ILO 91	Konvencija o plaćenom odmoru pomoraca, revidirana 1949 g	NN-MU 11 / 2002		Ženeva	1949-06-08	1967-09-14	r	1991-10-08	1992-04-08	r	1967-08-11	1967-09-14	
Convention concerning Annual Leave with Pay for Seafarers, 1976 (Seafarers Annual Leave with Pay Convention, 1976)	RMC 6.320 ILO				Ženeva	1976-10-13	1979-06-13	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Hours of Work on Board Ship and Manning, 1936 (Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936)	RMC 6.90 ILO				Ženeva	1936-10-06	-	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Wages, Hours of Work on Board Ship and Manning, 1946 (Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946)	RMC 6.160 ILO				Seattle	1946-06-06	-	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention concerning Wages, Hours of Work on Board Ship and Manning (revised), 1949 (Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949)	RMC 6.240 ILO				Ženeva	1949-06-08	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Wages, Hours of Work on Board Ship and Manning (revised), 1958 (Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958)	RMC 6.270 ILO 109				Ženeva	1958-04-29	r	1991-10-08	-	r	1966-01-04	-	
Convention concerning Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships, 1996	RMC 6.410 ILO 180				Ženeva	1996-10-22	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning the Certification of Ships' Cooks, 1946 (Certification of Ships' Cooks Convention, 1946)	RMC 6.140 ILO 69	Konvencija o svjedodžbama o stručnoj osposobljenosti brodskih kuhara (Konv. 69)	NN-MU 11 / 2003		Seattle	1946-06-06	r	1991-10-08	1992-04-08	r	1961-03-06	1961-09-06	
Convention concerning the Certification of Able Seamen, 1946 (Certification of Able Seamen Convention, 1946)	RMC 6.200 ILO 74	Konvencija o svjedodžbama o stručnoj osposobljenosti kvalificiranih momara (Konv. 74)	NN-MU 11 / 2003		Seattle	1946-06-06	r	1991-10-08	1992-10-08	r	1961-12-22	1962-12-22	
Convention concerning Continuity of Employment of Seafarers, 1976 (Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976)	RMC 6.330 ILO				Ženeva	1976-10-13	-	-	-	-	-	-	
Convention concerning Crew Accommodation on Board Ship, 1946 (Accommodation of Crew Convention, 1946)	RMC 6.170 ILO				Seattle	1946-06-06	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention concerning Crew Accommodation on Board Ship (revised), 1949 (Accommodation of Crew Convention (Revised), 1949)	RMC 6.250 ILO 92				Ženeva	1949-06-08	1953-01-29				r	1966-11-25	1967-05-25	
Convention concerning Crew Accommodation on Board Ship (revised), 1970 (Accommodation of Crew (Supplementary Provisions), 1970)	RMC 6.300 ILO 133				Ženeva	1970-10-14	1991-08-27				-	-	-	
Convention concerning Social Security for Seafarers, 1946 (Social Security (Seafarers) Convention, 1946)	RMC 6.180 ILO				Seattle	1946-06-06	-				-	-	-	
Convention concerning Social Security for Seafarers (revised), 1987 (Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987)	RMC 6.370 ILO				Ženeva	1987-09-24	1992-07-02				-	-	-	
Convention concerning the Inspection of Seafarers' Working and Living Conditions, 1996 (Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996)	RMC 6.390 ILO 178				Ženeva	1996-10-22	2000-04-22				-	-	-	
Convention concerning Seafarers' Pensions, 1946 (Seafarers' Pensions Convention, 1946)	RMC 6.190 ILO				Seattle	1946-06-06	1962-10-10				-	-	-	
Convention concerning Food and Catering for Crew on Board Ship, 1946 (Food and Catering (Ship's Crew) Convention, 1946)	RMC 6.210 ILO				Seattle	1946-06-06	1957-03-24				-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum stup. snagu	datum potp/usvaj.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention concerning the Prevention of Occupational Accidents to Seafarers, 1970 (Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970)	RMC 6.290 ILO				Ženeva	1973-02-17	1970-10-13	-	-	-	-	
Convention concerning Seafarers' Welfare at Sea and in Port, 1987 (Seafarers Welfare Convention, 1987)	RMC 6.350 ILO				Ženeva	1990-10-02	1987-09-24	-	-	-	-	
Convention concerning Seafarers' National Identity Documents, 1958 (Seafarers' Identity Documents Convention, 1958)	RMC 6.260 ILO 108				Ženeva	1961-02-19	1958-04-29	-	-	-	-	
Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships, 1976 (Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976)	RMC 6.340 ILO 147	Konvencija o minimalnim propisima kojima moraju udovoljavati trgovački brodovi, iz 1976.	UPPPK 92 / 1981	RMC 6.345	Ženeva	1981-11-28	1976-10-13	1997-07-19	-	-	-	
Convention concerning the Marking of the Weight on Heavy Packages Transported by Vessels, 1929 (Convention No. 27)	ILO 27	Konvencija o označavanju težine na teškim koletima koji se prevoze brodovima (Konv. 27)	NN-MU 11 / 2002		Ženeva		1929-05-20 1929-06-21	1991-10-08	-	-	-	
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976	RMC 6.345 ILO			RMC 6.340	Ženeva	2003-01-10	1996-10-22	-	-	-	-	
International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended (OIL.POL., 1954)	RMC 7.10 1.4714		RMC 7.13 RMC 7.14	amendm 1962 - 1971	London	1958-07-26	1954-05-12	-	r	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
1971 Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended (Great Barrier Reef)	RMC 7.13		RMC 7.10		London	1971-10-12	-	-	-	-	-	-	-	
1971 Amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended (Tanks)	RMC 7.14		RMC 7.10			1971-10-15	-	-	-	-	a	1976-06-25	1978-01-20	
Convention on Liability of Operators of Nuclear Ships and Additional Protocol, 1962 (Liability/Nuclear Ships, 1962)	RMC 7.20				Bruxelles	1962-05-25	-	-	-	-	1962-05-25	-	-	
International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC, 1969)	RMC 7.30 1.14097	Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom, 1969.	SL SFRJ-MU 7 / 1977 **	RMC 7.40 RMC 7.50 RMC 7.51	Bruxelles	1969-11-29	1975-06-19	a	1992-10-08 *	1993-01-06 *	1969-11-29 r	1976-06-18	1976-09-16	* RH: otkaz 1998-07-30, 1999-07-30 ** v. dalje
Protocol of 1976 to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Prot, 1976)	RMC 7.40			RMC 7.30	London	1976-11-19	1981-04-08	-	-	-	-	-	-	
Protocol of 1984 to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Prot, 1984)	RMC 7.50	Protokol iz 1984. o izmje- nama Međunarodne kon- vencije o građanskoj odgo- vornosti za štetu uslijed zagađivanja naftom iz 1969.	UPPPK 103-4 / 1984 **	RMC 7.30	London	1984-05-25	-	-	-	-	-	-	-	** pročišćeni tekst Konvencije s izmjena 1984. i 1992. u: PPP 153-4 / 1997

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjl. (veza)	mjesto potpis,	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Prot, 1992)	RMC 7.51	Protokol iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969.	UPP 137-40 / 1993 ** NN-MU 2 / 1997	amendm 2000 RMC 7.30	London	1992-11-27	1996-05-30	a	1998-01-12	1999-01-12	-	-	-	
Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution, 1969, as extended by the 1987 supplement, as amended (TOVALOP)	RMC 7.60			amendm 1995										* suppl. 1987-02-20, 1990-02-20
International Convention relating to Intervention on High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (Intervention, 1969)	RMC 7.70 114049	Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla uzrokovati onečišćenje naftom, 1969.	SL SFRL-MU 2 / 1977 NN-MU 1 / 1992		Bruxelles	1969-11-29	1975-05-06	a	1992-10-08	1993-01-06	1969-11-29 r	1976-02-03	1976-05-03	RH: sukcesija
Protocol relating to Intervention on High Seas in Cases of Pollution by Substances Other than Oil, 1973, as amended (Intervention Prot, 1973)	RMC 7.80			amendm 1991	London	1973-11-02	1983-03-30		1992-10-08	1993-01-06	a	1980-10-31	1983-03-30	
International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, as amended (Fund, 1971)	RMC 7.90 117146	Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete uzrokovane onečišćenjem naftom (ugljikovodcima), 1971.	SL SFRL-MU 3 / 1977 ** (PPP) NN-MU 1 / 1992	RMC 7.100 RMC 7.110 RMC 7.111 RMC 7.112 RMC 7.115	Bruxelles	1971-12-18	1978-10-16 *	a	1992-10-08	1993-01-06	1971-12-18 r	1978-03-16	1978-10-16	RH: sukces. * obustava 2002-05-24 ** v. dalje
Protocol of 1976 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Protocol, 1976)	RMC 7.100			RMC 7.90	London	1976-11-19	1994-11-22	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol of 1984 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Protocol, 1984)	RMC 7.110	Protokol iz 1984. o izmjenama Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete uslijed zagađivanja naftom iz 1971.	UppPK 103-4 / 1984 **	RMC 7.90	London	1984-05-25	-	-	-	-	-	-	-	** pročišćeni tekst Konvencije s izmjenama 1984. i 1992. u: PPP 153-4 / 1997
Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Protocol, 1992)	RMC 7.111	Protokol iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971.	UPP 137-40 / 1993 ** NN-MU 2 / 1997	RMC 7.90	London	1992-11-27	1996-05-30	a	1998-01-12	1999-01-12	-	-	-	
Protocol of 2000 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Protocol, 2000)	RMC 7.112			RMC 7.90	London	2000-11-27	2001-06-27	-	-	-	-	-	-	
Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (Fund Protocol, 2003)	RMC 7.115 LEG/CONF.14 /20	Protokol iz 2003. uz Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992.	PPP 159 / 2005	RMC 7.90	London	2003-05-16	2005-03-03	-	-	-	-	-	-	
Contract regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution 1971, as amended (CRISTAL)	RMC 7.120			amendm 1994	London	1971-	1971-01-14	-	-	-	-	-	-	

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm., (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS, 1996)	LEG/CONF.10 /DC.4	<i>Nacrt Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem</i>	PPP 145-8 / 1995				-	-	-	-	-	-	-	
	RMC 7.125													
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001	RMC 7.130	Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, iz 2001.	PPP 156 / 2002		London	2001-03-23	-	-	-	-	-	-	-	
Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended (LDC, 1972)	RMC 7.150			amendm 1978 – 1993 RMC 7.152	London, Mexico C., Moskva, Washington	1972-12-29	1975-08-30	s	-	-	a	1976-06-25	1976-07-26	
Protocol of 1996 to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended (LC Prot, 1996)	RMC 7.152			RMC 7.150	London	1996-11-07	-	-	-	-	-	-	-	
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL, 1973)	RMC 7.160	Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, 1973.	SL SFRL-MU 2 / 1985	amendm 1984 – 2004 RMC 7.170 RMC 7.180	London	1973-11-02	-	-	-	-	a	1980-10-31	-	RH: sukcesija
Protocol of 1978 relating to the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended (MARPOL Protocol, 1978)	RMC 7.170	Protokol iz 1978. koji se odnosi na Međunarodnu konvenciju onečišćenja s brodova	SL SFRL-MU 2 / 1985 NN-MU 1 / 1992	RMC 7.171 RMC 7.172 RMC 7.173	London	1978-02-17	1983-10-02	s	1992-08-11	1991-10-08	a	1980-10-31	1983-10-02	RH: sukcesija

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Optional Annex III of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as amended	RMC 7.171			RMC 7.170	London	1978-02-17	1992-07-01	s	1992-08-11	2003-09-27	a	1980-10-31	1992-07-01	Jug.: akcesija RH: sukcesija
Optional Annex IV of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as amended	RMC 7.172			RMC 7.170	London	1978-02-17	2003-09-27	s	1992-08-11	2003-09-27	a	1980-10-31		Jug.: akcesija RH: sukcesija
Optional Annex V of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as amended	RMC 7.173			RMC 7.170	London	1978-02-17	1988-12-31	s	1992-08-11	1991-10-08	a	1980-10-31	1988-12-31	Jug.: akcesija RH: sukcesija
Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL Protocol, 1997)	RMC 7.180	Protokol iz 1997. kojim se mijenja i dopunjuje Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova iz 1973., kako je preinačena Protokolom iz 1978.	NN-MU 4 / 2005		London	1997-09-26	2005-05-19	a	2005-05-04	2005-05-19	-			
Offshore Pollution Liability Agreement, 1974 (OPOL, 1974)	RMC 7.190			amendm 1975 – 1996		1974-09-04	1975-05-01	-	-	-	-			
Convention on the Control of the Transboundary Movement of Hazardous Wastes and their Disposal, 1989, as amended (Basel Convention, 1989)	RMC 7.220			amendm 1998 RMC 7.222 RMC 7.225	Basel	1989-03-22	1992-05-05	a	1994-05-09	1994-08-07	-			

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
1995 Amendment to the Convention on the Control of the Transboundary Movement of Hazardous Wastes and their Disposal, 1989	RMC 7.222			RMC 7.220		1995-09-22	-	-	-	-				
Protocol on Liability and Compensation for Damage resulting from Transboundary Movement of Hazardous Wastes and their Disposal, 1999 (Basel Protocol, 1999)	RMC 7.225			RMC 7.220	Basel	1999-12-10	-	-	-	-				
International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC, 1990)	RMC 7.230	Međunarodna konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem, 1990.	Upp 131-2 / 1991 NN-MU 2 / 1997 11 / 1998			1990-11-30	1995-05-13	a	1998-01-12	1998-04-12				
Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (OPRC-HNS Protocol)	RMC 7.232	Protokol o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve nezgode onečišćenja opasnim i štetnim tvarima, 2000.	PPP 155 / 2001			2000-03-15	-	-	-	-				
International Convention for the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001	RMC 7.240				London	2001-10-05	-	-	-	-				
International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM, 2004)	RMC 7.250					2004-02-13	-	-	-	-				
Agreement for Co-operation in dealing with Pollution of the North Sea by Oil, 1969 (North Sea Pollution, 1969)	RMC 7.300				Bonn	1969-06-09	1969-08-09							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic, 1992 (OSPAR Convention, 1992)	RMC 7.301			RMC 7.302	Pariz	1992-09-22	1998-03-25							
Annex V and related Appendix 3 to OSPAR Convention 1992	RMC 7.302			RMC 7.301	Pariz	1998-07-23	2000-08-30							
Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1974, as amended (Helsinki Convention, 1974)	RMC 7.320				Helsinki	1974-03-22	1980-05-03 *							* 1986-01-01 (Regul 5)
Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1992	RMC 7.325			recommend 2000 ; amendm 2001, 2003	Helsinki	1992-04-09	2000-01-17							
Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution, 1976, and Annexed Protocols (Mediterranean Regional Sea, 1976)	RMC 7.340	Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja, 1976.	SL SFRL-MU 12 / 1977	Prot. RMC 7.345	Barcelona	1976-02-16	1978-02-12	a	1992-06-12	1991-10-08				RH: suksesija
Amendments, 1995	RMC 7.345	Konvencija o zaštiti morskog okoliša i obalnog područja Sredozemlja, 1976., izmijenjena 1995.	NN-MU 12 / 1993 17 / 1998	RMC 7.340	Barcelona	1995-06-10	-	r	1999-05-03	-				
Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft, 1976	RMC 7.350	Protokol o sprečavanju onečišćenja Sredozemnog mora zbog potapanja otpadnih i drugih stvari s brodova i zrakoplova, 1976.	SL SFRL-MU 12 / 1977	RMC 7.355	Barcelona	1976-02-16	1978-02-12	a	1992-06-12	1991-10-08				RH: suksesija

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmij. (veza)	mjesto potpis,	datum potp/usvaj.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
1995 Amendments to the Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft, 1976	RMC 7.355	Protokol o sprječavanju i uklanjanju onečišćenja Sredozemnog mora potapanjem opadnih i drugih tvari s brodova i zrakoplova, 1976., izmišljen 1995.	NN-MU 12 / 1993 17 / 1998	RMC 7.350	Barcelona	1995-06-10	-				
Protocol concerning Co-operation in Combating Pollution of the Mediterranean Sea by Oil and Other Harmful Substances in Cases of Emergency, 1976	RMC 7.360	Protokol o suradnji u borbi protiv onečišćenja Sredozemnog mora naftom i drugim štetnim tvarima u slučaju nezgode	SL SFRJ-MU 12 / 1977		Barcelona	1976-02-16	1991-10-08				RH: sukcesija
Protocol concerning Cooperation in Preventing Pollution from Ships and, in Cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea, 2002		Protokol o suradnji u sprječavanju onečišćavanja s brodova i, u slučajevima opasnosti, u suzbijanju onečišćavanja Sredozemnog mora, 2002.	NN-MU 12 / 2003		Valletta	2002-01-25	2004-03-17				
Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 1996	RMC 7.365					1996-10-01	-				
Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-Based Sources, 1980	RMC 7.370	Protokol o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja s kopna, 1980.	SL SFRJ-MU 1 / 1990	RMC 7.375	Atena	1980-05-17	1991-10-08				RH: sukcesija
1996 Amendments to the Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-Based Sources, 1980	RMC 7.375			RMC 7.370	Syracuse	1996-03-07	-				

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmij. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol concerning Mediterranean Specially Protected Areas, 1982	RMC 7.380	Protokol o posebno zaštićenim područjima Sredozemnog mora, 1982.	SL SFRL-MU 9 / 1985		Ženeva	1982-04-03	1986-03-23	a	1992-06-12	1991-10-08				RH: sukcesija
Protocol concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean, 1995	RMC 7.385	Protokol o posebno zaštićenim područjima i biološkoj raznolikosti u Sredozemlju	NN-MU 11 / 2001		Barcelona	1995-06-10	1999-12-12	r	2002-04-12	2002-05-12				
Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and its Subsoil, 1994	RMC 7.387						-	1994-10-14	-	-				
Protocol concerning Cooperation in Preventing Pollution from Ships and, in Cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea, 2002	RMC 7.388				Valletta	2002-01-25	-	2002-01-25	-	-				
Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources, 1977 (CLEE, 1977)	RMC 7.390				London	1977-05-01	-		-	-				
Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution, 1978 (Kuwait Regional Sea, 1978)	RMC 7.400				Kuwait	1978-04-23	1979-07-01							
Protocol concerning Regional Co-operation in Combating Pollution by Oil and Other Harmful Substances in Cases of Emergency, 1978 (Kuwait Regional Prot. 1978)	RMC 7.410				Kuwait	1978-04-23	1979-07-01							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf, 1989 (Kuwait Regional Prot, 1989)	RMC 7.411				Kuwait	1989-03-29	1990-02-17							
Protocol for the Protection of the Marine Environment against Pollution from Land-Based Sources, 1990 (Kuwait Regional Prot, 1990)	RMC 7.412				Kuwait	1990-02-21	1993-01-02							
Protocol on the Control of Marine Transboundary Movements and Disposal of Hazardous Wastes and Other Wastes, 1998 (Teheran Prot, 1998)	RMC 7.413				Teheran	1998-03-17	-							
Convention for Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region, 1981 (West African Regional Seas, 1981)	RMC 7.420				Abidjan	1981-03-23	1984-08-05							
Protocol concerning Co-operation in Combating Pollution in Cases of Emergency in West and Central African Region, 1981	RMC 7.430				Abidjan	1981-03-23	1984-08-05							
Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of the South-East Pacific, 1981 (Lima Convention, 1981)	RMC 7.440				Lima	1981-11-12	1986-05-19							
Protocol for the Protection of the South- East Pacific against Radioactive Contamination, 1989	RMC 7.441				Paipa	1989-09-21	1995-01-23							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmjenj. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol for the Conservation and Management of Protected Marine and Coastal Areas of the South-East Pacific, 1989	RMC 7.442				Paipa	1989-09-21	1995-01-23							
Agreement on Regional Co-operation in Combating Pollution of the South-East Pacific by Hydrocarbons or Other Harmful Substances in Cases of Emergency, 1981 (Lima Emergency Co-op, 1981)	RMC 7.450				Lima	1981-11-12	1986-07-14							
Supplementary Protocol to the Agreement on Regional Co-operation in Combating Pollution of the South-East Pacific by Hydrocarbons or Other Harmful Substances, 1983	RMC 7.460				Quito	1983-07-22	1987-05-20							
Protocol for the Protection of the South-East Pacific against Pollution from Land-Based Sources, 1983	RMC 7.470				Quito	1983-07-22	1986-09-23							
Regional Convention for the Conservation of Red Sea and Gulf of Aden Environment, 1982 (Jeddah Regional Seas, 1982)	RMC 7.480				Jeddah	1982-02-14	1985-08-20							
Protocol concerning Regional Co-operation in Combating Pollution by Oil and other Harmful Substances in Cases of Emergency, 1982	RMC 7.490				Jeddah	1982-02-14	1985-08-20							
Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region, 1983 (Caribbean Regional Seas, 1983)	RMC 7.510				Cartagena de Indias	1983-03-24	1986-10-11							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. i. j)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izmij. (veza)	mjesto potpis.	datum potp/usvaj.	datum stup. snagu	RH-potpis.	RH-depoz.	RH-st. snag	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Protocol concerning Co-operation in Combating Oil Spills in the Wider Caribbean Region, 1983	RMC 7.520				Cartagena de Indias	1983-03-24	1986-10-11							
Protocol concerning Specially Protected Areas and Wildlife to the Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region, 1990	RMC 7.521				Kingston	1990-01-18	2000-06-18							
Protocol of 1999 concerning Pollution from Land-Based Sources and Activities to the Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region, 1983	RMC 7.522				Oranjestad	1999-10-06	-							
Convention for Co-operation in the Protection and Sustainable Development of the Marine and Coastal Environment of the North East Pacific, 2002 (Antigua Convention)	RMC 7.523				La Antigua	2002-02-18	-							
Agreement for Co-operation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil and Other Harmful Substances, 1983 (Bonn Agreement, 1983)	RMC 7.530				Bonn	1983-09-13	1989-09-22							
Convention for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region, 1985 (East African Action Plan, 1985)	RMC 7.550				Nairobi	1985-06-21	1996-05-30							
Protocol concerning Co-operation in Combating Marine Pollution in Cases of Emergency in the Eastern African Region, 1985	RMC 7.560				Nairobi	1985-06-21	1996-05-30							

naslov (ev. skraćeni naslov) (engl. j.)	izvor 1	prijevod (hrv. j.)	izvor 2	dopuna, izm. (veza)	mjesto potpis.	datum stup. snagu	RH-st. snag	RH-depoz.	RH-potpis.	Jugosl. - potp/usvaj.	Jug-depoz.	Jug-st. snag	Napomene
Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region, 1986 (South Pacific Regional Environment Programme, 1986)	RMC 7.570				Noumea	1990-08-22							
Protocol concerning Co-operation in Combating Pollution Emergencies in the South Pacific Region, 1986	RMC 7.580				Noumea	1986-11-25							
Protocol for the Prevention of Pollution of the South Pacific Region by Dumping, 1986	RMC 7.590				Noumea	1986-11-25							
Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution, 1992	RMC 7.610				Bukurešt	1992-04-21							
Protocol of 1992 on Protection of the Black Sea Marine Environment against Pollution from Land-Based Sources	RMC 7.611				Bukurešt	1992-04-21							
Protocol of 1992 on Co-operation in Combating Pollution of the Black Sea Marine Environment by Oil and Other Harmful Substances in Emergency Situations	RMC 7.612				Bukurešt	1992-04-21							
Protocol of 1992 on the Protection of the Black Sea Marine Environment against Pollution by Dumping	RMC 7.613				Bukurešt	1992-04-21							

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA

KUPOPRODAJA BRODA – DOVOĐENJE KUPCA U ZABLUDU

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: Rev-1896/1997-2 od 26. rujna 2001.

Vijeće: Boris Guttman kao predsjednik vijeća,

Stanko Hautz, Vlatka Potočnjak-Radej,

Ivan Mikšić i Petar Milas kao članovi vijeća

Davanje netočnih podataka o godini izgradnje broda koji je predmet kupoprodaje, predstavlja dovođenje kupca broda u zabludu. Stranka koja je zaključila ugovor pod prijevaram ima pravo zahtijevati naknadu pretrpljene štete.

Tužitelj je podnio tužbu kojom traži raskid ugovora o prodaji broda i naknadu materijalne štete (kunsku protuvrijednost od 69.000 DEM) koliko bi – baveći se ribolovom pomoću broda kojeg je kupio od tuženika zaradio u razdoblju od 18 mjeseci. Za ribolov nije mogao koristiti brod jer je bila lažno označena godina proizvodnje, pa nije mogao dobiti ribolovnu dozvolu. Ističe da nije mogao obavljati ribolovnu djelatnost jer nije mogao upisati brod na svoje ime zbog razlike u podacima o godini proizvodnje broda u očevidniku (1965.) i u ugovoru (1975.). Ribolovnom djelatnosti nije se mogao baviti zbog prijave tuženika (prodavatelja) jer nije mogao registrirati brod niti dobiti ribolovnu dozvolu, zbog toga smatra da je za gubitak njegove ribolovne zarade odgovoran tuženik, jer je do štete došlo njegovom krivnjom zbog lažnog prikazivanja odlučne činjenice za upis i registraciju broda na ime kupca – tužitelja.

Sud prvog stupnja (Općinski sud u Šibeniku presudom br. P-1785/94-38, od 19. listopada 1995. godine) usvojio je dio tužbenog zahtjeva kojim se traži raskid ugovora o prodaji broda, a odbio je dio tužbenog zahtjeva kojim tužitelj zahtijeva da mu tuženik na ime naknade materijalne štete isplati iznos od 69.000 DEM u protuvrijednost u kunama sa zakonskom zateznom kamatom. Prvostupanjski sud je ocijenio da se u konkretnom slučaju treba primijeniti odredba čl. 65. Zakona o obveznim odnosima “Narodne novine” broj 53/91, 73/91, 3/94, 7/96 i 112/99 (dalje ZOO). Prihvatio je dio tužbenog zahtjeva tužitelja, te raskinuo ugovor o prodaji broda. Utvrdio je da je tuženik izazvao zabludu kod kupca, te ga naveo na sklapanje ugovora. Dio tužbenog zahtjeva koji se odnosi na isplatu materijalne štete prvostupanjski sud je odbio jer

je utvrdio da je tužitelj mogao obavljati poslove za koje je nabavio brod (ribolovnu djelatnost), te da je pogrešku o godini izgradnje broda mogao ispraviti.

Protiv prvostupanjske presude žalbu je podnio tužitelj. Drugostupanjski sud (Županijski sud u Šibeniku presudom br. GŽ-240/96 od 28. listopada 1996. godine), odbio je žalbu tužitelja i potvrdio prvostupanjsku presudu u dijelu kojim je odbijen tužbeni zahtjev tužitelja da mu tuženik naknadi materijalnu štetu isplatom iznosa od 69.000 DEM u protuvrijednosti u kunama i zakonske kamate. Dio prvostupanjske presude kojom se raskida ugovor o prodaji od 22. ožujka 1994. godine postao je pravomoćan jer ga stranke nisu pobijale žalbom.

Protiv drugostupanjske presude tužitelj je pravovremeno izjavio reviziju zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i pogrešne primjene materijalnog prava, te predložio da se obje presude, u pobijanom dijelu, ili preinače te se prihvati tužbeni zahtjev u cijelosti ili ukinu i predmet vrati na ponovno odlučivanje prvostupanjskom sudu. U reviziji tužitelj ističe da se nije mogao baviti ribolovom, a to ilustrira s činjenicom da je kažnjen po Prekršajnom sudu kad je zatečen od patrola pomorske policije jer brod (predmet kupoprodajnog ugovora) nije bio registriran za obavljanje ribolovne djelatnosti i bio je bez odobrenja za obavljanje privrednog ribolova. Smatra da zbog pogreške u godini izgradnje broda nije mogao brod upisati na svoje ime i nije ga mogao registrirati za ribolovnu djelatnost, a zbog toga je izgubio na zaradi (izmakla dobit), te je za tu izmaklu dobit kriv (odgovoran) tuženik.

Tuženik je odgovorio na reviziju, te predložio da se revizija odbije, a njemu da se dosude troškovi odgovora na reviziju. Državno odvjetništvo Republike Hrvatske nije se izjasnilo o reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je revizija tužitelja osnovana, te ukinuo presude nižih sudova. Pravomoćno je presuđeno i u tom dijelu odluke nema revizije, da je raskinut ugovor o prodaji broda (tužitelj je kupac, a tuženik prodavatelj) i prodavatelj je dužan vratiti kupcu kupoprodajnu cijenu (16.500 DEM) jer je prodavatelj (tuženik) rekao (i to je ušlo u ugovor), da je brod izgrađen 1975. godine a to nije bila istina, jer je izgrađen (što je upisano i u očevidniku broda) 10 godina ranije, tj. 1965. godine.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da je tuženik izazvao zabludu kod kupca, te ga naveo na sklapanje ugovora. Po odredbi čl. 65. st. 2. ZOO, stranka koja je zaključila ugovor pod prijevaram ima pravo zahtijevati naknadu pretrpljene štete. Ne može se očekivati od tužitelja da na rizik, bez dozvole lovi ribu ako nema urednu dozvolu za ribolov. Sudovi nižeg stupnja upravo zbog toga odbijaju tužbeni zahtjev tužitelja navodeći da on nije vlastitom voljom (što je istina), ali nije bila dovoljna volja bez odgovarajuće dozvole, obavljao ribolovnu djelatnost.

U svojoj presudi Vrhovni sud Republike Hrvatske istaknuo je da nije ispravna tvrdnja drugostupanjskog suda, da nije bilo objektivnih smetnji za poduzimanje

radnji tužitelja koje bi mu omogućile obavljanje ribolovne djelatnosti. Ne može se prihvatiti mišljenje vještaka da se pogreška mogla ispraviti jer do krivog podatka o godini proizvodnje, nije došlo “greškom” već namjernim navođenjem lažnog podatka o tome u ugovoru o kupoprodaji broda. Zato je po ocjeni Vrhovnog suda za izmaklu dobit tužitelja, ako je do nje došlo, odgovoran tuženik i on je dužan naknaditi tužitelju izmaklu dobit, kao štetu.

Međutim, to je li zaista tužitelj kupio brod za ribarsku djelatnost, i ako jeste kroz koje vrijeme nije mogao loviti, zbog lažnog prikazivanja godine proizvodnje broda u ugovoru i koliko bi tužitelj zaradio kroz to vrijeme, sudovi nižeg stupnja nisu utvrđivali niti utvrdili, a sve zbog pogrešnog pravnog pristupa (da je tužitelj sam skrivio štetu).

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da zbog pogrešne primjene materijalnog prava (pogrešnog pravnog pristupa o ocjeni spora), nižestupanjski sudovi nisu utvrdili relevantne činjenice i činjenično je stanje nepotpuno utvrđeno, pa nema uvjeta za preinaku tog djela pobijanih presuda. Prema čl. 395. st. 2. Zakona o parničnom postupku prvostupanjsku i drugostupanjsku presudu je ukinuo i predmet je vratio na ponovno odlučivanje prvostupanjskom sudu, radi utvrđivanja navedenih relevantnih činjenica za ocjenu postojanja eventualne materijalne štete, izmakle dobiti tužitelja, te donošenja nove i zakonite presude.

Dr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

SALE OF SHIP – DECEPTION OF THE BUYER

Provision of misleading information about the year of construction for a ship being sold represents deception of the buyer. The party which entered into the sale contract through deception by other party has the right to request compensation of the sustained loss.

IZOSTANAK PISANOG PRIGOVORA U SLUČAJU OŠTEĆENJA PRTLJAGE

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje broj: II Rev-225/2000-2 od 23. listopada 2001.

Vijeće: Damir Mratović kao predsjednik vijeća,

Stanko Jesenković, Ivka Zlokić, Davorka Lukanović-Ivanišević

i Marijan Ramušćak kao članovi vijeća

Zakonsku odredbu prema kojoj se pretpostavlja da je putnik prtljagu primio u ispravnom stanju, dok se ne dokaže protivno, sud je pogrešno protumačio kada je zaključio da se iz činjenice da tužiteljica nije uputila pisani prigovor brodaru ili njegovom punomoćniku, može utvrditi da se nisu stekle pretpostavke za naknadu štete. Izostanak prigovora nema za posljedicu prekluziju putnikovih prava jer zakon to ne predviđa.

Presudom i rješenjem suda prvog stupnja (Trgovačkog suda u Rijeci, od 18. veljače 1997. br. P-3436/89) naloženo je tuženiku da plati tužiteljici iznos od 3.868,07 DEM s kamatom koju banke u mjestu ispunjenja plaćaju na devizne štedne uloge po viđenju od 27. lipnja 1989. godine do isplate i parničnim troškom u iznosu od 10.505,50 kn.

Odlučujući o žalbi tuženika sud drugog stupnja (Visoki trgovački sud Republike Hrvatske presudom i rješenjem od 12. siječnja 1999. godine br. PŽ-1661/97) prihvatio je žalbu, te preinačio presudu suda prvog stupnja tako da je odbio navedeni tužbeni zahtjev tužiteljice kao neosnovan.

Protiv pravomoćne drugostupanjske presude reviziju je izjavila tužiteljica zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i zbog pogrešne primjene materijalnog prava, s prijedlogom da se ona preinači u smislu revizijskih navoda ili ukine.

Odgovor na reviziju podnio je tuženik s prijedlogom da se izjavljena revizija odbije kao neosnovana. Nadležni državni odvjetnik nije se izjasnio o reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je revizija osnovana jer su u postupku pred drugostupanjskim sudom povrijeđene odredbe iz čl. 354 st. 1. u svezi s čl. 373 Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", broj 53/91, 91/92 i 112/99 – u daljnjem tekstu ZPP). Pogrešno se u pobijanoj presudi navodi da je prvostupanjska presuda preinačena na temelju odredbi čl. 373. ZPP, jer iz razloga

pobijane presude proizlazi da je prvostupanjska presuda suprotno odredbama čl. 373. toč. 1. do 3. ZPP, preinačena zbog drugačije utvrđenog činjeničnog stanja.

U prvostupanjskoj je presudi na temelju neposredno izvedenih dokaza saslušanjem svjedoka i tužiteljice kao stranke, utvrđeno da se dana 21. kolovoza 1987. godine trajektom L. prevozila tužiteljica, njezino osobno vozilo i kamp-kućica, a kamp-kućica i vozilo tužiteljice oštećeni su krivnjom radnika tuženika. Vještačenjem je utvrđena visina štete koja je dosuđena tužiteljici na teret tuženika. Ovakvo, na temelju neposredno izvedenih dokaza, utvrđeno činjenično stanje u prvostupanjskoj presudi, drugostupanjski sud je, u zatvorenoj sjednici vijeća, bez žalbene rasprave, preinačio, tako da je drugačije ocijenio neposredno izvedene dokaze po prvostupanjskom sudu (iskazi svjedoka). Drugostupanjski sud je utvrdio da tužiteljica nije dokazala niti da se događaj dogodio u tijeku prijevoza, niti je dokazala visinu štete koju bi zbog toga eventualno pretrpjela, te smatra da niti jedan od provedenih dokaza ne upućuje na to da se šteta na vozilu dogodila na način kako to opisuje tužiteljica.

Na temelju tako preinačenog činjeničnog stanja sud drugog stupnja, pozivom na odredbu čl. 635. ZPUP-a utvrdio je da se nisu stekle pretpostavke za nadoknadu štete, te posebno da tužiteljica nije uputila pisani prigovor brodaru ili njegovom punomoćniku, pa se pretpostavlja da je prtljagu primila u ispravnom stanju. Zbog toga je drugostupanjski sud preinačio prvostupanjsku presudu tako da je odbio tužbeni zahtjev tužiteljice.

Vrhovni sud Republike Hrvatske iznio je tumačenje da iz odredaba čl. 373. toč. 1. do 3. ZPP proizlazi da drugačije činjenično stanje nego što je ono u prvostupanjskoj presudi drugostupanjski sud može utvrditi na temelju rezultata žalbene rasprave (toč. 1.), ili ako je prvostupanjski sud pogrešno ocijenio isprave ili posredno izvedene dokaze, a odluka je prvostupanjskog suda utemeljena isključivo na tim dokazima (toč. 2.), ili ako je prvostupanjski sud iz činjenica što ih je utvrdio izveo nepravilan zaključak o postojanju drugih činjenica, a na tim činjenicama je utemeljena presuda. U konkretnom slučaju nije ostvaren ni jedan od navedenih zakonom određenih slučajeva kad drugostupanjski sud može utvrditi drugačije činjenično stanje nego što je ono u prvostupanjskoj presudi i prvostupanjsku presudu preinačiti. Drugostupanjski sud drugačije činjenično stanje nego što je ono u prvostupanjskoj presudi nije utvrdio na temelju rezultata žalbene rasprave, već na temelju rezultata raspravljanja u zatvorenoj sjednici vijeća, zatim prvostupanjska presuda nije utemeljena isključivo na ispravama ili posredno izvedenim dokazima, već na neposredno izvedenim dokazima, te zaključak o postojanju neposredno važnih činjenica sud ne izvodi iz utvrđenih posredno važnih činjenica.

Neposredno važna činjenica u ovom sporu je to da li je tužiteljica pretrpjela štetu na svojim vozilima prilikom prijevoza na trajektu L. krivnjom radnika toga trajekta, a prvostupanjski sud je na temelju neposredno izvedenih dokaza utvrdio da je upravo

tako došlo do štetnog događaja za koji je tuženik odgovoran.

Proizlazi, prema tome, da je drugostupanjski sud povrijedio odredbe iz čl. 373. ZPP kad je utvrdio drugačije činjenično stanje nego što je ono u prvostupanjskoj presudi i prvostupanjsku presudu preinačio. Vrhovni sud Republike Hrvatske je ocijenio da je povreda odredaba iz čl. 373. ZPP utjecala je na donošenje zakonite i pravilne presude, te da je u postupku pred drugostupanjskim sudom ostvarena relativno bitna povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 1. u svezi s čl. 373. ZPP.

U pogledu primjene materijalnog prava Vrhovni sud Republike Hrvatske ja zauzeo stajalište da sud drugog stupnja pogrešno tumači odredbu čl. 635. ZPUP-a, jer prema st. 2 toga članka pretpostavlja se da je putnik prtljagu primio u ispravnom stanju, dok se ne dokaže protivno. Izostanak prigovora nema za posljedicu prekluziju putnikovih prava, jer zakon to ne predviđa. Zbog izloženog je Vrhovni sud Republike Hrvatske na temelju čl. 392. ZPP prihvatio izjavljenu reviziju i ukinuo presudu suda drugog stupnja, te predmet vratio sudu drugog stupnja na ponovno suđenje.

Dr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

ABSENCE OF WRITTEN COMPLAINT IN CASE OF DAMAGE TO LUGGAGE

The legal provision, which presumes that a passenger received his/her luggage in good condition until proved otherwise, was misinterpreted by the court when they concluded that the prerequisites for compensation of damages were not created. The conclusion was drawn from the fact that the plaintiff had not made a written complaint to the carrier or his authorised representative. Absence of complaint does not result in preclusion of the passenger's rights because the law does not provide for that.

UGOVOR O USKLADIŠTENJU

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: II Rev-172/1999-2 od 17. prosinca 2003.

Vijeće: Jakob Miletić, kao predsjednik vijeća,

Katarina Buljan, dr. sc. Ivan Kaladić, Gordana Matasić-Špoljarić

i mr. sc. Andrija Eraković kao članovi vijeća

Propust pregledati sadržaj tereta prilikom njegovog preuzimanja na uskladištenje nema za posljedicu gubitak prava, već prebacivanje tereta dokaza na ostavodavca da je do oštećenja tereta došlo u razdoblju od primitka na uskladištenje do njegovog iskladištenja i predaje preuzimatelju.

Prvostupanjski sud utvrdio je da je u konkretnom pravnom odnosu prvotuženik bio skladištar, drugo tuženik preuzimatelj – prijevoznik, a prednik tužitelja (koji je tužitelju cedirao svoju tražbinu) ostavodavac. Tužitelj je podnio tužbu radi naknade štete, a svoj zahtjev prema tuženicima postavio je u smislu čl. 197. ZPP-a, dakle predložio je da se prvo odlučuje o osnovanosti zahtjeva prema prvotuženiku pa ako u odnosu na njega zahtjev bude pravomoćno odbijen da se odlučuje o zahtjevu u odnosu na drugo tuženika.

U postupku pred prvostupanjskim sudom je utvrđeno da je brodom T. J. R. iz New Yorka prevezeno u Rijeku 3 sanduka koordiniranog stroja sa priborom za S. Lj. Brod je stigao u Rijeku 08. svibnja 1977. godine kada je brodar predao teret prvotuženiku koji ga je uskladištio u svom skladištu br. 40. Dana 18. svibnja 1977. godine drugo tuženik kao primatelj tereta u postupku njegove otpreme primatelju S. Lj., uočio je oštećenje jednog sanduka. O tome je obaviješten tužitelj, pregledan teret i utvrđeno da se radi o oštećenju ambalaže 1 sanduka, o čemu je sačinjen zapisnik, te je drugo tuženik sačinio “raport” 18. svibnja 1977. godine u kojem je također utvrđeno da je kod jednog sanduka oštećena ambalaža a sadržaj ispravan, te je prilikom predaje tereta drugo tuženiku kao preuzimatelju u potvrdi o iskladištenju utvrđeno da je kod 1 sanduka oštećena ambalaža a sadržaj ispravan. Za vrijeme uskladištenja u skladištu prvotuženika i kod ukrcaja na vozilo a radi prijevoza, sporni

teret je pravilno postavljen ali je prilikom pregleda sadržaja sanduka, a po njegovom dospijeću u Ljubljani utvrđeno da je stroj oštećen.

Prvostupanjski sud ovaj je spor raspravio u smislu odredbe ugovora o uskladištenju (čl. 730. i dr. Zakona o obveznim odnosima – “Narodne novine”, broj: 53/91, 73/91, 3/94, 7/96 i 112/99 – dalje: ZOO), polazeći od utvrđene činjenice: da su oštećenja na ambalaži tereta uočena prilikom preuzimanja tereta, ali da je preuzimatelj robe (drugo tuženik) propustio pregledati sadržaj tereta prilikom njegovog preuzimanja (čl. 738. ZOO-a), što nije imalo za posljedicu gubitak prava, već prebacivanje tereta dokaza na ostavodavca (u smislu dokazivanja da je do oštećenja tereta došlo u razdoblju od primitka robe na uskladištenje do njegovog iskladištenja i predaje preuzimatelju).

Presudom Trgovačkog suda u Rijeci, broj: P-1106/87 od 12. lipnja 1996. godine odbijen je tužbeni zahtjev tužitelja protiv prvotuženika za isplatu iznosa od 64.627 USD sa pripadajućom kamatom. Tužitelj je podnio žalbu, a presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, broj: Pž-2095/97 od 17. studenoga 1998. godine potvrđena je presuda prvostupanjskog suda. Protiv drugostupanjske pravomoćne presude tužitelj je izjavio reviziju pobijajući je iz svih revizijskih razloga (čl. 385. st. 1. toč. 1-3. Zakona o parničnom postupku – “Narodne novine”, broj: 53/91, 91/92, 112/99 i 117/03 – dalje: ZPP) predloživši njeno preinačenje prihvatanjem tužbenog zahtjeva. Prvotuženik nije odgovorio na reviziju, niti se o istoj izjasnio Državni odvjetnik Republike Hrvatske.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da revizija nije osnovana. Osim paušalnog pozivanja na revizijski razlog bitne povrede odredaba parničnog postupka revident konkretno ne upire u čemu bi se sastojala bitna povreda odredaba parničnog postupka, a kako ispitujući pobijanu presudu Vrhovni sud Republike Hrvatske nije našao da bi bila počinjena bitna povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. toč. 10. ZPP-a, na koju temeljem odredbe čl. 386. ZPP-a pazi po službenoj dužnosti, utvrdio je da u pobijanoj presudi nisu učinjene bitne povrede odredaba parničnog postupka. Vrhovni sud RH je ocijenio da ne postoji ni revizijski razlog pogrešne primjene materijalnog prava.

Predmet spora je zahtjev tužitelja za isplatu 64.627 USD, koji iznos je on isplatio svom osiguraniku S. iz Lj. Prvostupanjski sud je zaključio da tužitelj nije dokazao da bi oštećenje na stroju nastalo za vrijeme uskladištenja tereta kod prvotuženika, niti prilikom utovara tog tereta na prijevoz, a u tom pravcu i nije bilo primjedbi od strane primatelja, niti od strane prijevoznika (primjedbe su išle samo na oštećenje ambalaže, ali ne i na sadržaj sanduka). Stoga, kada nije dokazana odgovornost prvotuženika za štetu nastalu na stroju, nema ni pretpostavki za obvezivanje prvotuženika na naknadu utužene štete. Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da su odbijanjem tužbenog zahtjeva nižestupanjski sudovi materijalno pravo pravilno primijenili, a svi ostali prigovori tužitelja sadržajno su prigovori činjenične naravi, o kojima se

u revizijskom stadiju postupka ne može raspravljati (čl. 385. st. 3. ZPP-a). Zbog navedenog Vrhovni sud Republike Hrvatske je primjenom odredbe čl. 393. ZPP-a odbio reviziju kao neosnovanu

Dr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

STORAGE CONTRACT

Failure to examine the contents of cargo at the time when it is accepted for storage shall not entail loss of rights, but will lead to shift of burden of proof to the depositor, who has to prove that the damage to the cargo occurred in the period between the time it is received for storage and the time it leaves the warehouse and is delivered to the consignee.

PRESTANAK RADNOG ODNOSA POMORCA ZBOG PRODAJE BRODA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: Rev t-158/03-2 od 11. veljače 2004.

Vijeće: Boris Guttman kao predsjednik vijeća,

Ivan Mikšić, Marijan Ramušćak, Petar Milas

i Gordana Gasparini kao članovi vijeća

*Prema odluci poslodavca radni odnos pomorca na brodu poslodavca može
prestati zbog prodaje broda.*

Predmet ovog spora predstavljaju kumulirani tužbeni zahtjevi i to zahtjev za poništenje odluke trećetuženika R. C. od 10.10.1997. o prestanku tužiteljevog radnog odnosa s tim tuženikom, zahtjev kojim se traži da prvotuženik J. R. vrati tužitelja “u radni odnos s 10.10.1997. na radno mjesto konobara”, zahtjev kojim se traži da tuženici solidarno isplate tužitelju kunksu protuvrijednost iznosa od 53.040 DEM na ime naknade plaće za razdoblje nakon donošenja navedene odluke o prestanku radnog odnosa – od 01.11.1997. pa do kraja 2001., a potom od 01.01.2002. pa do povratka tužitelja na rad 1.040 DEM mjesečno, te zahtjev kojim su tuženici dužni solidarno platiti na plaću tužitelja pripadajuće doprinose za mirovinsko i zdravstveno osiguranje Hrvatskom zavodu za mirovinsko osiguranje, Područni ured Rijeka i Hrvatskom zavodu za zdravstveno osiguranje, Područni ured Rijeka, za razdoblje od 01.09.1992., pa nadalje do tužiteljevog povratka na rad.

Presudom suda prvog stupnja Trgovačkog suda u Rijeci od 29. siječnja 2002. br. P-2154/99 odbijen je tužbeni zahtjev tužitelja. Tužitelj je podnio žalbu, a presudom Visokog trgovačkog suda RH od 15. travnja 2003. br. II Pž-1760/02 odbijena je kao neosnovana žalba tužitelja, te je potvrđena prvostupanjska presuda. Protiv drugostupanjske presude reviziju je izjavio tužitelj, pobijajući presudu u cijelosti, i to zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i zbog pogrešne primjene materijalnog prava, s prijedlogom za donošenje odluke o reviziji, kao i odlučivanje o ukupnim troškovima postupka, prema troškovniku u spisu. Odgovor na reviziju nije

podnesen, a Državno odvjetništvo Republike Hrvatske o reviziji se nije izjasnilo. Vrhovni sud Republike Hrvatske odbio se revizija kao neosnovanu. Ocijenio je da je pobijana odluka o prestanku ugovora o radu sklopljenog između tužitelja i trećetuženika R. C., na osnovi kojeg se tužitelj nalazio u radnom odnosu kod tog tuženika od 18.10.1996. pa do njezinog donošenja, donijeta na temelju odredbe čl. 23. st. 3. toč. 4. Kolektivnog ugovora sklopljenog dana 31.08.1992. između Samostalnog sindikata radnika u pomorstvu i riječnoj plovidbi Hrvatske i drugotuženika J. C., čije odredbe se primjenjuju i u odnosu na trećetuženika R. C., koji je u vlasništvu svog osnivača – drugotuženika J. C. Tom odredbom Kolektivnog ugovora predviđeno je da prema odluci poslodavca zaposlenje pomorca na brodu poslodavca može prestati zbog prodaje broda. Na temelju nesporne činjenice da je prodan brod na kojem je tužitelj bio zaposlen, Vrhovni sud RH smatra da su nižestupanjski sudovi pravilno zaključili da je pobijana odluka o prestanku ugovora o radu donesena u skladu s navedenom odredbom Kolektivnog ugovora i da je stoga na temelju te odluke tužitelju zakonito prestao radni odnos s trećetuženikom R. C..

Na temelju činjenica da se tužitelj nalazio u radnom odnosu kod prvotuženika J. od 09.10.1963. do 31.03.1991., drugotuženika J. C. od 01.04.1991. do 18.10.1996., a potom kod trećetuženika R. C., te da mu je radni odnos s prvo - i drugotuženikom prestao na osnovi sporazuma, Vrhovni sud RH je utvrdio da su nižestupanjski sudovi osnovano zaključili da nema mjesta primjeni odredbe čl. 121. ZR, jer drugotuženik J. C. nije uputio tužitelja na rad kod trećetuženika R. C., već se tužitelj nalazio u radnom odnosu s trećetuženikom na osnovi ugovora o radu sklopljenog s tim tuženikom nakon što mu je radni odnos prestao kod drugotuženika. Sudovi su također osnovano zaključili da nema mjesta primjeni niti odredbi čl. 129. ZR, jer trećetuženik R. C. nije nastao statusnim promjenama prvo i drugotuženika, već je trećetuženik samostalna pravna osoba koju je, kao društvo s ograničenom odgovornošću, osnovao drugotuženik J. C.

S obzirom na utvrđenje da je pobijana odluka trećetuženika o prestanku ugovora o radu zakonita, nije nastala obveza tog tuženika da tužitelja vrati na rad, a time niti obveza naknade plaće, u konkretnom slučaju pitanje odgovornosti prvo i drugotuženika za obveze trećetuženika niti ne predstavlja pravno odlučno pitanje koje bi sud trebao ocjenjivati.

Odlučujući o zahtjevu za plaćanje doprinosa za zdravstveno i mirovinsko osiguranje zavodima mirovinskog i zdravstvenog osiguranja Vrhovni sud RH je ocijenio osnovanom odluku sudova da taj zahtjev treba odbili, jer tužitelj nije ovlašten zahtijevati ispunjenje obveze plaćanja tih doprinosa, već su za to ovlaštene navedene ustanove.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je ocijenio da nije ostvarena bitna povreda odredaba parničnog postupka na koju revizijski sud pazi po službenoj dužnosti

(čl. 386. ZPP), na temelju odredbe čl. 393. ZPP, a o svim zahtjevima je odlučeno pravilnom primjenom materijalnog prava, pa je revizija odbijena kao neosnovana.

Dr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

***TERMINATION OF EMPLOYMENT OF THE SEAMEN ON ACCOUNT OF SALE
OF THE SHIP***

At the employer's decision, employment of the seamen on board the ship of the employer may terminate on account of sale of the ship.

PRETPOSTAVKA ZA ODGOVORNOST OSIGURATELJA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: II Rev-153/1994-2 od 12. ožujka 1998.

Vijeće: Stanko Jesenoković kao predsjednik vijeća,

Boris Guttmann, Vladimir Drakulić, Stanko Hautz i

Vlatka Potočnjak-Radej kao članovi vijeća

Tuženik kao osiguratelj navodnog štetnika odgovara tužitelju za štetu samo pod pretpostavkom postojanja odgovornosti njegovog osiguranika.

Predmet spora je zahtjev prvotuzitelja Luka P. i drugotuzitelja Općina P. za naknadu štete protiv tuženika kao osiguratelja inozemnog broдача. Osiguratelj je preuzeo jamstvo u pogledu naknade štete nastale zagađenjem mora u akvatoriju tužitelja pod pretpostavkom da se utvrdi odgovornost broдача (osiguranika tuženika) u svezi šetnog događaja. Dana 8. 2. 1989. godine došlo je do ispuštanja mazuta u more i s tim u vezi nastala šteta tužitelju, a za nju se tereti brod “Pharos” vlasništvo broдача osiguranika tuženog osiguratelja.

Nižestupanjski sudovi u provedenom postupku utvrdili su da se ne može prihvatiti dokazanim, da bi kritične zgođe u akvatoriju tužitelja u luci Ploče mazut čija je prisutnost nesumnjivo utvrđena u morskoj vodi u blizini broда “Pharos” vlasništvo osiguranika tuženika bio ispušten odnosno potjecao od spomenutog broда.

Prvostupanjskom presudom (Okružnog privrednog suda u Zagrebu od 29. siječnja 1993. br. P-7724/89) odbijen je tužbeni zahtjevi prvotuzitelja radi isplate iznosa od 27.008 USA\$ u protuvrijednosti u domaćem novcu po tečaju na dan isplate zajedno s 8% kamata tekućih od 8. 2. 1989. godine do isplate, kao i tužbeni zahtjev drugotuzitelja radi isplate iznosa od 15.000 USA\$ u protuvrijednosti u domaćem novcu po tečaju na dan isplate s 8% kamata tekućih od 8. 2. 1989. godine do isplate, te su tužitelji obvezani isplatiti tuženiku parnični trošak u iznosu od 15.000 HRD.

Drugostupanjskom odlukom (presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske od 24. svibnja 1994. br. PŽ-1217/93) odbijena je kao neosnovana žalba tužitelja Luka P. i potvrđena prvostupanjska presuda u odnosu na ovog tužitelja, dok je odbačena kao nepravovremena žalba tužitelja Općine P. izjavljena protiv

prvostupanjske presude.

Protiv navedene pravomoćne drugostupanjske presude prvotužitelj je izjavio reviziju zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka te pogrešne primjene materijalnog prava s prijedlogom da se pobijana presuda preinači u pravcu revizijskih navoda prihvaćanjem tužbenog zahtjeva revidenta uz obvezu tuženiku na naknadu cjelokupnih parničnih troškova revidentu, podredno je predložio da se obje nižestupanjske presude ukinu i predmet vrati prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje.

Prvostupanjski je sud pozivom na odredbu čl. 390. st. 1. Zakona o parničnom postupku (u daljnjem tekstu: ZPP) dostavio primjerak pravovremene, potpune i dopuštene revizije tužitelja protivnoj stranci i nadležnom državnom odvjetniku, ali protivna stranka nije odgovorila na reviziju niti se Državni odvjetnik Republike Hrvatske izjasnio o izjavljenoj reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske reviziju je odbio kao neosnovanu. Ocijenio je da nije ostvaren revizijski razlog bitne povrede odredaba parničnog postupka. U postupku pred nižim sudovima nije počinjena bitna povreda iz čl. 354. st. 2. toč. 13. ZPP budući da nižestupanjske presude sadrže potrebne razloge o utvrđenju odlučnih činjenica kao i o primjeni mjerodavnih propisa temeljem kojih su niži sudovi odlučili u ovom sporu, a nije počinjena ni ona bitna procesna povreda iz čl. 354. st. 2. toč. 10. ZPP na koju revizijski sud pazi po službenoj dužnosti (čl. 386. ZPP). Nije ostvaren ni revizijski razlog pogrešne primjene materijalnog prava.

Svi prigovori koje revident opsežno izlaže u reviziji glede pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja u postupku pred nižim sudovima, a koji se tiču navodnog ispuštanja mazuta s broda "*Pharos*" u svojoj biti predstavljaju razloge koji se ne mogu s uspjehom isticati u reviziji (čl. 385. st. 3. ZPP). Pravomoćno rješenje o učinjenom prekršaju doneseno protiv kapetana broda "*Pharos*" u svezi štetnog događaja ne predstavlja odluku kojom bi nadležno tijelo odlučilo o prethodnom pitanju u ovoj parnici, a u svezi navodne odgovornosti osiguranika tuženika, jer spomenuta osoba (zapovjednik broda "*Pharos*") nije sudjelovao kao stranka u ovoj parnici, pa protivno izloženom shvaćanju revidenta niži sudovi nisu vezani u smislu odredbe čl. 12. st. 1. ZPP spomenutim pravomoćnim rješenjem o učinjenom prekršaju jer se ne odnosi na neku od stranaka u ovom sporu. Stoga su nižestupanjski sudovi pravilno ocijenili spomenuto rješenje o prekršaju kao jedan od dokaza koji su izveli zajedno s drugim dokazima pri utvrđivanju odlučnih činjenica u skladu s odredbom čl. 8. ZPP.

Vrhovni sud Republike Hrvatske kao revizijski sud nije razmatrao kao odlučne one navode revidenta koji predstavljaju prigovore na utvrđeno činjenično stanje u postupku pred nižim sudovima, već je revizijski razlog pogrešne primjene materijalnog prava ispitao imajući u vidu ono činjenično stanje koje su niži sudovi utvrdili u provedenom postupku. Budući da niži sudovi nisu utvrdili, da je s broda "*Pharos*"

vlasništvo osiguranika tuženika kritične zgode bio ispušten u more mazut, a njegovo ispuštanje je prouzrokovalo štetu na strani tužitelja čiju naknadu traži ovom tužbom, Vrhovni sud RH smatra da su nižestupanjski sudovi pravilno primijenili materijalno pravo. Ne postoji odgovornost za utuženu štetu na strani osiguranika tuženika u smislu odredbe čl. 154. st. 1. Zakona o obveznim odnosima, budući da se prema spomenutoj odredbi bez obzira na temelj odnosno vrstu odgovornosti odgovara samo za prouzrokovanu štetu drugome dok u ovom predmetu nije dokazano, da bi navodni štetnik (osiguranik tuženika) prouzrokovao utuženu štetu tužitelju. Tuženik kao osiguratelj navodnog štetnika odgovara tužitelju za štetu samo pod pretpostavkom postojanja odgovornosti svojeg osiguranika koja nije utvrđena, pa nižestupanjski sudovi nisu pogrešno primijenili materijalno pravo kad su na temelju izloženog stanja stvari odbili tužbeni zahtjev revidenta kao neosnovan.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da ne postoje razlozi zbog kojih je revizija izjavljena, a ni oni na koje revizijski sud pazi po službenoj dužnosti (čl. 386. ZPP), pa je reviziju odbio kao neosnovanu (čl. 393. ZPP).

Dr. sc. Vesna Skorupan, asistent

Jadranski zavod HAZU

Summary:

ASSUMPTION OF INSURER'S LIABILITY

The defendant, as the insurer of the party who has allegedly caused the loss, shall be responsible for the loss to the plaintiff only assuming that the insured is liable for the loss.

NAKNADA ZA KORIŠTENJE OBJEKATA SIGURNOSTI PLOVIDBE

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: II Rev-123/1995-2 od 29. listopada 1998.

Vijeće: dr. sc. Ivo Grbin kao predsjednik vijeća,

Miroslava Vekić, Miljenka Vranić, Tomo Gložinić

i Ivan Mikšić kao članovi vijeća

Obveza plaćanja naknade za korištenje objektima sigurnosti plovidbe na plovnim putovima tereti korisnike tih putova, a to su brodari, a ne pomorske agente koji nastupaju u ime i za račun brodarka.

Tužitelj je podnio tužbu kojom potražuje isplatu iznosa od 1.548,64 kn s osnova plaćanja naknade za korištenje, odnosno uporabu objekata sigurnosti plovidbe.

Tuženik u ovom parničnom postupku je agent.

Prvostupanjski sud Trgovački sud u Rijeci presudom br. P-147/93 od 1. ožujka 1994. ocijenio je da poslove uređivanja i održavanja plovnosti putova, postavljanja objekata za sigurnu plovidbu, osiguranje njihova ispravnog funkcioniranja, te druge zakonom propisane poslove obavlja trgovačko društvo “Plovput” (u ovom postupku tužitelj), pa slijedi da je upravo ono aktivno legitimirano potraživati od korisnika objekata sigurnosti plovidbe na moru da plaćaju naknadu. Međutim, prvostupanjski sud je utvrdio da nema pasivne legitimacije na strani tuženog u ovom postupku. U odluci je prvostupanjski sud istaknuo da za obveze koje nastaju u svezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar kao korisnik plovnog puta, pa je jasno da i naknadu za sigurnost plovidbe za brodove plaća brodar. Tuženi agent nije pasivno legitimiran jer nije ni u ugovornoj ni u izvanugovornoj obvezi prema tužitelju. Naime, ugovorom o pomorskoj agenciji pomorski se agent obvezuje na temelju opće ili posebne punomoći u ime i za račun nalogodavatelja obavljati pomorske agencijske poslove, te poslove pomaganja, posredovanja i zastupanja.

Protiv prvostupanjske presude žalbu je podnio tužitelj. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, kao drugostupanjski sud svojom presudom od 21. ožujka 1995. godine broj Pž-2928/94-2 potvrdio je presudu prvostupanjskog suda kojom je tužitelj odbijen s tužbenim zahtjevom. Protiv drugostupanjske presude reviziju je izjavio tužitelj zbog pogrešne primjene materijalnog prava. U reviziji navodi da je plaćanje naknade za sigurnost plovidbe agencijski posao, pa je zbog toga tuženik

dužan platiti tu naknadu. Predložio je da Vrhovni sud Republike Hrvatske prihvati reviziju i ukine pobijanu presudu te predmet vrati na ponovno suđenje. Tuženi je dao odgovor na reviziju u kojemu tvrdi da revizija nije dopuštena, jer se odnosi na utvrđeno činjenično stanje, a što se tiče primjene materijalnog prava ističe da tužitelj sam tvrdi da je spornu naknadu mogao tražiti samo od brodarar. Državni odvjetnik, kojemu je revizija također dostavljena radi očitovanja u smislu čl. 390. Zakona o parničnom postupku (“Narodne novine”, broj 53/91, dalje ZPP) nije se očitovao na sadržaj revizije.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je odlučio da revizija nije osnovana. Ispitujući pobijanu presudu u smislu čl. 386. ZPP utvrdio je da u provedenom postupku nije ostvarena bitna povreda odredbe ZPP iz čl. 354. st. 2. toč. 10., dakle nije ostvaren razlog za reviziju na koji taj sud pazi po službenoj dužnosti. Ostvarenje ostalih bitnih povreda odredaba ZPP iz čl. 354. u svezi s čl. 385. st. 1. toč. 1. i 2. ZPP sud nije ispitivao, budući da te bitne povrede odredbi ZPP nisu bile razlog za izjavljivanje revizije.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je odlučio da nije ostvaren revizijski razlog pogrešne primjene materijalnog prava iz čl. 356. u svezi s čl. 385. st. 1. toč. 3. ZPP. Na utvrđeno činjenično stanje nižestupanjski sudovi su pravilno primijenili materijalno pravo. S obzirom na vrijeme, kada je nastao sporni pravni odnos, odnosno kada je nastala sporna obveza primjenjuju se odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (“Narodne novine”, broj 53/91). U smislu čl. 680. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi agent u ime i za račun nalogodavatelja obavlja plovidbene agencijske poslove. Budući da je tuženik agent to samo po sebi ne znači da je dužan platiti doprinos za sigurnost plovidbe, koju su dužni plaćati brodari. Ta obveza za tuženika ne može nastati već samim time što je on agent, a iz utvrđenog činjeničnog stanja ne proizlazi da bi tuženikova odgovornost mogla biti utemeljena na nekom drugom osnovu. U plovidbenom agencijskom poslu agent obavlja poslove na temelju opće ili posebne punomoći u ime i za račun nalogodavca, a ne u svoje ime i za svoj račun.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da nisu ostvareni razlozi za reviziju, i to oni na koje taj sud pazi po službenoj dužnosti, kao ni oni na koje upućuje revizija. Zbog toga je na temelju čl. 393. ZPP reviziju odbio kao neosnovanu.

Dr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

***COMPENSATION FOR USE OF FACILITIES PROVIDING FOR THE SAFETY
OF NAVIGATION ON THE NAVIGABLE WATERWAYS***

The obligation to pay compensation for use of facilities providing for the safety of navigation on the navigable waterways shall be borne by beneficiaries of such waterways, that is, ship operators, and not by marine agents who act on behalf and for the account of ship operators.

NEODRŽAVANJE U ISPRAVNOM STANJU BRODSKE OPREME

UPRAVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: Us-9477/1998-4 od 20. veljače 2002.

Vijeće: Ljubica Kemfelja Zentner kao predsjednik vijeća,
Marina Kosović-Marković i Alemka Brkljačić Radančević,
kao članovi vijeća

Brod ne smije isploviti bez odgovarajuće opreme. Oprema mora biti u ispravnom stanju, a rok njezine valjanosti bitan je činitelj njezine ispravnosti. Zapovjednik koji je poduzeo plovidbu unatoč tome što je istekao rok valjanosti određenih sastavnih dijelova opreme broda koji su neophodni za signaliziranje pozicije broda u slučaju nezgode na moru, svjesno je doveo u opasnost posadu i brod, te je ugrozio sigurnost plovidbe. Time je počinjen pomorski prekršaj iz čl. 164. st. 1. Pomorskog zakonika.¹

Tužitelj A. Š. podnio je tužbu Upravnom sudu Republike Hrvatske protiv rješenja tuženog Ministarstva pomorstva, prometa i veza, klasa: Pr/II-02-53/98-SP od 16. rujna 1998. radi pomorskog prekršaja. Tužitelj u upravnom sporu pred Upravnim sudom pobija rješenje kojim je odbijena njegova žalba izjavljena protiv rješenja Komisije za prekršaje, Lučke kapetanije Split, broj: 342-35/98-03-6/1 od 24. ožujka 1998. kojim je oglašen krivim jer je dana 3. veljače 1998. doplovio s motornim brodom "Hum" u luku Milna, a istekao je rok valjanosti raketa i buktinja, kao sastavnog dijela opreme broda, a time je tužitelj počinio pomorski prekršaj iz čl. 164. st. 1. Pomorskog zakonika, te temeljem čl. 1029. st. 1. toč. 8. istog Zakonika kažnjen novčanom kaznom u iznosu od 2.000, 00 kn.

Tuženo tijelo u obrazloženju osporenog rješenja navodi da je prvostupanjsko tijelo pravilno utvrdilo činjenično stanje te na isto pravilno primijenilo materijalni propis, te da je izrečena sankcija primjerena počinjenom prekršaju. Ističe da je tužitelj morao kao zapovjednik i vlasnik broda, znati da ne smije isploviti s brodom bez odgovarajuće opreme koja mora biti u ispravnom stanju, te da je rok valjanosti

¹ U ovoj odluci primijenjen je Pomorski zakonik iz 1994. (Narodne novine br. 17/94, 74/94, 43/96).

opreme bitan činitelj njezine ispravnosti. Tužitelj je unatoč tome poduzeo plovidbu i time svjesno doveo u opasnost posadu i brod jer predmetna oprema spada u opremu neophodnu za signalizaciju pozicije broda u slučaju nezgode na moru, a time je ugrozio sigurnost plovidbe. Tuženo tijelo također navodi da su prilikom odmjeravanja kazni uzete u obzir olakotne okolnosti (priznanje tužitelja) ali i okolnost da je tužitelj i ranije bio kažnjavan za pomorske prekršaje, odnosno da je bio u povratu.

Tužitelj u tužbi navodi da nije prijeporno da je počinio prekršaj koji mu se stavlja na teret, ali smatra da kod odmjeravanja visine novčane kazne upravna tijela nisu u dovoljnoj mjeri ocijenila sve olakotne okolnosti koje su relevantne za odmjeravanje blaže kazne počinitelju prekršaja, tj. tužitelju. Ističe da prvostupanjsko i osporavano rješenje u svojim obrazloženjima navode da je tužitelj kažnjen i zbog činjenica da je ranije bio kažnjavan za pomorske prekršaje, odnosno da je bio u povratu, pa da se ta okolnost kod odmjeravanja kazne sukladno odredbi čl. 28. Zakona o prekršajima morala uzeti u obzir. Međutim, tužitelj smatra da je u konkretnom slučaju institut povrata pogrešno primijenjen jer je trebalo uzeti u obzir kada je tužitelj prijašnje prekršaje učinio, je li za iste prekršaje pravomoćno kažnjen, jesu li prekršaji istovrsni ili raznovrsni, a također navodi da činjenica povrata u konkretnom slučaju nije obrazložena. Također, tužitelj smatra da je kod ocijene svih okolnosti, olakotnih i otegotnih kod odmjeravanja kazne povrijeđeno načelo individualizacije kazne. Prema navodima tužitelja kao olakotna okolnost uzeto je samo priznanje tužitelja, po njegovoj ocjeni u nedovoljnoj mjeri, a da nisu uzete okolnosti iz čl. 28., 29., 31. i 32. Zakona o prekršajima. Osim toga kod odmjeravanja kazne nisu uzete u obzir imovinske prilike tužitelja, a što je bitno jer je za počinjeni prekršaj prema čl. 1029. Pomorskog zakonika zapriječena novčana kazna u iznosu od 600,00 kn od 6.000,00 kn, a tužitelju je odmjerena kazna u iznosu od 2.000,00 kn i pored činjenice da sam radi, uzdržava suprugu i troje djece. Osim toga, tužitelj navodi da nisu u dovoljnoj mjeri ocijenjene osobne prilike i držanje tužitelja nakon počinjenog prekršaja, osobito kod činjenice da je nakon počinjenog prekršaja pribavio rakete i buktinje i postavio ih na brod, te da je stoga bilo mjesta primjeni i odredbe čl. 31. Zakona o prekršajima. Predlaže da sud njegovu tužbu uvaži i osporeno rješenje poništi.

Tuženo tijelo u odgovoru na tužbu ostalo je u cijelosti kod obrazloženja osporenog rješenja, te predložilo Upravnom sudu da tužbu odbije kao neosnovanu.

Upravni sud Republike Hrvatske odlučio je da tužba nije osnovana. Odredbom čl. 164. st. 1. Pomorskog zakonika (Narodne novine broj 17/94, 74/94 i 43/96) propisano je da je zapovjednik broda dužan brinuti se, između ostalog o održavanju i ispravnom stanju trupa broda, strojeva, uređaja i opreme. Prema odredbi čl. 1029. st. 1. toč. 8. novčanom kaznom od 600,00 do 6.000,00 kn kaznit će se za pomorski prekršaj zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje ako na brodu ne održava u ispravnom stanju strojeve, uređaje i opremu ili ako se ne brine o sigurnosti brodskih

uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, opasnog i ostalog tereta te o pravilnom ukrcavanju, smještaju i iskrcavanju putnika (čl. 164. st. 1.).

Upravni sud je izvršio uvid u podatke spisa predmeta, dostavljene uz odgovor na tužbu, te utvrdio da je tužitelj, saslušan u postupku, dana 4. ožujka 1998. potvrdio svojim iskazom da je dana 3. veljače 1998. godine s motornim brodom "Hum" doplovio u Luku Milna, a da je rok valjanosti za rakete i buktinje kao sastavnog djela opreme broda bio istekao. Tužitelj niti u tužbi ne osporava utvrđeno činjenično stanje, odnosno ne osporava da je počinio pomorski prekršaj iz čl. 164. st. 1. Pomorskog zakonika kažnjiv po čl. 1029. toč. 8. istog Zakonika. Tužiteljeve prigovore da prilikom odmjeravanja kazne nisu u obzir uzete sve olakotne okolnosti nego samo priznanje tužitelja, da nisu uzete u obzir imovinske prilike tužitelja kao ni njegovo držanje nakon počinjenog prekršaja, te da činjenica povrata u konkretnom slučaju nije obrazložena Upravni sud Republike Hrvatske ih je ocijenio neosnovanim. Ocijenio je da je izrečena novčana kazna u iznosu 2.000,00 kn primjerena prekršaju i okolnostima pod kojima je počinjen. Sud prihvaća zaključak tuženog tijela da je tužitelj kao vlasnik i zapovjednik broda morao znati da ne smije isploviti s brodom bez odgovarajuće opreme koja mora biti u ispravnom stanju. Time što je unatoč neispravnoj opremi poduzeo plovidbu svjesno je doveo u opasnost posadu i brod jer predmetna oprema spada u opremu neophodnu za signaliziranje pozicije broda u slučaju nezgode na moru, te je ugrozio sigurnost plovidbe. Za počinjeni prekršaj zakonom je propisana kazna od 600,00 kn do 6.000,00 kn, a tužitelju je izrečena kazna u iznosu od 2.000,00 kn, pa je visina kazne bliža propisanom minimumu nego maksimumu. Zbog toga je Upravni sud Republike Hrvatske prigovore tužitelja u pogledu visine kazne ocijenio neosnovanim, a ostali prigovori iz tužbe nisu od utjecaja na odluku u ovoj upravnoj stvari.

Slijedom navedenog osporeno rješenje se prema shvaćanju Upravnog suda Republike Hrvatske ne može ocijeniti kao nezakonito, pa je temeljem odredbe čl. 42. st. 2. Zakona o upravnim sporovima (Narodne novine br. 53/91, 9/92 i 77/92) tužba odbijena kao neosnovana.

Dr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

FAILURE TO MAINTAIN IN WORKING ORDER THE EQUIPMENT ON BOARD

A ship may not leave port without adequate equipment. The equipment must be maintained in working order and its service life is an important factor of its proper operation. The master who undertakes a voyage despite the fact that the service life of certain components of the equipment on board that are necessary for signalisation of the ship's position in case of an accident at sea has expired, has knowingly put at risk the crew and the ship and threatened the safety of navigation, thereby committing the maritime offence referred to in Article 164 (1) of the Maritime Code.

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

PRAVO TREĆIH DA SVOJA POTRAŽIVANJA OSTVARUJU U ARBITRAŽNOM POSTUPKU

HIGH COURT OF JUSTICE
QUEENS BENCH DIVISION
COMMERCIAL COURT

Presuda od 7. studenoga 2003.

Nisshin Shipping Co. Ltd

v.

Cleaves & Company Ltd i drugi

(Sudac Colman)

Iako broker nije ugovorna strana u ugovoru o iskorištavanju broda, pa time ni u arbitražnom sporazumu sadržanom u takvom ugovoru, ovlašten je i obavezan ostvarivati svoje pravo na plaćanje brokerske provizije pokretanjem arbitražnog postupka protiv brodara.

Ova je presuda prva takve vrste, a temelji se na novom Zakonu (prava trećih osoba) o ugovorima iz 1999. godine.

1. Spor između brodara Nisshin Shipping Co. Ltd. i pomorskog brokera Cleaves & Company Ltd (and Others) pred Trgovačkim sudom u Londonu (High Court of Justice, Queens Bench Division, Commercial Court) (srpanj-studenj 2003.g.) prvi je te vrste koji se pozvao na Zakon (prava trećih) o ugovorima iz 1999. godine.

2. Zakon koji je naslijedio zakon istoga naslova (iz 1930. godine) omogućava trećoj osobi, koja nije strana u određenom ugovoru, da ostvari svoje potraživanje na što joj se, u tom ugovoru, jedna strana obvezala. Takva je zakonska mogućnost izuzetno važna u djelatnosti pomorskih brokera, a time je i ova presuda od posebnoga značaja.

Odredbe Zakona (članak 1.) daju pravo trećoj osobi (osobi koja nije ugovorna strana) da u vlastito ime zahtijeva ispunjenje određene ugovorne obveze, pod uvjetom da to ugovor izričito predviđa ili ako priroda ugovorne obveze upućuje na takvo pravo treće osobe, osim ako se iz samog ugovora može zaključiti da ugovorne

strane nisu imale namjeru da ispunjenje takve obveze može zahtijevati treća osoba.

Nadalje, Zakon, u članku 8., predviđa da u slučaju gdje se zahtjev za ispunjenje obveze ima rješavati pred arbitražom i gdje postoji arbitražni sporazum u pisanoj formi (sukladno odredbama engleskog Zakona o arbitraži iz 1996. godine), treća će se osoba smatrati strankom u arbitražnom sporazumu radi rješavanja spora nastalog između nje i (ugovorne) strane radi neispunjenja ugovorom prihvaćene obveze.

3. Spor je nastao zbog neplaćanja brokerske provizije od strane brodar, a u svezi trinaest ugovora o iskorištavanju broda (*charterparties*). (Razlozi neplaćanja provizije nisu predmet ovoga rada). Naime, tim ugovorima se brodar izričito, bezuvjetno i nedvojbeno obvezao unajmitelju brodova da će brokeru (Cleaves) platiti brokersku proviziju. Kada provizija nije bila plaćena, broker je pokrenuo arbitražni postupak protiv brodar, mada nije bio ugovorna strana u ugovorima o iskorištavanju broda, pa tako ni u arbitražnim sporazumima koji su bili sastavni dio rečenih ugovora.

Temeljem članka 1. i 8. Zakona, arbitri su se proglasili nadležnima.

Brodar se obratio sudu sa zahtjevom da stavi izvan snage odluku arbitara o prihvaćanju nadležnosti, te da ospori brokeru pravo na izravnu tužbu protiv njega za plaćanje provizije, tvrdeći da jedino unajmitelj ima aktivnu legitimaciju za postavljanje takvog zahtjeva.

4. Točno je da niti jedan od ugovora o iskorištavanju broda nije izričito ovlastio brokera da zahtijeva plaćanje provizije izravno od brodar. Stoga je temeljno pitanje bilo: da li priroda ugovorne obveze na plaćanje provizije upućuje na takvu ovlast brokera, odnosno da li se iz samog ugovora može zaključiti jesu li brodar i unajmitelj imali namjeru dopustiti brokeru da može izravno potraživati plaćanje provizije.

5. Brodar je tvrdio da niti jedna arbitražna klauzula u ugovorima ne predviđa mogućnost da broker može arbitražnim putem potraživati proviziju, odnosno da su većinom identične NYPE obrascu arbitražne klauzule, a koja glasi: "U slučaju spora između Brodar i Unajmitelja, takav će se spor rješavati pred tri osobe u Londonu, po jednu od kojih će izabrati svaka ugovorna strana, a tako izabrane osobe će izabrati treću". Druge, pak, arbitražne klauzule upućuju na primjenu pravila Londonske udruge pomorskih arbitara (LMAA). Spominjanje jedino brodar i unajmitelja, kao i imenovanje arbitara od strane ugovornih strana, dovoljno upućuje na neprihvatljivost tvrdnje da je broker u obvezi (ili je ovlašten) obraćati se arbitraži radi svoga potraživanja: jedine osobe koje su na to ovlaštene i na to obvezne su brodar i unajmitelj.

6. Nadalje, brodar je tvrdio da u ugovorima o iskorištavanju broda nema indikacije da su ugovorne strane imale namjeru da broker svoje potraživanje provizije može rješavati putem arbitraže, pa se samim time takvo pravo isključuje primjenom stavka (2) Članka 1. Zakona.

Sud je zauzeo stav da je točno da Zakon propisuje takav uvjet. Međutim, u

slučaju da ugovor ne govori ništa o tome jesu li ugovorne strane suglasne ili ne s pravom trećih da ostvaruju svoja prava iz tog ugovora putem arbitraže, stavak (2) članka 1. Zakona ne isključuje primjenu odredbe prema kojoj treći može osnažiti svoje potraživanje ako priroda ugovorne obveze upućuje na takvo pravo treće osobe. Da li ugovor izražava zajedničku namjeru ugovornih strana da treći nemaju pravo ostvarivati svoje potraživanje, odnosno da li ugovor o tome pitanju ne govori ništa, stvar je tumačenja, uzimajući pri tome sve relevantne činjenice. U predmetnom slučaju, ugovori o tome ne govore ništa, odnosno ne izražavaju nikakvu namjeru ugovornih strana koja bi bila protivna ovlaštenju brokera da izravno zahtjeva plaćanje provizije.

7. Brodar je također tvrdio da jedini način kako broker može ostvariti svoje potraživanje jest putem unajmitelja, tj. da unajmitelj u njegovu korist ustane tužbom u kojoj će se broker javiti kao drugi tužitelj, budući da je unajmitelj ugovorio proviziju u ime i za račun brokera. Tu je tvrdnju brodar temeljio na dvjema presudama, iz 1919. godine (presuda Kuće Lordova) i 1853.godine, te da u tom smislu Zakon nije promijenio ništa.

8. Sud nije prihvatio argument brodara. Zakon svojim odredbama omogućava brokeru da izravno, sam, ustane tužbom, te tako izbjegne sve nedostatke i rizike dotadašnje sudske prakse, kao npr. što ako unajmitelj u međuvremenu ode u stečaj ili likvidaciju; ili, što ako unajmitelj nije voljan postupati u interesu brokera? Postoje, po mišljenju suda, vrlo jaki argumenti protiv takve namjere ugovornih strana da prisile brokera na primjenu starog postupka i oduzmu mu pravo da se korist Zakonom. Stoga broker, temeljem članka 1. Zakona, ima pravo u svoje ime izravno zahtijevati plaćanje provizije.

9. Brodar je nadalje tvrdio da se arbitražna klauzula ne primjenjuje na treće osobe jer da ugovorom nije utvrđena nikakva namjera trećih da se arbitražna klauzula ima primijeniti na njihovo rješavanje sporova. U suprotnom, tvrdio je brodar, time bi se zatvorila mogućnost trećima da svoja prava ostvaruju putem nadležnih sudova i prisililo bi ih se na plaćanje troškova arbitara u slučaju da izgube spor. Brodar je tvrdio i da se članak 8. Zakona, koji upućuje treće osobe na rješavanje sporova putem arbitraže tamo gdje postoji pisani arbitražni sporazum, treba tumačiti sukladno načelu slobode volje stranaka, na način da se nikoga ne može prisiliti da ostvaruje svoja prava putem arbitraže, osim ako se strane ugovora i arbitražnog sporazuma nisu sporazumjele da broker mora pokrenuti arbitražu ako želi ostvariti svoje pravo na proviziju.

10. Sud je ovaj argument odbio prihvatiti, postavljajući analogiju članka 8. Zakona s ustupom, odnosno subrogacijom prava na tužbu, te pozivajući se na citat suca Hobhousa u predmetu The Jordan Nicholev (1990)2 Lloyd's Report 11 u kojem se, između ostaloga, kaže:

“Kada postoji cesija/ustup prava na tužbu, ona će...se odnositi i na sva ovlaštenja koja su strancu na raspolaganju glede toga prava na tužbu. Takvo je ovlaštenje i pravo na pokretanje arbitražnog postupka i na dobivanje arbitražnog pravorijeka. Cedent je vezan arbitražnom klauzulom na način da ne može uživati sva ustupljena mu prava bez prihvatanja obveze da svoja eventualna potraživanja rješava arbitražno. Stoga jasno proizlazi, kako iz zakona (*misli se na članak 136. engleskog Zakona o vlasništvu*), tako i ugovornog statusa cedenta, da su mu ustupom prenesena prava iz arbitražne klauzule kao i iz svih drugih odredaba ugovora.”

Ugovorna obveza na plaćanje brokerske provizije je ugovorna obveza brodaru prema unajmitelju i ispunjenje te obveze može tražiti unajmitelj. Pravo na proviziju, u slučaju brodarka neispunjenja obveze, ostvarivalo bi se sukladno arbitražnoj klauzuli. Ako je unajmitelj temeljem zakona ustupio brokeru svoje pravo na tužbu zbog neplaćanja provizije, broker bi to pravo prema brodaru mogao ostvarivati jedino putem arbitraže. U tom slučaju, brodar ne bi mogao ustati prigovorom nenadležnosti arbitraže tvrdeći da se arbitražna klauzula odnosi jedino na ugovorne strane, tj. na brodaru i unajmitelja. Takav bi argument bio posve irelevantan, budući da ustup prava na tužbu uključuje i ustup svih postupovnih aspekata toga prava.

Takav je stav suda bio zauzet i u vrijeme starog zakona iz 1930. godine, kada je u predmetu *The Padre Island* (1984) 2 Lloyd's Report 408 treća osoba ostvarivala svoj tužbeni zahtjev prema osiguratelju (budući da je osiguranik bio u stečaju) temeljem arbitražne klauzule, iako se arbitražna klauzula u ugovoru o osiguranju odnosila isključivo na osiguratelja i osiguranika.

Sud je izveo analogiju s ustupom prava na tužbu i iz same odredbe Zakona da će se “...treća osoba, u smislu ovog Zakona, smatrati ugovornom stranom arbitražnog sporazuma...”.

11. Temeljem svega naprijed navedenoga, sud je odlučio da je broker Cleaves ne samo ovlašten, već i obavezan, ostvarivati svoje potraživanje provizije putem arbitraže, te da su arbitri nadležni za odlučivanje u tom predmetu.

(Lloyd's Law Reports, Part 1 (2001) Vol.1, p. 38)

Zoran Tasić
CMS d.o.o., Zagreb

Summary:

RIGHTS OF THIRD PARTIES TO ENFORCE THEIR CLAIMS THROUGH ARBITRATION

English arbitration clauses, incorporated in charterparties, normally apply strictly to the contractual parties, i.e. owner and charterer.

The Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 enables a third party to a contract under which one party had promised to confer a benefit on that third party to enforce that promise direct against the promisor. That facility is of particular importance to chartering brokers and this case is the first time the Act has been before the courts.

The Court has decided that Cleaves, the chartering broker, who were not a party to the charterparties, were entitled, and obliged, to enforce its claim for payment of the brokerage commission direct against the owner, through arbitration, in accordance with the arbitration clause contained in the charterparties.

TRAJANJE BRODARSKOG UGOVORA NA VRIJEME ZA CIJELI BROD

QUEENS BENCH DIVISION (COMMERCIAL COURT)

Presuda od 9. srpnja 2003.

PETROLEO BRASILIERO S.A.

v.

KRITI AKTI SHIPPING CO. S.A.

(Brod “Kriti Akti”)

Razdoblje time-chartera pored osnovnog razdoblja na koje je ugovor sklopljen čini i razdoblje tijekom kojega naručitelji prijevoza mogu zadržati brod izvršavajući tako svoje pravo na produženje ugovora za vrijeme za koje je brod bio off-hire, kao i vrijeme tolerancije koje se redovito predviđa u standardnim formularima ugovora o time-charteru. Stranke mogu ugovoriti i naručiteljevo pravo na dodatno produženje ugovora (uz istu vozarinu i ostale uvjete) i tijekom povratnog putovanja na kojem se brod nalazi u vrijeme isteka roka na koji je ugovor sklopljen. Pojam “razdoblje time-chartera” nije stručni pravni termin koji ima uvijek isto značenje, već se radi o pojmu koji mijenja svoje značenje ovisno o kontekstu u kojem se javlja. U slučaju The Aspa Maria taj pojam je upotrijebljen u potpuno drugačijem kontekstu nego u slučaju The Kriti Akti. Zbog toga sud u ovom slučaju nije bio vezan sudskom odlukom donesenom u slučaju The Aspa Maria.

Vlasnici broda dali su u “čarter” svoj brod Kriti Akti uz korištenje formulara Shelltime 3 tj. s naručiteljima prijevoza (čartererima) su sklopili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time-charter). Za određivanje ukupnog vremena trajanja ugovora relevantni su slijedeći članci čarter partije kojima je ugovoreno:

Čl. 3. Brod se daje u čarter na vrijeme od 11 mjeseci, 15 dana više ili manje, po naručiteljevom izboru (pravo opcije).

Čl. 18. ...usprkos onome što je predviđeno odredbom čl. 3. o trajanju ugovora, ukoliko se brod nalazi na putovanju u vrijeme istjecanja roka na koji je ugovor sklopljen, naručitelji imaju pravo nastaviti iskorištavati brod za vrijeme koje je potrebno za dovršenje započetog povratnog putovanja i povratka broda u luku u kojoj brod treba biti predan vlasnicima, po istoj cijeni i uvjetima koji su vrijedili za vrijeme trajanja ugovora.

Čl. 50. Svaki gubitak vremena, tijekom kojeg je brod bio *off-hire* računat će se kao dio ugovornog razdoblja, a naručitelji mogu, po svom izboru, koristiti vrijeme tijekom kojeg je brod bio *off-hire* za produženje ugovora.

Brod je dan u čarter dana 25. svibnja 2000. godine. Za vrijeme trajanja ugovora, u više navrata, dolazilo je do smetnji u iskorištavanju broda, koje nisu bile na strani naručitelja i nisu nastale zbog izvršavanja njegovih naloga, odnosno brod je bio *off-hire*. Ukupno vrijeme tijekom kojega je brod bio *off-hire* iznosilo je 36 dana. Jedanaestomjesečno razdoblje predviđeno člankom 3. ugovora isteklo je dana 24. travnja 2001. godine. Dana 13. ožujka 2001. godine naručitelji su obavijestili vlasnike kako namjeravaju iskoristiti svoje pravo na produženje ugovora do 14. lipnja 2001. Svoje pravo na produženje temeljili su na činjenici da su oni temeljem ugovora ovlašteni dodati osnovnom ugovornom razdoblju od 11 mjeseci ("*basis period*"), 15 dana temeljem članka 3. ugovora (razdoblje iskorištavanja ugovora po naručiteljevom izboru "*option period*") i 36 dana koliko je brod bio *off-hire* (razdoblje produženja ugovora po naručiteljevom izboru "*the extension period*").

Dana 25. svibnja 2001., dok se vršio iskrcaj tereta u luci Saõ Sebatiaõ naručitelji su zatražili izvršenje još jednog putovanja radi prijevoza tereta iz luke Saõ Sebatiaõ u New York, gdje bi teret bio iskrcan i brod vraćen vlasnicima. Vlasnici su ih upozorili kako je vrijeme na koje je ugovor sklopljen već isteklo i zatražili povrat broda. Ponudili su, također, obavljanje zatraženog prijevoza, ali samo uz povišenje vozarine. Dana 1. lipnja 2001. naručitelji su započeli izdavati naredbe za novo putovanje tako što su zatražili putovanje Saõ Sebatiaõ - Santos radi ukrcaja tereta za prijevoz do New Yorka. Kako nisu željeli pristati na povišenje vozarine radi izvršenja zatraženog prijevoza, vlasnici su povukli brod u luci Saõ Sebatiaõ primoravši naručitelje da angažiraju drugi brod za prijevoz tereta do New Yorka.

Kao odgovor na taj njihov postupak naručitelji su pokrenuli arbitražni postupak tražeći naknadu štete zbog odbijanja vlasnika da izvrše njihove legitimne naredbe u svezi sa zaposlenjem broda. Naručitelji su mogli uspjeti u sporu jedino ukoliko dokažu da su bili ovlašteni iskoristiti mogućnost iz čl. 18. ugovora koji naručitelju dopušta dovršenje posljednjeg povratnog putovanja prema istoj cijeni i ostalim uvjetima iz ugovora, ako je brod putovanje već započeo u vrijeme prestanka ugovora. Oni su morali dokazati kako vrijeme trajanja time – chartera nije isteklo dana 7. lipnja 2001. kada je brod izvršio iskrcaj tereta u luci Saõ Sebatiaõ, a to su mogli jedino ukoliko dokažu da su bili ovlašteni produžiti trajanje ugovora za 15 dana, temeljem čl. 3. ugovora, kao i za vrijeme za koje je brod bio *off-hire* tj. za 36 dana.

Arbitražni sud trebao je donijeti odluku o dva sporna pravna pitanja:

1. Je li u razdoblje trajanja time-chartera iz članka 18. uključeno i dodatno razdoblje za koje su naručitelji odlučili zadržati brod u čarteru izvršavajući svoje pravo opcije predviđeno člankom 50.

2. Ukoliko je razdoblje predviđeno člankom 50. uključeno, je li kod time-chartera već produženog primjenom odredbe čl. 50. dopušteno i produženje ugovora tijekom razdoblja tolerancije od 15 dana iz članka 3. ugovora.

Naručitelji su tvrdili kako izraz iz čl. 18. ugovora “razdoblje time-chartera” podrazumijeva ukupno vrijeme tijekom kojega naručitelji mogu iskorištavati brod. U ovom slučaju ono obuhvaća osnovno ugovorno razdoblje od 11 mjeseci (“*basis period*”), razdoblje tolerancije od 15 dana (“*option period*”) i 36 dana koliko je brod bio *off-hire* (razdoblje produženja ugovora po naručiteljevom izboru “*the extension period*”). Suprotno tome, vlasnici drže kako razdoblje čartera obuhvaća samo osnovno ugovorno razdoblje od 11 mjeseci ili najviše 11 mjeseci plus razdoblje produženja ugovora od 36 dana za vrijeme kojih je brod bio *off-hire*, ali u svakom slučaju isključuje razdoblje tolerancije, tj. razdoblje iskorištavanja ugovora po naručiteljevom izboru (opciji). Vlasnici su istaknuli kako to proizlazi iz teksta ugovora, ali i iz odluke žalbenog suda (Court of Appeal) u slučaju *The Aspa Maria* kojom je utvrđeno kako razdoblje time-chartera čini samo osnovno ugovorno razdoblje, a ne i razdoblje iskorištavanja ugovora po naručiteljevom izboru (vrijeme tolerancije).

Sud je odlučio da naručitelji mogu produžiti trajanje ugovora za vrijeme za koje je brod bio *off-hire*, ali kako uz to produženje ne mogu nastaviti iskorištavati brod pod uvjetima iz konkretnog ugovora i dodatnih 15 dana predviđenih člankom 3. ugovora.

Tu odluku sud je donio iz razloga jer se smatrao vezanim prijašnjom odlukom žalbenog suda u slučaju *The Aspa Maria*.

Na ovu odluku žalili su se i vlasnici i naručitelji pa se spor našao pred prvostupanjskim sudom Commercial Court (Queen’s Bench Division) koji je presudio u korist naručitelja ocijenivši kako izraz oko kojega se vodio spor “razdoblje time-chartera” uz osnovno ugovorno razdoblje i razdoblje produženja ugovora za vrijeme koje je brod bio *off-hire*, obuhvaća i razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (*option period*), pa je naručiteljima priznao pravo na posljednje povratno putovanje Saõ Sebatiaõ-New York prema uvjetima iz ugovora (uključujući i istu vozarinu).

Obrazlažući svoju odluku prvostupanjski sud je zauzeo stajalište oko nekih bitnih pitanja vezanih uz trajanje time-chartera i tumačenje pojmova upotrijebljenih u toj vrsti ugovora. Razmatrane su i odluke u slučajevima koje je sud smatrao obvezujućima za donošenje odluke u ovom predmetu, kao i odluke na koje se pozivao arbitražni sud.

U slučaju **The Dione** brod je Dione je dan u čarter uz korištenje formulara Baltim na vrijeme od 6 mjeseci, 20 dana više ili manje, po naručiteljevom izboru.

Naručitelji prijevoza su brod poslali na posljednje putovanje koje je završilo osam dana nakon proteka razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru od 20 dana. Vlasnici su podnijeli tužbu radi naknade štete koju čini razlika između vozarine iz ugovora o time-charteru i tržišne vozarine za prekoračenih osam dana iskorištavanja broda. Sud je zauzeo stajalište kako su u konkretnom slučaju stranke izričito ugovorile najveću granicu tolerancije produženja ugovora (20 dana više ili manje) te nije moguće njegovo daljnje produžavanje, pa je tužbeni zahtjev usvojen.

U slučaju **The Peonia** brod je dan u čarter temeljem New York Produce Exchange formulara na vrijeme od “oko minimalno 10, a maksimalno 12 mjeseci po naručiteljevom izboru” (*about minimum 10 months maximum 12 months time-charter, exact duration in charterers’ option*). Brod je predan 11. lipnja 1987., pa je osnovno razdoblje trajanja ugovora isteklo dana 11. lipnja 1988. godine. Dana 6. svibnja 1988. naručitelj je sklopio potprijezni ugovor s trećom osobom temeljem kojega, da je bio izvršen, brod ne bi bio vraćen prije 19. srpnja 1988. godine. Vlasnici su smatrali kako ni uz punu toleranciju izraza “oko”, koji, kada je unesen u čarter partiju, daje pravo naručitelju na produženje ugovora radi dovršenja posljednjeg putovanja, oni ne mogu dopustiti produženje ugovora nakon 25. lipnja 1988. Naručitelji su se tome usprotivili, a odbili su i ponudu vlasnika za plaćanje tržišne vozarine prema cijenama koje bi bile na tržištu brodskeg prostora nakon 25. lipnja 1988. godine, zbog čega su vlasnici povukli brod. Među strankama je došlo do spora oko pitanja jesu li naručitelji mogli temeljem ugovora poslati brod na putovanje koje bi završilo do 19. srpnja 1988. Sud je presudio u korist vlasnika, a u obrazloženju je navedeno kako u slučaju kada su stranke ugovorile minimalnu i maksimalnu granicu trajanja ugovora neće se određivati njegove daljnje granice temeljem zakona jer je tada mjerodavno ono što su stranke ugovorile. Vrijeme trajanja ugovora konačno istječe onoga dana koji su stranke odredile kao krajnji rok trajanja ugovora “*final terminal date*”. Naručitelj je dužan vratiti brod do isteka toga roka, a svaki njegov drugačiji postupak značio bi samovoljno odustajanje od ugovora. Dakle, u slučaju **The Peonia** zauzet je stav kako je naručitelj ovlašten slati brod na putovanja za koja se opravdano može očekivati da će biti dovršena ne samo do kraja osnovnog razdoblja trajanja ugovora, nego do kraja razdoblja iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (*option period*).

U svjetlu ovih odluka prvostupanjski sud u slučaju Kriti Akti već je u velikoj mjeri smatrao poljuljanim argumentaciju tužitelja koji su tvrdili kako izraz “razdoblje time- chartera”, upotrijebljen u čl. 18 ugovora, obuhvaća samo osnovno razdoblje iskorištavanja broda, a ne obuhvaća razdoblje tolerancije predviđeno čl. 3., kao ni vrijeme za koje je brod bio *off-hire* predviđeno čl. 50., jer je u slučajevima **The Dione** i **The Peonia** utvrđeno naručiteljevo pravo na davanje legitimnih naredbi koje dovode do zaposlenja broda i tijekom razdoblja iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru.

Razmotreno je i stajalište žalbenog suda zauzeto u slučaju **The Aspa Maria**, na kojeg su se vlasnici pozivali tvrdeći kako je upravo u tom slučaju utvrđeno kako se izraz “razdoblje time-chartera” odnosi samo na osnovno razdoblje iskorištavanja broda, a ne i na razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (razdoblje tolerancije). Kod Aspa Marie brod je dan u čarter na 6 mjeseci, 30 dana više ili manje, po naručiteljevom izboru, a naručitelji su imali pravo na produljenje ugovora za dodatno razdoblje od 6 mjeseci, 30 dana više ili manje po njihovom izboru, koje su bili dužni najaviti do kraja četvrtog mjeseca trajanja ugovora. Među strankama je nastao spor oko maksimalnog vremena trajanja ugovora. Dok su naručitelji tvrdili kako je maksimalno vrijeme trajanje ugovora 12 mjeseci plus 60 dana po naručiteljevom izboru, vlasnici su držali kako je to vrijeme 12 mjeseci plus 30 dana po naručiteljevom izboru. Temeljno pitanje na koje je sud trebao odgovoriti bilo je da li se dodatno razdoblje iskorištavanja broda od 6 mjeseci, 30 dana više ili manje, dodaje na osnovno razdoblje od 6 mjeseci ili na osnovno razdoblje od 6 mjeseci, 30 dana više ili manje, kao što su tvrdili naručitelji, a što bi u konačnici omogućilo maksimalno trajanje ugovora 12 mjeseci plus 60 dana po naručiteljevom izboru. Žalbeni sud odlučio je kako je to razdoblje od 6 mjeseci iz razloga što je malo vjerojatno da je prava namjera stranaka bila ugovaranje 2 razdoblja tolerancije, te da iz ugovora proizlazi kako je maksimalno vrijeme trajanja ugovora 12 mjeseci, 30 dana više ili manje. Takvo stajalište suda poslužilo je kao temelj za tvrdnju vlasnicima u slučaju The Kriti Akti kako vrijeme tolerancije ne čini dio “razdoblja time-chartera” o kojemu je riječ u čl. 18. ugovora i nakon kojega naručitelj ima pravo na povratno putovanje.

Može se zaključiti kako pojam “razdoblje time-chartera” nije stručni pravni termin (*terminus technicus*) koji ima uvijek isto značenje, već je riječ o izrazu koji mijenja svoje značenje ovisno o kontekstu u kojem se javlja. Pojam “u vrijeme isteka roka na koji je zaključen time-charter” iz čl. 18. upotrijebljen je u kontekstu bitno različitom od onoga u slučaju The Aspa Maria i zbog toga se ne može prihvatiti tužiteljeva tvrdnja kako je sud vezan tumačenjem tog pojma u slučaju The Aspa Maria.

U prilog stajalištu koje je sud zauzeo ide i presuda u slučaju **The World Symphony**. U tom slučaju brod je bio dan u čarter na 6 mjeseci, 15 dana više ili manje po naručiteljevom izboru temeljem istoga formulara kao i brod Kriti Akti, Shelltime 3. Spor među strankama nastao je oko pitanja primjenjuju li se odredbe članka 18. samo na legitimno posljednje putovanje tj. na ono putovanje za koje se može opravdano očekivati da će biti dovršeno u vrijeme koje omogućuje vraćanje broda najkasnije do dana koji predstavlja krajnji rok trajanja ugovora, ili on daje pravo naručitelju da pošalje brod na posljednje putovanje za koje se ne može opravdano očekivati da će omogućiti vraćanje broda do isteka toga roka. Sud je

odlučio da je posljednje stajalište ispravno i da je povratno putovanje dodatak vremenu iskorištavanja broda propisanom čl. 3. ugovora, što proizlazi iz čl. 18. ugovora. U presudi je također dano tumačenje pojma “u vrijeme isteka roka time-chartera”. Prvostupanjski i drugostupanjski sud složili su se kako se on odnosi na krajnji rok trajanja ugovora (*final terminal date*), odnosno kako je njime obuhvaćeno osnovno ugovorno razdoblje, kao i razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (opciji), što se podudara sa stajalištem prvostupanjskog suda u slučaju *The Kriti Akti*.

Mr. sc. Božena Bulum, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

DURATION OF TIME-CHARTER

The expression “the charter period” refers to basic period of the contract, but it also includes off-hire period for which the charterers chose to make use of as an extension of charter and period of tolerance which is often contained in time-charters standard forms.

The parties can agree the additional extension of the time-charter period (at the same rate and conditions) during round voyage on which the vessel is engaged at the expiry of the period of the charter.

*The expression “the charter period” is not a term of art but one which was liable to take its colour from its context; the expression used in article 18 was “at the expiry of the period of this charter” and occurred in quite different context from that which was under consideration in *The Aspa Maria*. Accordingly, the tribunal in this case wasn’t bound by decision in *The Aspa Maria*.*

IZVJEŠĆA

8. Dani specijalnih i visokoškolskih knjižnica

Opatija, 27.-28. travnja 2006.

U Opatiji je krajem travnja održan osmi, već tradicionalni stručni skup knjižničara iz specijalnih i visokoškolskih knjižnica. Organizatori su bili: Hrvatsko knjižničarsko društvo (HKD), Sekcija za specijalne i visokoškolske knjižnice, Nacionalna i sveučilišna knjižnica (NSK) iz Zagreba, te Knjižničarsko društvo i Sveučilišna knjižnica iz Rijeke.

Visokoškolske su knjižnice u sastavu fakulteta i drugih učilišta, a specijalne knjižnice su u sastavu različitih instituta i drugih ustanova čija je djelatnost uglavnom povezana znanstveno-istraživačkim projektima s Ministarstvom znanosti, obrazovanja i športa, ili ostalima.

Prošlih je godina mjesto održavanja skupa uglavnom bila Opatija, a u početku su domaćini bili Sveučilišna knjižnica u Rijeci i Knjižnica Saponije u Osijeku.

Do sada su se obrađivale teme vezane uz koncepciju i organizaciju specijalnih knjižnica, kao izvora i mjesta korištenja znanja. Osim toga, pažnja se posvećivala edukaciji korisnika i obrazovanju i stalnom usavršavanju knjižničnih djelatnika. Također su se analizirali knjižnični sustavi hrvatskih sveučilišta te se raspravljalo o partnerstvima među knjižnicama i izvan njih.

Ove je godine naslov skupa bio: *Nove strategije u specijalnim i visokoškolskim knjižnicama : zagovaranje i prikupljanje financijskih sredstava.*

Kao i obično, među pozvanim je predavačima bilo gostiju iz inozemstva, kolega iz sveučilišnih knjižnica, predstavnika izdavača te stručnjaka iz drugih srodnih struka.

Programom su bila obuhvaćena pozvana predavanja (domaća i inozemna), predstavljanje postera u okviru zadane teme, dvije radionice, i predstavljanje (inozemnih i domaćih) sponzora.

Osme je Dane otvorila predsjednica Hrvatskog knjižničarskog društva, Alemka Belan-Simić.

Prof. dr. Pero Lučin, prorektor Sveučilišta u Rijeci, i član europskog pregovaračkog tima, upoznao je slušateljstvo s nacionalnim akcijskim planom za povećanje ulaganja u znanost i istraživanja te o sudjelovanju Republike Hrvatske u aktivnostima Europske Unije na području obrazovnih politika.

Dr. Josip Stipanov, glavni ravnatelj Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu, izlagao je o problematici zagovaranja i financiranja u knjižnicama danas, s osvrtom

na funkcionalne, društvene i gospodarsko-financijske aspekte promjena u razvoju knjižnica i korištenju informacijskih izvora. Rekao je da naglasak mora biti na funkciji / usluzi knjižnice primjerenoj suvremenom informacijskom krajoliku kao i današnjem senzibilitetu korisnika – kao moguće promjenljivom procesu. Stav je dr. Stipanova da treba zagovarati takav pristup (funkciju / uslugu) knjižnice kojoj je “bitno obilježje dinamičnost, odnosno prilagodba društvenom, informacijskom i korisničkom okolišu”, pa su i načini i oblici toga zagovaranja različiti. Primjereno djelotvorno zalaganje knjižnica i kompetitivnost s drugim ustanovama i konkurentnost s obzirom na različite mogućnosti osiguranja izvora informacija, postaju temeljem i razlogom zagovaranja i adekvatnog financiranja.

Dr. Alberta Arthus, kao predstavnik Rockefeller Foundation iz New Yorka, u svom je predavanju “*Campus-Based Libraries in the United States : Challenged by Change*” govorila o izazovima koji se nameću fakultetskim knjižnicama u današnje informatičko vrijeme. Programi i usluge knjižnica usmjereni su prema vlastitim institucijama ali i široj, međunarodnoj suradnji, u okviru knjižničarskih udruženja (ACRL, ARL, RLG, CLIR, i dr.). Spomenula je primjenu LibQual – kvalitativnih mjerenjima u radu s korisnicima. Naglasila je potrebu veće aktivnosti u području marketinga i odnosa s javnošću. Također je bilo riječi o očekivanjima koja se postavljaju konzorciju fakultetskih knjižnica i načinima na koje fakulteti pribavljaju financijska sredstva (članarine, naplata usluga, donacije od privatnih osoba i iz zaklada, državna potpora, itd.). Često privatni fondovi financiraju knjižnice javnih učilišta i obrnuto. Od knjižnica se očekuje fleksibilnost razmišljanja u odnosu na nove korisničke profile, nove tehnologije i vještine, i nove vrste usluga. Posebna se pažnja u SAD posvećuje popularizaciji, propagiranju knjižničarskih zvanja i većoj motivaciji za stalnu izobrazbu, napredovanje i ostanak u struci.

Iz finske Nacionalne knjižnice, iz Helsinkija, gošća je bila Kristiina Hormia-Poutanen. Naslov njenog predavanja je bio: “*Developing digital library services in Finland – government providing funding for core services*”. Finsko Ministarstvo obrazovanja objedinjuje uloge i za područje kulture i za znanost i obrazovanje. Postoje 3 knjižnična konzorcija (Linnea, FinELib i AMKIT), koji su podijelili područja interesa, i 4 samostalna knjižnična sektora, čiji su predstavnici zastupljeni u radnim tijelima Ministarstva. Radi se na tome da Ministarstvo garantira financiranje osnovnih usluga, kao što su razvoj nacionalnih baza podataka, koordiniranje knjižničnim sustavom na webu, razvoj statističkih istraživanja i nacionalnih licenci. Također i da podupire knjižnične projekte.

Potpredsjednica za knjižničnu i informatičku djelatnost iz National Geographic Society (Washington), mr. Susan Pfifer Canby, održala je predavanje “*More than Keeping Pace – Providing a Competitive Edge*”. Naglasila je važnost spoznaje vlastitih prednosti – znanja, vještina, iskustva – u definiranju proizvoda i usluga, i oblikovanju

strategije. Utvrđivanje profila korisnika i detaljna razrada plana poslovanja, briga o diseminaciji i pogodnostima pristupa, vrednovanje rezultata – donose i veće efekte poslovanja, veći utjecaj u javnosti. Dobri strateški potezi su: formiranje interesnih grupa, istraživanje mogućeg proširenja djelokruga rada, ekonomičnost u troškovima (ispitivanje ušteda), izbjegavanje redundantnih situacija, istraživanje “sivih zona”. Motivacije se mogu pronaći usmjeravajući pažnju ka kompetitivnom okruženju, mogućnostima za voditeljsku poziciju, ustrajnosti u planovima, iniciranju aktivnosti, i spremnosti na promjene.

“*Komparativna analiza projektnih natječaja EU – Hrvatska*” bila je tema izlaganja ravnateljice Sveučilišne knjižnice u Rijeci, Senke Tomljanović. Analizirana je natječajna dokumentacija za projekte/programe na temelju kojih se dobivaju jasni uvjeti i smjernice za izradu projekata i način praćenja njihove realizacije. Transparentan prikaz ciljeva, sadržaja i financijskih okvira programa za koje se osiguravaju financijska sredstva, i navedeni uvjeti za projekte, utječu na uspješnost realizacije prihvaćenih projekata. Uspoređeni su ključni elementi nekoliko europskih i hrvatskih programa, u okviru kojih se financiraju knjižnični projekti, zahtjevi financijera i način praćenja ostvarivanja. Nedostatak detaljnih i jasnih odrednica u procesu od prijave, prihvaćanja i praćenja projekata, mogu biti uzrokom neuspješnosti realizacije i nejasnim odnosom financijera i nositelja programa.

O istraživanju “*Marketing u medicinskim knjižnicama: uloga knjižničara u promociji usluga i mogućnosti knjižnice*” prilog su pripremile autorice Gordana Ramljak, iz knjižnice Klinike za traumatologiju i Tanja Sušec, iz knjižnice Kliničke bolnice Sestara milosrdnica u Zagrebu. Najprije je bio osvrt na povijest primjene marketinga u knjižnicama – nekoliko svjetskih i domaćih primjera. Analizirajući glavne postavke marketinga – drugačiji način razmišljanja, pozitivan stav, samopouzdanje i primjena posebnih vještina – autorice su nastojale dati odgovor na glavna pitanja: kakav je marketing primjenjiv u knjižnicama i koliko on može promijeniti uvjete rada i utjecati na razvoj medicinskih knjižnica.

Iz Udruge Nit na stručnom je skupu izlagala Marija Raos o “*Mogućoj uloji knjižnica u zajednici: prikupljanje financijskih sredstava*”. Naglasila je da 21. stoljeće nosi nove izazove projektnom managementu, modelima projekata, marketingu i financiranju kroz sponzorstva i donacije. Umrežavanjem i međunarodnom razmjenom i suradnjom je moguće pronaći neka rješenja koja vode izvorima potrebnih financijskih sredstava za rad knjižnica.

O jednom konkretnom primjeru suradnje, aktualnom projektu “*Informacije o Europskoj uniji u narodnim knjižnicama*” govorile su suradnice na projektu Blaženka Peradenić-Kotur (NSK, Zagreb) i mr. Žaneta Baršić-Schneider (HIDRA, Zagreb). Taj projekt, već drugu godinu uspješno provodi Hrvatsko knjižničarsko društvo u suradnji s 10 regionalnih društava i Nizozemskim udruženjem narodnih knjižnica, uz

potporu Nacionalne zaklade za razvoj civilnog društva, na području RH. Temeljeno na nacionalnoj strategiji razvitka, europskim smjernicama i Unescovim dokumentima, ostvaruje se program koji pridonosi osposobljavanju djelatnika lokalnih knjižnica za pronalaženje, korištenje i daljnje širenje informacija o Europskoj uniji. Na taj način te narodne knjižnice postaju mjesta kompetentnih odgovora na upite lokalne zajednice vezane uz različita pitanja europskih integracijskih procesa. Izlaganjem su obuhvaćene metode i vrste aktivnosti kojima se program provodi, korisnici programa, i pregled dosadašnjeg iskustva.

Drugi je dan započeo predstavljanjem projekta Tempus SCM: "*A model of the library system at the University of Zagreb*". Uvodne je napomene i pojašnjenja dala mr. Marina Mihalić, u ime koordinatora rada na projektu, Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu. Ovaj jednogodišnji TEMPUS projekt je iz programa Europske komisije i odvija se u suradnji sa Sveučilišnom knjižnicom iz Donje Saske, iz Goettingena (Njemačka), kao ugovarateljem, Kraljevskom knjižnicom iz Danske i Nacionalnom knjižnicom iz Finske. Hrvatski su partneri u projektu: Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa, Sveučilište u Zagrebu i CARNet. Cilj projekta je uspostava funkcionalnog modela i organizacija knjižničkog sustava Sveučilišta u Zagrebu, koji uključuje fakultetske, odjelne i institutske knjižnice. U ovoj prvoj javnoj promociji čuli smo kako će se projektom definirati funkcionalna mreža, izraditi smjernice i preporuke daljnjeg rada Knjižničkog sustava Sveučilišta te njegovog povezivanja s ostalim visokoškolskim knjižnicama u Hrvatskoj i izvan nje, kao otvorenog, ali jedinstvenog sustava.

Detaljnije o radu na projektu izložili su voditelji pet radnih skupina. Skupine imaju tri do šest članova, a radi se na temama: Nabava, Obrada fondova i bibliografija, Posudba i informacijske službe (- rad s korisnicima), Zaštita fondova i Razvoj. Slušateljstvo je upoznato s ciljevima i očekivanim rezultatima svake skupine, te terminskim planovima za provođenje.

Poster su bili postavljeni već po dolasku sudionika na skup, pa su se kroz razgovore s autorima i tijekom posterske sesije od sat vremena zainteresirani mogli upoznati s konkretnim situacijama u pojedinim sredinama. Bilo je prijavljeno 14 postera iz različitih specijalnih i visokoškolskih knjižnica: iz Končarovog Instituta za elektroniku (Zagreb), s Filozofskog fakulteta (Zagreb), s Fakulteta političkih znanosti (Zagreb), s pravnih fakulteta (Rijeka i Split), s PMF-a - Fizičkog odjela (Zagreb), iz HAZU – Jadranskog zavoda (Zagreb), iz INA-e (Zagreb), iz Hrvatskog zavoda za norme (Zagreb), iz sveučilišnih knjižnica u Splitu, Rijeci i Zagrebu, te iz Univerzitetske biblioteke (Beograd).

Jadranski zavod je bio zastupljen posterom Marule Vujasinović "*Financiranje knjižnice JZ HAZU u 15 godina rada*".

Radovi s dosadašnjih skupova su se objavljivali u posebnom izdanju Hrvatskog

knjižničarskog društva – Zborniku Dana specijalnih i visokoškolskih knjižnica – od skorijeg doba recenziranoj publikaciji. Tako se očekuje da će biti i s ovogodišnjim izlaganjima i priložima sa skupa pa su autori pozvani da pošalju svoje radove.

Održane su i dvije radionice, u isto vrijeme, pa se slušateljstvo podijelilo prema interesima. Teme su bile: *“Javno zagovaranje za specijalne i visokoškolske knjižnice”*, i *“Nabava i međuknjižnična posudba : nova strategija poslovanja”*. Na temelju pripremljenih priloga povele su se diskusije koje su nastojale izlučiti glavne probleme i pokušale usmjeriti razmišljanja o njihovom rješavanju, u skladu s nacionalnim interesima i razvojnim planovima.

Neki od izdavača, sponzora, imali su se prilike predstaviti i kraćim izlaganjima: Brill, Blackwell, EBSCO, Katarina Zrinski.

Posebna je pažnja posvećena predstavljanju knjige dr. Maje Jokić: *“Bibliometrijski aspekti vrednovanja znanstvenog rada”*. Bilo je zanimljivo čuti o sadržaju i namjeni te vrijedne publikacije o temi koja je vrlo malo zastupljena u domaćoj produkciji.

Time je završen glavni službeni dio 8. Dana, a većina sudionika se odazvala organizatorovom pozivu na izlet u subotu, 29. travnja. Bili su uključeni stručni te kulturno-informativni i turistički sadržaji.

Marula Vujasinović, dipl. bibl.

Voditeljica knjižnice Jadranskog zavoda HAZU

PRIKAZI KNJIGA

SUVREMENO HRVATSKO POMORSKO PRAVO I POMORSKI ZAKONIK

Ivo Grabovac

Split, 2005., 521 str., Izdavač: Književni krug, Split

Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik nova je knjiga autora prof. emeritusa Ive Grabovca objavljena u izdanju “Književnog kruga”.

Ustrojstvo i sadržaj knjige temelje se na novom Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske iz 2004. godine (Narodne novine broj 181/2004), čijim se stupanjem na snagu dana 29. prosinca 2004. godine ukazala potreba za izradom udžbenika kojim bi se na sustavan način izložila materija pomorskog prava i ukazalo na izmjene u reguliranju pomorsko-pravnih odnosa koje donosi novi Pomorski zakonik. Tog nimalo laganog zadatka prihvatio se iskusni i višestruko dokazani stručnjak profesor Grabovac.

Pregledan prikaz složene materije, te jasan i pristupačan stil pisanja približava knjigu i onim čitateljima koji se po prvi put susreću s pomorskim pravom.

Knjiga je podijeljena u dva dijela. U prvom dijelu knjige autor analizira osnovne pomorsko-pravne odnose, redoslijedom kojim su isti odnosi regulirani u Pomorskom zakoniku. U svakom poglavlju su ispod naslova označeni odgovarajući članci Zakonika. Kako bi se izbjeglo ponavljanje, autor je svoju znanstvenu analizu usmjerio na one institute koji nisu dostatno objašnjeni u Pomorskom zakoniku (jer je riječ o zakonskom tekstu), pa zahtijevaju dodatno teorijsko tumačenje.

Tako se u prvom poglavlju pod nazivom Morski i podmorski prostori Republike Hrvatske analiziraju osnovna načela Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982.), instituti arhipelaškog mora, otvorenog mora, zone (općeg dobra čovječanstva), dana je kategorizacija i pregled najznačajnijih međunarodnih pravnih vrela o zaštiti morskog okoliša. Osobitu pozornost autor je posvetio pravnom uređenju gospodarskog pojasa u Republici Hrvatskoj. Prema njegovoj ocjeni, proglašenje zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa je zasigurno pozitivan, na međunarodnom pravu utemeljen čin. Međutim, zaštićeni ekološko-ribolovni pojas je novi pojam, dosada nepoznat u našem pravu (Pomorski zakonik u čl. 32.-41. spominje jedino gospodarski pojas) i nije u skladu s odredbama za Republiku Hrvatsku obvezujuće

Konvencije UN-a o pravu mora. Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas ne obuhvaća sve sadržaje gospodarskog pojasa, što proizlazi iz Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (Narodne novine broj 157/2003). Izuzimaju se suverena prava glede korištenja energije, te pravo i nadzor gradnje umjetnih otoka uređaja i naprava na moru, morskom dnu i podzemlju. Pisac ističe kako je s gledišta međunarodnog prava mora mnogo bolje rješenje bilo proglašenje (isključivog) gospodarskog pojasa (engl. *exclusive economic zone*) s njegovim potpunim sadržajem.

U drugom poglavlju pod nazivom "Sigurnost plovidbe" obrađeni su najznačajniji međunarodni pravni instrumenti koji uređuju sigurnost plovidbe kao što su Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS), 1974. s protokolima i brojnim amandmanima, Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966. (Protokol 1988.), Međunarodna konvencija o baždarenju brodova, 1969., Međunarodna konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW) konvencija, itd. Autor posebnu pozornost poklanja institutu sigurnosne zaštite predviđenom izmjenama i dopunama SOLAS Konvencije iz 2002. godine, a koji se odnosi na poduzimanje mjera sigurnosne zaštite radi sprječavanja terorističkih napada na brodove trgovačke mornarice. Sigurnosna zaštita osim na brodove primjenjuje se i na luke (lučke prostore). Spomenutim izmjenama Konvencije SOLAS uz pojam sigurnosti (engl. *safety*) uveden je novi institut sigurnosne zaštite (engl. *security*) koji je unesen i u hrvatsko zakonodavstvo Zakonom o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (Narodne novine 48/04).

Slijede poglavlja u kojima se analizira problematika pomorskog imovinskog prava. Pisac najprije govori o imovinskopravnim osobinama broda te o uređenju stvarnih prava na brodu s posebnim naglaskom na novine u uređenju hipoteke i privilegija na brodu, čime je Pomorski zakonik prihvatio rješenja Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine. Zatim vrlo iscrpno analizira problematiku ograničenja odgovornosti brodara. Zasluženu pozornost dobivaju izmijenjene odredbe ovog dijela Zakonika. Prije svega članak 390. Zakonika kojim se za ponašanje koje ukida pravo na ograničenje odgovornosti prihvaća stilizacija iz teksta Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine prema kojoj samo doložno ili slično ponašanje dovodi štetnika do neograničene odgovornosti, što je postignuto izrazom "bilo u namjeri da se izazove šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će do štete vjerojatno doći."

U nastavku ovog poglavlja analiziraju se i odredbe članka 392. Zakonika kojim se povisuje granica odgovornosti za tražbine putnika i ukida maksimalna granica odgovornosti u skladu s Protokolom o izmjeni Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1990. godine. Značajnu izmjenu donosi članak

395. Zakonika koji propisuje obvezu brodarka koji želi ograničiti svoju odgovornost na osnivanje fonda ograničene odgovornosti, za razliku od prijašnjeg Pomorskog zakonika koji je sadržavao načelo fakultativnosti osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Naime, Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. to pitanje je prepušteno nacionalnom pravu. Ranije rješenje je bilo povoljnije za stranog brodarka ako mu brod bude zaustavljen na području Republike Hrvatske, jer se postupak ograničenja odgovornosti vodi prema pravu nadležnog suda (*lex fori*), dok je novo rješenje više u interesu Republike Hrvatske.

U okviru ovog dijela knjige obrađuju se i ugovori o iskorištavanju brodova. Daje se njihova sistematska podjela i definicije. Potom se proučava ugovor o prijevozu stvari morem. Posebnu pažnju autor posvećuje prijevoznim ispravama iz tog ugovora. Novi Pomorski zakonik pored teretnice uvodi i druge isprave o prijevozu, prvenstveno teretni list i elektroničku izmjenu podataka. Teretni list i elektronička izmjena podataka nisu vrijednosni papiri, ali se u pomorskoj praksi vrlo često koriste. U pomorskom prijevozu stvari neće uvijek biti potrebna negocijabilna isprava, jer je u određenim situacijama u prometu relevantan odnos između (naručitelja prijevoza) pošiljatelja i primatelja, a ne prijenos prava na robu iz isprave na treću osobu. Također, sve češća primjena elektroničke izmjene podataka umanjuje potrebu korištenja klasične teretnice. Takve isprave predviđa i Konvencija UN o prijevozu stvari morem, 1978. (Hamburška pravila).

Pisac se bavi i problematikom odgovornosti prijevoznika za štete na stvarima i za zakašnjenje, kao i institutom prigovora u prijevozu stvari i putničke prtljage morem uspoređujući odredbe Pomorskog zakonika s rješenjima u drugim granama prijevoza i dajući komparativni prikaz zakonodavnih rješenja u drugim državama (Kanada, SAD, Francuska, Italija, Rusija, Bugarska). Zasluženu pozornost poklanja pravnom uređenju prijevoza u kojem sudjeluje više prijevoznika, kao i uređenju ugovora o zakupu broda.

Obrađeni su i važni pojmovi vezani uz institut pomorskog osiguranja. U okviru ovog poglavlja autor uspoređuje tekstove triju zakonskih propisa (1977., 1994., 2004.) u odnosu na institut direktne tužbe (*actio directa*) protiv osiguratelja odgovornosti.

U zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine nije bilo mogućnosti upućivanja izravne tužbe oštećenika protiv osiguratelja. U Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske iz 1994. godine oštećenik je imao pravo na izravnu tužbu u svim situacijama kada je postojalo pokriće osiguranikove odgovornosti od strane osiguratelja. Autor ocjenjuje pozitivnim "kompromisno rješenje" prihvaćeno novim Pomorskim zakonikom, koji propisuje da jedino u slučajevima kada je osiguranje odgovornosti osiguranika obvezno, kao i kod odgovornosti za smrt, tjelesne ozljede ili narušavanje zdravlja člana posade, oštećenik može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpio događajem za koji odgovara osiguranik,

ali najviše do iznosa osigurateljeva obveze.

U slijedećim poglavljima predmet autorove analize su pomorske nezgode, posebno sudar brodova, spašavanje i zajedničke havarije. Pomorski zakonik je u cijelosti prihvatio rješenja Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine, koju je Republika Hrvatska ratificirala. Zbog toga su brisane sve odredbe o vađenju potonulih stvari jer spomenuta Konvencija vađenje potonulih stvari regulira kao jedan od načina spašavanja. Usklađivanje s Konvencijom o spašavanju razlog je što se u Pomorskom zakoniku odstupilo od jednog od temeljnih načela spašavanja *no cure-no pay* tako što je strankama dopušteno da ugovorom predvide isplatu nagrade i u slučajevima kada operacije spašavanja nisu imale koristan ishod.

Posljednja tematska cjelina ovog dijela rada je odgovornost za onečišćenje od broda izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret, a autor ju je obradio jer je pretrpjela najveće izmjene u okviru izvanugovorne odgovornosti vlasnika broda i brodara regulirane glavom IV Zakonika. Izmjene koje su učinjene u ovom dijelu Zakonika posljedica su usklađivanja zakonskog teksta s rješenjima Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine koja obvezuje Republiku Hrvatsku. Konvencijom o odgovornosti znatno je povećana visina odgovornosti vlasnika broda za onečišćenje mora uljem, što je uneseno u novi Pomorski zakonik.

U drugom dijelu knjige nalazi se tekst Pomorskog zakonika. Kako bi se čitateljima olakšalo snalaženje u sadržaju Zakonika, pridodano je kazalo sadržaja Pomorskog zakonika i pojmovno kazalo Pomorskog zakonika s više od 400 obrađenih pojmova. Na kraju knjige nalazi se i opsežan popis literature.

Nova knjiga profesora Grabovca zasigurno će naći svoju primjenu ne samo kao suvremen i sveobuhvatan udžbenik, nego i kao vrijedan priručnik prilikom rješavanja teorijskih i praktičnih problema iz područja pomorskog prava, zbog čega i ovo djelo, iz bogatog opusa profesora Grabovca predstavlja iznimno vrijedan doprinos za našu pomorsko-pravnu literaturu.

Mr.sc. Božena Bulum, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

*Ivo Grabovac: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik
(Recent Croatian Maritime Law and the Maritime Code)*

Književni krug, Split, 2005, 521 pages

Systematization and contents of the book is based on the new Maritime Code of the Republic of Croatia. The book is divided into two parts: elaboration of the recent Croatian maritime law and the text of the new Croatian Maritime Code. Under the title of every chapter the author denoted numbers of articles of the Maritime Code which the chapter deals with.

The first part of the book gives a systematic analysis of maritime law institutions which in author's opinion cannot be easily understood and explained by reading the new Maritime Code and for this reason need a theoretical elaboration.

In the first chapter the author explains basic principles of the United Nations Convention on the Law of the Sea, legal regime of the archipelagic waters of the archipelagic states, international sea-bed and high seas. Finally, he gives his opinion on legal regulation of exclusive economic zone in the Republic of Croatia.

The title of the second chapter is "Safety of navigation". It deals with the most important international legal instruments which regulate the safety of navigation.

Next chapter is devoted to the problem of ownership and other real rights on ships. Special attention is drawn to the new solutions brought by the new Croatian Maritime Code (2004). The author also explains changes of the Maritime Code in the part which regulates the limitation of the shipowner's liability.

Some other important topics are also analyzed in this part of the book, such as contracts for the employment of ships (contract of carriage of goods, contract of carriage of passengers, contract of towage and contracts relating to other maritime services), carriage performed by several carriers, charter by demise and bare boat charter.

The author deals with some important institutions of maritime insurance.

The matter of maritime accidents is particularly elaborated. The author points out the importance of changes of the Maritime Code as a result of alignment to the Convention on Salvage (1989).

The final chapter is devoted to the problem of liability for oil pollution damage. The author analyzes the provisions of the Maritime Code which have been adjusted to the 1992. Liability Convention.

The book is written clearly and systematically. It is a valuable work in the field of maritime law. We recommend it to everyone who has a practical or academic interest in maritime law.

PRAVO MULTIMODALNOGA PROMETA

Ratko Zelenika

Rijeka, 2006., 336 str. Izdavač: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci

Uvaženi znanstvenik i stručnjak, dr. sc. Ratko Zelenika, redoviti profesor Ekonomskog fakulteta u Rijeci, obradovao nas je svojim novim vrhunskim djelom – sveučilišnim udžbenikom «Pravo multimodalnoga prometa».

O znanstvenom ugledu i značaju profesora Ratka Zelenike u Hrvatskoj ali i u inozemstvu, najbolje govore rezultati njegova dosadašnjeg rada: 30 knjiga, 395 znanstvenih i stručnih članaka, te više od 150 studija, elaborata, ekspertiza, kritičkih prikaza i recenzija.

Profesor Zelenika već dugi niz godina izučava problematiku multimodalnoga prometa. Svoja je saznanja sada sustavno uobličio u knjigu koja je pred nama i time dao još jedan neprocjenjiv doprinos hrvatskoj prometno-pravnoj znanstvenoj i stručnoj literaturi.

Kako sam pisac navodi u predgovoru knjige, na pisanje ove edicije navela ga je očita potreba za osmišljavanjem pravnog okvira za pravo multimodalnoga transporta i prometa. Uz prikaz toga pravnoga okvira, u ovome djelu se na jednostavan, pregledan i sustavan način predstavljaju temeljni pojmovi vezani za multimodalni promet i transport.

Knjiga je podijeljena u šest glavnih dijelova.

U prvome, uvodnome dijelu, formulira se i objašnjava problem, predmet i objekt istraživanja. Iznose se znanstvena hipoteza i pomoćne hipoteze, naznačuju se svrha i ciljevi istraživanja, ocjena dosadašnjega istraživanja te znanstvene metode i struktura djela. Pisac uočava temeljni znanstveni problem: kvantum znanja koje studenti, magistrandi i doktorandi ekonomskih, prometnih i pravnih znanosti imaju o sustavima multimodalnoga transporta i prometa je nezadovoljavajući, usprkos tome što se multimodalni promet i transport izučavaju na brojnim visokim učilištima. Autor ispravno zaključuje da bez znanstveno utemeljenih spoznaja o pravilima multimodalnog transporta i prometa nije moguće primjereno urediti pravne odnose između aktivnih subjekata multimodalnoga prometa. Upravo stoga on naglašava da je svrha i cilj istraživanja opisanoga u ovoj knjizi istražiti sve važnije značajke o temeljnim pojmovima u sklopu prava multimodalnoga prometa, o izvorima prava

multimodalnoga prometa, o ugovorima posla multimodalnoga prometa, o obvezama i pravima operatora i pošiljatelja iz ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa te o tome formulirati rezultate istraživanja.

Ostvarenje navedenih ciljeva i svrhe istraživanja započinje u drugom dijelu knjige, pod naslovom *«Definiranje temeljnih pojmova u sklopu prava multimodalnoga prometa»*. Jasno, detaljno i cjelovito obrađeni su pojmovi: prijevoz, promet, konvencionalni, kombinirani i multimodalni transport i promet; pravo, prometno i transportno pravo; špediterovo pravo (pojam, razvoj i značenje); pojam, razvoj i značenje prava multimodalnoga transporta i prometa i predmet prava multimodalnoga transporta i prometa.

Treći dio knjige naslovljen je *«Izvori prava multimodalnoga prometa»*. Autor sve izvore prava multimodalnoga prometa dijeli na primarne (međunarodni izvori prava) i sekundarne (relevantni nacionalni propisi), iznoseći glavna obilježja svakog od navedenih izvora.

U četvrtome dijelu *«Temeljne značajke ugovora o poslu multimodalnoga prometa»* sustavno i jezgrovito obrađuju se sljedeće tematske jedinice: pojam ugovora o poslu multimodalnoga prometa; bitni i nebitni elementi toga ugovora; njegov oblik, način sklapanja ugovora; ugovorne strane (operator multimodalnoga transporta, pošiljatelj stvari) kao i pravni položaj primatelja stvari, odnosno korisnika prijevoza; isprave o sklopljenom ugovoru (izdavanje, bitni elementi dokumenata, utrživi i neutrživi dokumenti, dokazni učinak dokumenata, odgovornost operatora i pošiljatelja s obzirom na podatke u dokumentima); izmjene i dopune te prestanak ugovora o poslu multimodalnoga prometa.

Na navedene dijelove logički se nastavlja peti dio knjige *«Obveze, prava i odgovornosti operatora iz ugovora o poslu multimodalnoga prometa»*. Iako je u centru ovoga dijela knjige pravni položaj operatora multimodalnoga prometa, ova tematika je jednako važna i za druge sudionike u poslu multimodalnoga prometa, osobito za pošiljatelja kao operatorova nalogodavatelja. Posebno se navode i analiziraju sljedeće obveze operatora: postupanje pažnjom dobrog gospodarstvenika, preuzimanje stvari na prijevoz, izvršenje i/ili organiziranje prijevoza, izdavanje dokumenta o multimodalnom prijevozu te predaja tereta primatelju. Nakon analize obveza, sustavno se elaboriraju prava operatora: pravo na naknadu za obavljene usluge, pravo na naplatu nužnih troškova i predujam, pravo da ga pošiljatelj pravodobno obavijesti o opasnim stvarima i dragocjenostima, kao i operatorovo pravo zaloga te pravo retencije. Konačno, analiziraju se i različite odgovornosti operatora: odgovornost za oštećenje, manjak ili gubitak stvari; za zakašnjenje u predaji stvari; odgovornost za osobe s kojima se u svojem poslu služi, odnosno odgovornost za djela trećih osoba. Potrebna pozornost se posvećuje i visini (ograničenju) operatorove odgovornosti, kao i modalitetima operatorove izvanugovorne odgovornosti.

Pravni položaj pošiljatelja kao operatorova nalogodavatelja, posebno je obrađen u šestome dijelu *«Obveze, prava i odgovornosti pošiljatelja iz ugovora o poslu multimodalnoga prometa»*. Naglašavaju se i objašnjavaju sljedeće njegove obveze; postupanje pažnjom dobrog gospodarstvenika, pripremanje pošiljke za transport, pravodobna predaja stvari i potrebnih dokumenata operatoru, ukrcaj stvari, plaćanje opravdanih troškova i naknade operatoru, obavješćivanje operatora o opasnim stvarima i dragocjenostima, primitak potrebnih isprava. Sustavno se elaboriraju prava pošiljatelja koja se sadržajno odnose na pravo da traži od operatora da ovaj izvrši svoje ugovorne obveze. Zasluženu pažnju pisac posvećuje i odgovornosti pošiljatelja, kako za vlastite radnje i propuste, tako i za radnje i propuste drugih osoba. Na kraju ove knjige nalazi se popis literature (ukupno 111 jedinica), popis shema koje možemo pronaći u knjizi (9), kazalo imena autora na koje se pisac poziva (26 imena), kazalo pojmova (186 pojmova), popis kratica korištenih u knjizi, te prilozi: Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe, Ženeva, 1980., na hrvatskom, odnosno na engleskom jeziku. Navedeni dodaci čitatelju uvelike olakšavaju snalaženje u knjizi. No, tu se njihov značaj ne iscrpljuje. Naime, oni i u sadržajnom smislu podižu ionako visoku razinu ovoga djela. Spomenimo i važan udžbenički element sadržan u knjizi: svaki dio knjige završava pitanjima za raspravu i ponavljanje, koja služe boljem i lakšem usvajanju i razumijevanju činjenica i podataka sadržanih u knjizi.

Knjiga *«Pravo multimodalnoga prometa»* iznimno je vrijedno znanstveno djelo. Ona je to u sadržajnom pogledu - zbog iznimne kvalitete, sustavnosti, sveobuhvatnosti, preglednosti i stila kojim je pisana, kao i zbog važnosti i aktualnosti teme kojom se pisac bavi. Ona je, također, vrhunsko znanstveno djelo i u metodološkom pogledu jer je primjer kako (kojim metodama) cjelovito znanstveno obraditi određenu problematiku

Nema nikakve sumnje da će se profesoru Zeleniki ostvariti njegova želja koju je sam izrekao u predgovoru ove knjige, a to je da ona, kao udžbenik, svim studentima i magistrandima olakša studiranje i omogućiti povećanje kvantuma primjerenih specijalističkih transportnih prometnih, pravnih (...) znanja, odnosno da ju, kao priručnik, primjenjuju transportni, prometni, špediterski, trgovinski, logistički i drugi menadžeri i stručnjaci. Svima koji se bave izučavanjem prometnoga prava i njegovom primjenom u praksi, ova knjiga (kao i ostala djela ovoga autora) neizostavan je dio literature.

Piscu upućujemo iskrene čestitke. S nestrpljenjem iščekujemo njegovo sljedeće djelo. Imajući u vidu dosadašnji plodan znanstveni rad profesora Zelenike, uvjereni smo da nećemo morati dugo čekati.

Doc.dr.sc. Jasenko Marin
Pravni fakultet u Zagrebu

Summary:

Ratko Zelenika: Pravo multimodalnoga prometa (Law of Multimodal Traffic)

Faculty of Economics, University of Rijeka, 2006, 336 pages

This book deals with one of very important areas of transport and traffic law – law of multimodal traffic.

The author divided subject matter of his book into the following parts:

Part I – «Introduction». The author elaborates on the object, purpose and methods of his scientific research.

Part II – «Definitions of basic terms in the context of multimodal traffic law».

In this part the author explains the important terms such as: transport, traffic; conventional, combined and multimodal transport and traffic; law, traffic law, transport law, law of freight forwarder.

Part III – «Sources of the law of multimodal traffic». All sources of the law of multimodal traffic are classified into two main categories: primary (international) sources and secondary (national) sources. Various international conventions and «soft-law» rules are analysed, as well as relevant Croatian laws.

Part IV – «Basic features of the work related to the contract of multimodal traffic». The author deals with following topics: definition of the contract on multimodal traffic; essential and non-essential elements of the contract; formation of the contract, conclusion of the contract, contracting parties, types and importance of multimodal transport (traffic) documents, amendments to the contract, termination of the contract.

Part V – «Duties, rights and liability of the multimodal transport operator». At the beginning of this part, the author deals with the duties of the operator (exercising due diligence; taking in charge of the goods; performing the transport; issuing the multimodal transport document; delivering the goods to the consignor). This part also contains elaboration on rights of the operator (remuneration for his services; reimbursement of expenses; right to be informed about dangerous and valuable goods). At the end of this part, special attention is devoted to the liability of the operator (liability for loss or damage to the goods; liability for delay in delivery; liability for acts of his servants, agents and independent sub-contractors; limits of operator's liability).

Part VI – «Duties, rights and liability of the consignor». The most important duties of the consignor are elaborated (exercising due diligence; preparing goods

for transport; delivering goods and related documents to the operator; loading the goods, payment of freight, informing operator about particulars related to dangerous and valuable goods. Rights of the consignor are also analysed, as well as his liability toward the operator.

“Appendix” contains the text of the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980 (English version and Croatian translation).

The book is written clearly and concisely. It is a valuable work in the field of transport and general traffic law. We recommend it to everyone who has a practical or academic interest in this important subject.

AUTORSKO KAZALO

Bulum, Božena	65-96, 174-179, 187-191
Grabovac, Ivo	21-29
Marin, Jasenko	192-196
Pejović, Časlav	1-20
Skorupan, Vesna	31-64, 147-149, 150-152, 153-155, 156-158, 159-161, 162-164, 165-168
Tasić, Zoran	169-173
Vujasinović, Marula	97-146, 181-185

PREDMETNO KAZALO

arbitražni postupak	169-172
brodar	162-163
brodarski ugovor na vrijeme	
vidi: ugovor	
brodovi (iz sudskih presuda)	
- Hum	165-167
- Kriti Akti	174-178
- Pharos	159-161
brodska oprema	
- održavanje	165-167
brokerska provizija	169-172
Cleaves and Co. Ltd.	169-172
“Dani specijalnih i visokoškolskih knjižnica” - seminar (Opatija, 2006)	181-185
High Court of Justice. Queens Bench Division. Commercial Court	169-172
iskorištavanje broda	
- smetnje	174-178
izvješće sa stručnog skupa	181-185
izvršitelj	31-64
- odgovornost	31-64
jurisdikcija	
- anglosaksonska	1-20
- azijska	1-20
kazna za prekršaj	165-167
Komisija za prekršaje Lučke kapetanije Split	165-167
Kriti Akti Shipping Co. S.A.	174-178
kupoprodaja broda	
- zabluda	147-149

vidi i: prodaja broda

međunarodni instrumenti

- pregled 97-146

Nacrt instrumenta o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem) 31-64
naknada

- plaće 156-158

- štete 147-149, 150-152, 153-155

- za korištenje 162-163

naručitelj prijevoza 174-178

Nisshin Shipping Co. Ltd. 169-172

obveznopравни odnosi 21-29

odgovornost

- brodara 159-161

- osiguratelja 159-161

- prijevoznika 1-20

Okružni privredni sud u Zagrebu 159-161

onečišćenje mora mazutom 159-161

Općinski sud u Šibeniku 147-149

osiguratelj inozemnog brodara 159-161

Petroleo Brasileiro S.A. 174-178

pomorac na brodu 156-158

pomorski agent 1-20, 162-163

Pomorski zakonik RH 21-29

povrat broda 174-178

povratno putovanje broda 174-178

pravo trećih 169-172

predaja tereta

vidi: teret

preuzimatelj tereta

vidi: teret

prigovor brodaru

- izostanak 150-152

prijevoz

- morem 21-29

- stvari 31-64

- trajektom 150-152
- živih životinja 21-29
- rizici 21-29
- ugovaratelj 21-29

prijevoznik 153-155
prodaja broda 156-158
prtljaga
- oštećenje 150-152
putnikova prava 150-152

Queens Bench Division. Commercial Court 174-178

radni odnos
- prestanak 156-158
revizija presude 147-149, 150-152, 153-155, 159-161, 162-163
ribolov 147-149
rizici u prijevozu
vidi: prijevoz

sigurnost plovidbe
- objekti 162-163
- ugrožavanje 165-167
skladištar 153-155

teret
- oštećenje 153-155
- predaja 1-20
- preuzimatelj 153-155
- uskladištenje 153-155
teretnica 1-20
Trgovački sud u Rijeci 150-152, 153-155, 156-158, 162-163

ugovaratelj prijevoza
vidi: prijevoz

ugovor
- na vrijeme
- produženje 174-178
- o iskorištavanju broda 169-172
- o prijevozu 31-64

- o prodaji broda
- raskid 147-149
- o uskladištenju 153-155
- prijevara 147-149

Upravni sud RH 165-167
uskladištenje tereta
vidi: teret

veterinarski propisi 21-29

Visoki trgovački sud RH 150-152, 153-155, 159-161, 162-163

Vrhovni sud RH 147-149, 150-152, 153-155, 156-158, 159-161

zapovjednik broda 165-167

Županijski sud u Šibeniku 147-149

UPUTE AUTORIMA

Časopis *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* objavljuje priloge iz područja pomorskog prava i prava mora. Pored radova koji podliježu recenzentskom postupku i kategoriziraju se (*izvorni znanstveni članak, prethodno priopćenje, pregledni članak, izlaganja sa znanstvenog skupa, stručni članak*), časopis objavljuje prikaze domaće i strane sudske prakse, prijevode međunarodnih unifikacijskih instrumenata, osvrte, izvješća sa znanstvenih i stručnih skupova i prikaze knjiga. Recenzente bira Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama.

Radovi se dostavljaju poštom na adresu uredništva- Jadranski zavod HAZU, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb - pripremljeni na disketi u programu Word for Windows te otisnuti u dva primjerka s dvostrukim proredom ili na e-mail adresu: jz@hazu.hr.

Dostavljeni radovi trebaju zadovoljavati sljedeće kriterije:

- Rad treba biti pisan na hrvatskom jeziku ili na jednom od svjetskih jezika.
 - U zaglavlju rada treba navesti naslov rada, ime i prezime autora, zanimanje, te točan naziv i sjedište ustanove u kojoj autor radi.
 - Svaki kategorizirani članak sadrži kratak i jasan sažetak svrhe i rezultata istraživanja (optimalni opseg sažetka je oko 250 riječi) te ključne riječi.
 - Bez obzira na jezik članka, sažetak mora biti na hrvatskom jeziku i na jednom od svjetskih jezika (najčešće engleskom).
 - Sažetak na jeziku članka dolazi između zaglavlja i teksta članka. Sažetak na drugom jeziku dolazi iza teksta članka i mora sadržavati naslov članka i ključne riječi.
- Uredništvo moli odvjetnike i druge pravne stručnjake koji se u poslovnoj praksi susreću s predmetima iz područja pomorskog prava da nam dostave prijepise onih presuda koje smatraju prikladnima za objavljivanje u časopisu.

Uredništvo

