ISSN 1331-9914 UDK 347.79

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

POREDBENO POMORSKO PRAVO

COMPARATIVE MARITIME LAW

15
HAZU
1861 – 2011

PPP god. 50, broj 165, str. 1 – 440, Zagreb, 2011.

ISSN 1331-9914 UDK 347.79

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

POREDBENO POMORSKO PRAVO

COMPARATIVE MARITIME LAW

15

HAZU

1861 – 2011

PPP god. 50, broj 165, str. 1 – 440, Zagreb, 2011.

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; http://www.hazu.hr/jzavod/ppp.html

Za izdavača/For Publisher: akademik Pavao Rudan

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

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

Uredništvo/Editorial Board:
prof. David J. Attard, IMO International Maritime Law Institute, Malta; Sir Robert J. Coleman, Barrister, the Inner Temple, London; prof. honoraire Luigi Condorelli, Université de Genève, Faculté de droit; prof. Charles Debattista, University of Southampton, Institute of Maritime Law; prof. dr. sc. Vesna Kazazić, Pravni fakultet, Mostar; dr. sc. Vesna Polić Foglar, Allianz Suisse, Zürich; prof. dr. sc. Časlav Pejović, Faculty of Law, Kyushu University, Fukuoka; dr. sc. Zoran Radović, Institut za uporedno pravo, Beograd;
prof. dr. sc. Vesna Barić-Punda, Pravni fakultet, Split; prof. dr. sc. Dragan Bolanča, Pravni fakultet, Split; dr. sc. Božena Bulum, Jadranski zavod HAZU, Zagreb; prof dr. sc. Vesna Crnić Grotić, Pravni fakultet, Rijeka; prof. emeritus Vladimir-Đuro Degan, Jadranski zavod HAZU, Zagreb; prof. emeritus Ivo Grabovac, Split; prof. dr. sc. Vinko Hlača, Rijeka; akademik Vladimir Ibler, Zagreb; prof. dr. sc. Srećko Jelinić, Pravni fakultet, Osijek; Igor Krković, odvjetnik, Rijeka; prof. dr. sc. Branimir Lukšić, Ekonomski fakultet, Split; prof. dr. sc. Axel Luttenberger, Pomorski fakultet, Rijeka; prof. dr. sc. Jasenko Marin, Pravni fakultet, Zagreb; prof. dr. sc. Drago Pavić, Split; prof dr. sc. Berislav Pavišić, Pravni fakultet, Rijeka; prof. dr. sc. Davorin Rudolf, ml., Pravni fakultet, Split; dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, Jadranski zavod HAZU, Zagreb; mr. sc. Srđan Šimac, Visoki trgovački sud, Zagreb; Zoran Tasić, CMS d.o.o., Zagreb; prof. dr. sc. Vesna Tomljenović, Pravni fakultet, Rijeka; dr. sc. Marina Vokić Žužul, Jadranski zavod HAZU, Zagreb.

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

Lektorica za engleski jezik/English language reviser: prof. Gorka Radočaj

Tehnička urednica/Editiorial Secretary: Vlatka Živojnović

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

Časopis izlazi: 1 puta godišnje
Naklada: 200 primjeraka
Izdano uz financijsku potporu Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske

Tekstovi objavljeni u časopisu dostupni su u bazi Academic Search Complete (EBSCO) i na portalima i servisima: Hrčak, Google Scholar, Scientific Commons

Prijelom i tisak/Print: Intergrafika d.o.o., Zagreb, Bistranska 19, prosinac, 2011.

Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law
PPP god.50, broj 165, str. 1 – 440, Zagreb, 2011.

SADRŽAJ

Dr. sc. Marina Vokić Žužul, **Valerija Filipović**, **dipl. ing.**, Polazne crte u Sredozemnome moru s posebnim osvrtom na pitanje korekcije ravnih polaznih crta Republike Hrvatske (izvorni znanstveni članak) 1

Baselines in the Mediterranean Sea with a Special Reference to the Issue of the Correction of the Croatian Straight Baselines (original scientific paper) 73

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić, Uvođenje poreza po tonaži broda u pomorsko zakonodavstvo Republike Hrvatske (izvorni znanstveni članak) 75

The Introduction of a Tonnage Tax Regime into the Croatian Maritime Legislation (original scientific paper) 89

Prof. dr. sc. Jasenko Marin, Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi (izvorni znanstveni članak) 91

General and Special Limitation of Liability for Maritime Claims in the Recent Decisions of Foreign Courts (original scientific paper) 115

Dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**, Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – koncepcijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu (izvorni znanstveni članak) 117

The Maritime Law Institute of Wreck Removal – Conceptual Considerations and the Critics of the Legal Regulation in the Croatian Maritime Law (original scientific paper) 163

Ivana Oršulić, dipl. iur., **dr. sc. Božena Bulum**, Neki problemi vezani uz uređenje elektroničkih prijevoznih isprava i poticanje elektroničke trgovine u Roterdamskim pravilima (izvorni znanstveni članak) 165

Some Issues Related to Electronic Alternatives to Transport Documents and Promotion of Electronic Commerce Under the Rotterdam Rules (original scientific paper) 193

Iva Savić, LL.M., **Ana Kapetanović, LL.M.**, Reaching for the European Sky (original scientific paper) 195

Let prema europskom nebu (izvorni znanstveni članak) 216

Mišo Mudrić, LL.B., Armed Guards on Vessels: Insurance and Liability (review article) 217

Naoružani stražari na brodovima: osiguranje i odgovornost (pregledni znanstveni članak) 268

Ivana Keser, M.A., The Commom Maritime Transport Policy of the European Union – the Protection and Preservation of the Marine Environment (review article) 269

Zajednička pomorska transportna politika Europske unije – zaštita i očuvanje morskog okoliša (pregledni znanstveni članak) 304

DOKUMENTACIJA

Predgovor (**prof. dr. sc. Jasenko Marin**) 305

Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002 310

Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002. (prijevod: **prof. dr. sc. Jasenko Marin**, **dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**, **Mišo Mudrić, dipl. iur.)** 311

Imo Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention 362

IMO rezerva i smjernice za primjenu Atenske konvencije (prijevod: **prof. dr. sc. Dorotea Ćorić**, **dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**, **prof. dr. sc. Jasenko Marin**, **Mišo Mudrić, dipl. iur.**) 363

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda broj: XL VII Pž-5724/05-3 od 21.05.2008. Pojam uzroka štete (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**) .. 385

The Concept of the Cause of Loss 390

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda broj: VI Pž-7548/02-3 od 4.1.2006. Odmjeravanje visine naknade štete pomorcu (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**) 391

The Assesment of the Level of Indemnity Payable to a Seamen 394

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda broj: VI Pž-1250/04-5 od 13.12.2007. Naknada iz kolektivnog ugovora zbog gubitka pomorskog zvanja (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**) 395

Compensation Under the Collective Agreement Due to the Loss of Maritime Career 399

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Gr1 78/06-2 od 15.02.2006. Stvarna nadležnost u postupku određivanja privremene mjere vraćanja tužitelja na rad (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**) 400

Subject- Matter Jurisdiction in the Proceedings for the Order of Provisional Measure to Return the Plaintiff to Work 401

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, rješenje broj: PŽ-327/2007-9 od 21.02.2007. Pravo na žalbu protiv rješenja o dosudi stvari prodane neposrednom pogodbom (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**) 402

Right to Appeal Against a Decision on Award Concerning an Object Sold by Direct Treaty 403

ODLUKE STRANIH SUDOVA

The High Court of Justice, Queen's Bench Division, Commercial Court (sudac: Beatson), Meritz Fire and Marine Insurance Co Ltd v. Jan de Nul NV and Codralux SA, prosinac, 2010. Garancija na poziv ili jamstvo (prikaz: **Zoran Tasić**, **dipl. iur.**) 405

Demand Guarantee or Suretyship 409

IZVJEŠĆA

Ivana Oršulić, dipl. iur., Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo, Brijuni, 2. lipnja 2011. 411

Dr. sc. Božena Bulum, Priznanje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske Jadranskom zavodu, Zagreb, 6. prosinca 2011. 415

PRIKAZI KNJIGA

Vladimir – Đuro Degan, Međunarodno pravo, Izdavač: Školska knjiga, Zagreb, 2011, 923 str. (prikaz: **dr. sc. Marina Vokić Žužul)** 417

Vladimir – Đuro Degan, International Law, Publisher: Školska knjiga, Zagreb, 2011, 923 pages 423

Nikoleta Radionov, Tamara Ćapeta, Jasenko Marin, Božena Bulum, Ana Kumpan, Nikola Popović, Iva Savić, Europsko prometno pravo, Izdavač: Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2011., 526 str. (prikaz: **dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**) 425

Nikoleta Radionov, Tamara Ćapeta, Jasenko Marin, Božena Bulum, Ana Kumpan, Nikola Popović, Iva Savić, European Transport Law, Publisher: Law Faculty, University of Zagreb, 2011, 526 pages 435

UPUTE AUTORIMA 439

POLAZNE CRTE U SREDOZEMNOME MORU
s posebnim osvrtom na pitanje korekcije ravnih polaznih crta Republike Hrvatske

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

UDK 341.221.2 : 341.222](262:262.3)
341.225.5
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 27.7.2010.
Prihvaćeno za tisak: 12.10.2011.

U radu se analizira primjena pravila međunarodnoga prava mora o vanjskim granicama unutrašnjih morskih voda u praksi obalnih država Sredozemlja. Uz nacionalne propise kojima su definirane normalne ili ravne polazne crte ispred njihovih obala, s pozornošću se razmatraju i pitanja vezana uz zatvaranje historijskih zaljeva, posebice onih znatnije širine koje su proglasile Italija (Tarantski zaljev) i Libija (zaljev Sidra). Iako su konvencije o pravu mora izričito priznale postojanje tih zaljeva, propustile su urediti uvjete za nastanak pravnog naslova po historijskoj osnovi, ostavljajući ih u domeni međunarodnog običajnog prava. Najveća odstupanja od konvencijskih odredbi razvidna su u pogledu povlačenja ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnih mora. Pravila sadržana u članku 7. Konvencije iz 1982. (odnosno u članku 4. Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu) poštivala je samo nekolicina od čak devetnaest sredozemnih zemalja koje su primijenile tu metodu. Kao posebno upitne ističu se ravne polazne crte Albanije, Egipta, Italije i Španjolske, čije obale se najvećim dijelom ne mogu smatrati razvedenima i duboko usječenima ili obrubljenima otoci-

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

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

ma. Kao primjer ravnih polaznih crta koje ispunjavaju sve uvjete što ih međunarodno pravo postavlja u pogledu njihove primjene, izdvajaju se ravne polazne Republike Hrvatske. Međutim, s obzirom da su povučene restriktivno, izvan njihovoga obuhvata ostali su udaljeni hrvatski otoci, pa prostori između njih i kopna nisu obuhvaćeni pravnim režimom unutrašnjih morskih voda. Stoga hrvatsko državno područje na moru danas ne obuhvaća sav međunarodnopravno dopustiv prostor. Pitanje djelomične korekcije ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina hrvatskoga teritorijalnog mora razmatra se i sa tehničkog stajališta.

***Ključne riječi**: normalne polazne crte, ravne polazne crte, unutrašnje morske vode, teritorijalno more, historijski zaljevi, Sredozemno more.*

1. UVOD

Određivanjem polaznih crta za mjerenje širine teritorijalnog mora dosadašnje kodifikacije međunarodnoga prava mora riješile su ujedno i pitanje opsega unutrašnjih morskih voda obalnih država. Polazne crte odnosno temeljne crte ili osnovne linije (engl. *baselines*, franc. *lignes de base*) vanjske su granice unutrašnjih morskih voda. Od njihovih se točaka u smjeru otvorenog mora mjeri ne samo širina teritorijalnog mora nego i svih drugih morskih prostora u kojima obalne države ostvaruju neka svoja suverena prava (epikontinentski i gospodarski pojas) ili jurisdikcijska ovlaštenja (vanjski pojas).[1] Stoga svako premještanje polaznih crta ima za prven-

[1] U doktrini međunarodnog prava polazne crte definirali su brojni autori. Vidi primjerice: J. R. V. PRESCOTT, *Political Frontiers and Boundaries*, London, 1985., str.142-143.; D. RUDOLF, *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Split, 1989., str. 289.; V. IBLER, *Rječnik međunarodnog javnog prava*, Zagreb, 1987., str. 231,; R. J. DUPUY, D. VIGNES, (ur.), *A Handbook on the New Law of the Sea 1*, Dordrecht/Boston /Lancaster, 1991., str. 263-264.; S. P. JAGOTA, *Maritime Boundary*, /Dordrecht/Boston/Lancaster, 1985., str. 30 i d.; S. P. SHARMA, *Territorial sea,* u: R. Bernhardt (ur.), *Encyclopedia of Public International Law,* Amsterdam – London – New York – Oxford – Paris – Shannon – Tokyo, 1995., Vol. Four, str. 820-821. O polaznim crtama opširno su pisali: S. NOVAKOVIĆ, Osnovna crta i granica teritorijalnog mora, *Zbornik za pomorsko pravo*, 1957., br. 2, str. 211-272.; T. SCOVAZZI, *La linea di base del mare territoriale*, Milano, 1986.; L. M. ALEXANDER, Baselines, *Virginia Journal of International Law*, 1983., br. 4, str. 503-536.; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *The Law of the Sea*, Second Edition, Manchester, 1988., str. 26-50.; V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Rijeka, 2002., str. 32-36, 271-280.; V. KAZAZIĆ, Povlačenje polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora, *Zbornik Pravnog fakulteta u Mostaru*, 1985., vol.VI, str 151-173.

stveni cilj odgovarajuće pomicanje prema pučini vanjskih granica tih morskih prostora. [2]

Obalne države mogu povući tzv. *normalne* ili *ravne* polazne crte kao vanjske granice svojih unutrašnjih morskih voda.[3] Za razliku od *normalnih polaznih crta* odnosno crta niske vode uzduž obale koje slijede sve njezine zavojitosti, *ravne polazne crte* koje spajaju prikladne vanjske točke na kopnu kontinenta i (ili) otoka, mogu se povući samo ako su ispunjeni konvencijama o pravu mora određeni uvjeti. Način njihovoga povlačenja ovisi o geografskim obilježjima određenog područja, prvenstveno o konfiguraciji obale i o postojanju niza otoka u njezinoj blizini.

Polazne crte kao i granice svih ostalih morskih prostora u kojima ostvaruju svoju jurisdikciju, obalne države utvrđuju svojim internim aktima. Ipak, sve te granice moraju biti usklađene s međunarodnim pravom, na što je još 1951. godine upozorio Međunarodni sud u presudi o britansko – norveškome sporu o ribolovu, u kojoj je među ostalim istaknuto:

"Utvrđivanje granica morskih područja uvijek ima međunarodni aspekt i ne može ovisiti samo o volji obalne države izraženoj u njezinome internom zakonodavstvu."[4]

Ženevska konvencija o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958.[5] i Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. godine[6] sadrže u osnovi ista pravila o povlačenju polaznih crta, uz neke dopune koje su u novoj konvenciji usvojene u pogledu ravnih polaznih crta. U ovome radu nastoji se istražiti njihova primjena u praksi dvadeset i šest država koje okružuju Sredozemlje od Gibraltara do Levanta i najistočnijih toča-

2 Tullio Scovazzi ističe da o "rješenju pitanja povlačenja polazne crte kojom se zatvara libijski zaljev Sidra ovisi i geometrijsko određenje trostruke točke razgraničenja (*point triple*) između epikontinentskih pojaseva Grčke, Italije i Libije." Pobliže vidi: T. SCOVAZZI, Les zones côtières en Méditerranée: évolution et confusion, *Annuaire du Droit de la Mer*, 2001., tome 6, str. 97-98.

3 Oceanske arhipelaške države, koje se u cijelosti sastoje od jednoga ili više arhipelaga, imaju pravo povlačenja tzv. ravnih arhipelaških crta na vanjskoj strani svojih najudaljenijih otoka. Tako su postupili Filipini, Indonzija, Bahami i još niz arhipelaških država. Konvencijske odredbe koje se odnose na arhipelaške polazne crte, nisu predmet analize u ovome radu.

4 Fisheries case, Judgment of December 18th, 1951., *I.C.J. Reports* 1951., str. 132.

5 *Konvencija o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu* stupila je na snagu 10. rujna 1964. godine, a danas obvezuje 51 državu. Izvorni tekst objavljen je u: *UN Treaty Series*, Vol. 516, No. 7477.

6 U nastavku – Konvencija iz 1982. Službeni prijevod na hrvatski jezik objavljen je u: *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/00. Konvencija je stupila na snagu 16. studenoga 1994., a Hrvatsku obvezuje od 5. travnja 1995. Do danas su 162 države postale njezinim strankama, *http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ ratifications. htm* (03 June 2011).

ka Crnog mora.[7] U tu svrhu razmatraju se svi dostupni dokumenti koji se odnose na definiranje vanjskih granica unutrašnjih morskih voda ispred obala Albanije, Alžira, Bosne i Hercegovine, Bugarske, Cipra, Crne Gore, Egipta, Francuske, Grčke, Gruzije, Hrvatske, Italije, Izraela, Libanona, Libije, Malte, Maroka, Monaka, Rumunjske, Ruske Federacije, Sirije, Slovenije, Španjolske, Tunisa, Turske i Ukrajine. Cilj toga istraživanja nije samo dati prikaz sustava polaznih crta svih država koje s Hrvatskom dijele Sredozemno more, nego kroz tu cjelovitu sliku vrednovati i način na koji su povučene polazne crte ispred hrvatskih obala, kao i njihovu moguću djelomičnu korekciju.

Iako četiri države iz toga područja još uvijek nisu obvezane Konvencijom iz 1982. – Izrael, Libija, Sirija i Turska, a samo jedna od njih – Izrael, stranka je Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu, valja uzeti u obzir da se odgovarajuća pravila općega međunarodnog prava kodificirana Konvencijom iz 1982., primjenjuju i na države koje nisu stranke te konvencije.[8]

Obale Sredozemnog mora koje su duge gotovo trideset i devet tisuća kilometara,[9] znatno se razlikuju po koeficijentu svoje razvedenosti. Obale država s brojnim zaljevima i otocima[10] poput Grčke, Hrvatske ili Turske, u potpunoj su suprotnosti s gotovo ravnim obalama Alžira, Egipta ili Italije na jadranskoj strani Apeninskog poluotoka. Ipak, obalne države iz svih dijelova Sredozemlja primijenile su u praksi metodu ravnih polaznih crta koje spajaju najizbočenije točke na njihovoj kopnenoj obali, obali kopna i otoka ili na obali samih otoka, unatoč tome što ta njihova područja ne ispunjavaju uvjete koje međunarodno pravo postavlja u pogledu njihovoga ustanovljavanja. Također ni crte kojima su neke obalne države Sredozemlja zatvori-

7 U ovome radu analizom su obuhvaćene i države koje okružuju Crno more, u skladu sa širom definicijom Sredozemnog mora koja se temelji na izvornom geografskom konceptu. Vidi pobliže: *Pomorska enciklopedija*, drugo izdanje, sv. II, Zagreb, 1975., str. 55. i sv. VII, Zagreb, 1985., str. 527- 536.; M. KLEMENČIĆ (ur.), *Atlas Europe*, Zagreb, 1997., str. 75.; J. RIĐANOVIĆ, *Geografija mora*, Zagreb, 2002., str. 56.

8 *Cf.* J. HARRISON, *Making the Law of the Sea*, A Study in the Development of International Law, Cambridge, 2011., str. 55-56

9 Kopnene obale duge su 25 238 tisuća kilometara, a obale otoka 13 311 kilometara.

10 Brojni otoci u Sredozemnome moru zauzimaju oko 4% njegove ukupne površine. Većina ih je smještena u blizini europskih i azijskih obala, a samo nekolicina ispred obala sredozemnih država Afrike. Najveći otok je centralno položena Sicilija (25 426 km²), a u zapadnom dijelu veličinom se ističu Sardinija (24 090 km²) i Korzika (8 702 km²) te otočna skupna Baleara s Pitiuzima. U istočnom dijelu smješteni su veliki otoci Cipar (9 251 km²), Malta (316 km²) i Kreta (8 260 km²), te otočne skupine Ciklada, sjevernih i južnih Sporada kao i brojni otoci i otočići u Jadranskome i Jonskome moru. Opširnije vidi: R. KING, E. KOLODNY, Marginal or nodal? Towards a geography of Mediterranean islands, u: R. King, P. De Mas, J. M. Beck, (ur.), *Geography, Environment and Development in the Mediterranean*, Brighton, 2001., str. 237-260.

le svoje zaljeve ne zadovoljavaju uvjete propisane konvencijskim odredbama. Tzv. normalna polazna crta za mjerenje širine teritorijalnog mora čini cjelovitu vanjsku granicu unutrašnjih morskih voda samo nekolicine sredozemnih država, a više njih tu je metodu kombiniralo s metodom ravnih polaznih crta.

Budući da su službena obrazloženja država u pogledu kriterija primijenjenih za povlačenje polaznih crta vrlo rijetka, njihova analiza u ovome radu temelji se prvenstveno na odredbama o njihovom povlačenju u nacionalnim zakonima, te na geografskim kartama i popisima geografskih koordinata njihovih točaka, koji su objavljeni u publikacijama Ujedinjenih naroda.[11] Ipak, za sve države koje okružuju Sredozemlje ti podaci još uvijek nisu dostupni,[12] unatoč zahtjevu iz Konvencije UN-a opravu mora da se tim informacijama osigura dovoljna javnost, te da se izvrši njihovo polaganje kod glavnog tajnika Ujedinjenih naroda.[13] Prema članku 16. Konvencije:

> *"Polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora, utvrđene u skladu sa člancima 7., 9. i 10., ili granice koje su otuda proizašle…, naznačuju se na pomorskim kartama takva mjerila ili takvih mjerila koja su prikladna za utvrđivanje njihova položaja. Umjesto toga, može se izraditi popis geografskih koordinata točaka s navedenim geodetskim podacima.* (toč. 1.)
> *Obalna država na propisan način objavljuje takve karte ili popise geografskih koordinata, a jedan primjerak svake takve karte ili popisa polaže kod glavnog tajnika Ujedinjenih naroda."* (toč. 2.)

U pogledu polaznih crta onih sredozemnih država koje još nisu izvršile tu dužnost, njihova usklađenost s konvencijskim odredbama procjenjuje se u ovome radu i temeljem informacija dostupnih na službenim internetskim stranicama vlada tih država, te korištenjem podataka iz nekoliko studija posvećenih pitanjima granica na moru.[14]

---

11 Posebice u publikaciji – *The Law of the Sea, Baselines: National Legislation With Illustrative Maps*, Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations, New York, 1989.

12 Bosna i Hercegovina još nije usvojila takve propise, a Zakon o morskim prostorima Gruzije još nije dostupan na engleskom jeziku, *http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/GEO.htm*

13 I prema članku 3(6). Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958., "obalna država mora jasno naznačiti ravne polazne crte na pomorskim kartama, koje na propisan način objavljuje."

14 *Lines in the Sea* ,G. Francalanci, T. Scovazzi, (ur.), Dordrecht/Boston/London, 1994.; *Limits in the Seas*, International Boundary Study, Geographer, Department of State, USA, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, No. 6,7/1970, 32/1971, 37,49/1972, 53/1973, 106/1987, 108/1990, 109/1988 i 116/1994.; *Atlas of the Straight Baselines*, T. Scovazzi, G. Francalanci, D. Romano, S Mongardini (ur.), Milano, 1989., te *Maritime Boundaries*, World Boundaries, G. H. Blake (ur.), vol. 5. London/New York, 2005.

2. NORMALNA POLAZNA CRTA

Prema članku 3. Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. te članku 5. Konvencije iz 1982., normalna polazna crta (engl. *normal baseline*, franc. *ligne de base normale*) za mjerenje širine teritorijalnog mora je: *"crta niske vode uzduž obale, kako je naznačena na pomorskim kartama krupnog mjerila koje obalna država službeno priznaje."*

Crta niske vode (engl. *low-water line, mark*) je crta do koje se morska razina spusti za vrijeme oseke, nakon čega ponovo započinje podizanje razine mora odnosno plima. Ta se crta može odrediti točkom najniže opažene niske vode (točkom na obali do koje se more pod utjecajem morskih mijena najviše povuklo) ili utvrđivanjem prosječne najniže niske vode, a izbor između te dvije metode prepušten je obalnoj državi. Od svih država koje imaju obale na Sredozemlju, samo se u Tunisu i u Ukrajini zakonodavac opredijelio za točku odnosno crtu najniže opažene niske vode.[15] S obzirom na to da su *amplitude morskih mijena* (visinske razlike između visoke i niske vode) u Sredozemnome moru neznatne,[16] ti nestalni dijelovi unutrašnjih voda nemaju veće širine ni gospodarske važnosti.

Pri određivanju normalne polazne crte valja uzeti u obzir i *uzvišice suhe za niske vode*, koje su i prilikom oseke izdignute iznad morske površine.[17] Njihov položaj pri povlačenju normalne polazne crte određen je u obje konvencije na isti način:

> *"Kad se uzvišica suha za niske vode nalazi, u cijelosti ili dijelom, na udaljenosti od kontinenta ili otoka koja ne prelazi širinu teritorijalnog mora, crta niske vode na toj uzvišici može se uzeti kao polazna crta od koje se mjeri širina teritorijalnog mora".*

Crtu niske vode koja slijedi sve zavojitosti obale,[18] kao vanjsku granicu unutrašnjih morskih voda u Sredozemlju u cjelini imaju samo Monako, Izrael, Velika

---

15 Članak 1. zakona Tunisa br. 73-527 od 3. studenoga 1973. i članak 5. ukrajinskog zakona od 4. studenoga 1991. – Statute of Ukraine concerning the State frontier.

16 Najveća amplituda morskih mijena je u zaljevu Gabès (1,83 m), a na drugim mjestima nije veća od nekoliko desetaka centimetara (u Alžiru 50 cm, uz obalu Sirije 30-40 cm, na hrvatskoj obali ispred Zadra oko 20 cm). Prema: *Pomorska enciklopedija*, drugo izdanje, sv. VII, Zagreb, 1985., str. 531.

17 Članak 13. Konvencije iz 1982. i članak 11. Ženevske konvencije o teritorijalnome moru iz 1958. godine definiraju te uzvišice kao "prirodni dio kopna okružen morem i suh za niske vode, ali preplavljen za visoke vode".

18 Termin *obala* u doktrini međunarodnog prava mora najčešće se tumači kao određena točka između crte niske i crte visoke vode. Pobliže vidi: F. A. AHNISH, *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean Sea*, Oxford – New York, 1993., str. 163.; D. RUDOLF, *o.c.*, str. 237-238.

Britanija ispred obala svojih dviju suverenih vojnih baza na Cipru te Libanon, Grčka i Gruzija.

Najbolji primjeri primjene te metode u Sredozemlju polazne su crte Monaka i Izraela, čije obale nisu duboko usječene niti razvedene, niti se u njihovoj neposrednoj blizini nalazi niz otoka. Stoga je normalna polazna crta bila i jedini mogući izbor ispred vrlo kratke obale **Monaka.** U propisima te države iz 1973. godine,[19] navodi se da su polazne crte od kojih se mjeri širina monegaškoga teritorijalnog mora – "crte niske vode uzduž obale".

Izbor normalne polazne crte i u zakonu **Izraela** iz 1990. godine[20] uvjetovan je prvenstveno geografskom konfiguracijom obale te države, koja osim zaljeva Haifa, nema drugih zaljeva niti većih uvala. Valja napomenuti da se i ti novi propisi kojima je udvostručena širina teritorijalnog mora, kao i propisi o teritorijalnim vodama širokim šest milja iz 1956. godine,[21] primjenjuju "od crte niske vode i od drugih točaka uzduž obale". S obzirom da te "druge točke uzduž obale" nisu do danas ni u jednom službenom dokumentu pobliže određene, crtu niske vode valja smatrati jedinom polaznom crtom ispred obala Izraela.

Dva područja ciparske obale koja još pripadaju Ujedinjenom Kraljevstvu Velike Britanije i Sjeverne Irske – **suverene vojne baze Dhekelia i Akrotiri –** uglavnom se nalaze unutar dva blago zakrivljena obalna područja. To su zaljev Larnaca na istočnom dijelu otoka, i dva zaljeva – Akrotiri i Episkopi na njegovome zapadnom dijelu. Prema članku 1(2). odsjeka 3. Ugovora između Cipra i Ujedinjenog Kraljevstva iz 1960. godine,[22] širina teritorijalnog mora britanskih vojnih baza u tim zaljevima mjeri se – od crte niske vode.

Poseban problem u pogledu utvrđivanja polaznih crta dugo vremena je predstavljala praksa **Libanona,** zbog nepostojanja konkretnih zakonskih propisa za određivanje granica teritorijalnog mora.[23] Prema kaznenom zakoniku od 1. ožujka

19 Sovereign Ordinance No. 5094 delimiting the Territorial Waters of Monaco, of 14 February 1973, *The Law of the Sea, National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and Contiguous Zone*, Division for Ocaean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, New York, 1995., str. 226.

20 Territorial Waters Law, 5717/1956, as amended by the Territorial Waters (Amendment) Law, 5750-1990, of 5 February 1990 i Interpretation Law No. 5741/1981, *ibid*., str. 172.

21 Takve granice teritorijalnog mora Izrael je primjenjivao od 23. listopada 1956. (u skladu sa zakonom br. 5717) sve do usvajanja novih propisa 5. veljače 1990. godine.

22 Territorial Sea Boundary: Cyprus – Sovereign Base Area (U.K.), International Boundary Study, Geographer, Department of State, USA, Series A, *Limits in the Seas*, No. 49, str. 2.

23 Pobliže vidi: T. SCOVAZZI, Bays and straight baselines in the Mediterranean, *Ocaen Development and International Law*, vol. 19, 1988., str. 407.

1943.,[24] libanonsko kazneno pravo primjenjivalo se do dvadesetoga kilometra od obale mjereno od crte niske vode. Tek 1983. godine Libanon je usvojio propise kojima je određeno da se granice njegovoga teritorijalnog mora protežu 12 morskih milja mjereno od crte niske vode.[25]

Utvrđivanje polaznih crta **Gibraltara** također je problematično, budući da Ujedinjeno Kraljevstvo nikada nije donijelo posebne zakonske propise koji bi se odnosili na pitanje teritorijalnog mora ispred obala tjesnaca i zaljeva Algeciras. U svojim zahtjevima za tri milje širokim teritorijalnim morem ispred Gibraltara, Velika Britanija ustraje još od 1723. godine, čemu se Španjolska uporno protivi. Ta granica, kao i sam britanski položaj na poluotoku za Španjolsku su sporni, budući da članak X. Ugovora iz Utrechta (od 13. srpnja 1713.)[26] ne smatra pravnim temeljem za takve britanske zahtjeve. Njihovi dugotrajni i dosada potpuno nedjelotvorni pregovori o širini teritorijalnog mora u Algeciraskom (Gibraltarskom) zaljevu kao i u tjesnacu, uz povremene napetosti u međudržavnim odnosima, traju sve do danas.[27]

U zakonskim propisima **Grčke** polazna crta od koje se mjeri širina teritorijalnog mora nije precizno definirana. U članku 1. Zakona br. 230 od 17. rujna 1936. godine [28] određeno je samo da je širina teritorijalnog mora Grčke šest morskih milja "od obale". I drugi grčki zakonski propisi samo navode određene udaljenosti mjerene "od obale".[29] Ipak, s obzirom na to da se Grčka 1969. godine (prilikom ratifikacije Konvencije o epikontinentskom pojasu iz 1958.), ogradila izjavom u kojoj je navedeno da će "u smislu članka 6. te konvencije, u nedostatku međunarodnog sporazuma,

24 *Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea*, U.N., 1957., str. 344.

25 članak 1. zakona iz 1983. – Legislative Decree No. 138 concerning territorial waters and sea areas, *http://www.un.org/Depts /los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/LBN.htm*

26 *Trattato di Utrecht,* Il mare territoriale (*http://www.globalgeografia.com/europa/gibilterra_uk5.htm*) I svoje pristupanje Konvenciji o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine te Konvenciji iz 1982. Španjolska je popratila izjavama "da se taj čin ne može tumačiti kao priznavanje bilo kakvih prava ili situacija u vezi s morskim prostorima Gibraltara koji nisu uključeni u članak 10. Ugovora iz Utrechta…", *Law of the Sea Bulletin*, 1985., No. 5, str. 21.

27 To je pitanje samo dio širih britansko–španjolskih prijepora o suverenosti nad kopnenim i morskim prostorima Gibraltara. Španjolska nikada nije službeno priznala suverenost Velike Britanije nad teritorijalnim morem ispred obala Gibraltara. Prema španjolskom tumačenju Ugovora iz Utrechta, Velika Britanija ima pravo samo na usko područje mora u području gibraltarske luke. Opširnije vidi: G. O'REILLY, Gibraltar: Sovereignity Disputes and Territorial Waters, *Maritime Briefing,* International Boundaries Research Unit, Durham, 1999., Vol. 7, br. 1, str. 67-81.

28 *The Law of the Sea, National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and Contiguous Zone...*, str. 142.

29 Decree of 6/18 September 1931 to define the extent of the territorial waters for the purposes of aviation and the control thereof i Decree-Law No. 142/1969 Concerning Exploration for and Exploitation of the Mineral Resources in the Sea-Bed and the Beds of Lakes.

primjenjivati normalni sustav polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora",[30] može se zaključiti da je polazna crta za mjerenje širine grčkoga teritorijalnog mora, kao i svih drugih morskih prostora u kojima ta država ostvaruje svoja suverena prava ili jurisdikcijska ovlaštenja – crta niske vode.[31] Dakle, unatoč izrazitoj razvedenosti obale i oko dvije tisuće otoka pred njom, Grčka nije primijenila metodu povlačenja ravnih polaznih crta, što se u doktrini prvenstveno objašnjava razlozima vezanim uz njezin već desetljećima neriješeni spor o razgraničenju s Turskom u Egejskome moru.[32]

Unatoč već spomenutoj nedostupnosti propisa o morskim prostorima **Gruzije,** može se zaključiti da se širina i njezinoga teritorijalnog mora mjeri od normalnih polaznih crta. Bivši Sovjetski Savez na dijelu crnomorske obale koja danas pripada toj državi, nikada nije povukao niti jednu ravnu polaznu crtu, a Gruzija nakon osamostaljenja to pitanje nije otvarala.

3. ZALJEVI

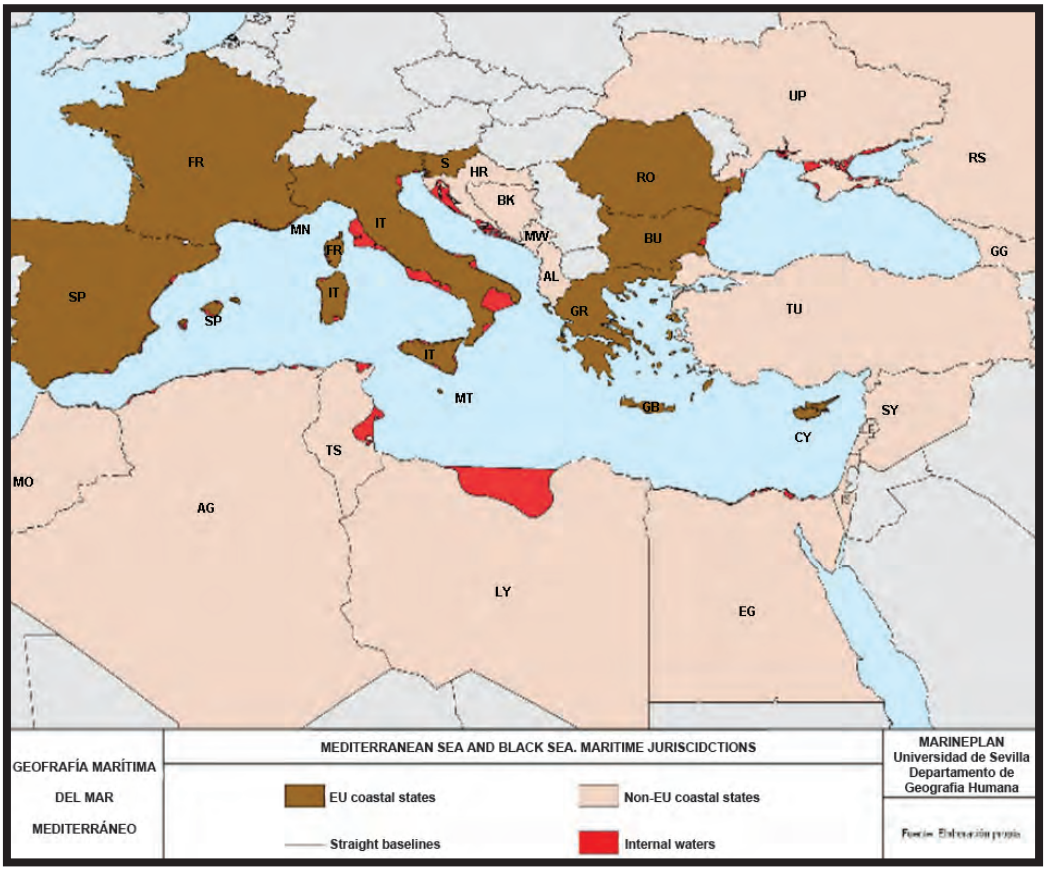
Pitanja vezana uz pripadnost zaljeva unutrašnjim morskim vodama od posebne su važnosti za države koje okružuju Sredozemno more zbog njegovih brojnih uvala koje zadiru duboko u kopno, a međusobno se znatno razlikuju po površini i širini ulaza. Dimenzije nekoliko najvećih zaljeva kreću se od dvadeset i pet milja širokog Iskenderunskog zaljeva na obali Turske do gotovo tri stotine milja širokoga libijskog zaljeva Sidra. Veličinom se ističu i Lionski zaljev u Francuskoj, talijanski zaljevi kod Genove, Taranta i Venecije, turski zaljevi Antalya, bugarski zaljevi Varna i Burgas, egipatski zaljev El-Arab, te zaljevi Tunis i Gabes u Tunisu.

30 *untreaty.un.org/partI/chapterXXI/treaty4.asp*

31 Crtu niske vode kao polaznu crtu Grčke navodi i K. M. IOANNOU, The Greek Territorial Sea, u: T. C. Kariotis, *Greece and the Law of the Sea*, The Hague/London/Boston, 1997., str. 123, te F. A. AHNISH, *o.c*., str. 163-164. i T. SCOVAZZI, *o.c.,* str. 408.

32 Pobliže vidi: U. LEANZA, *Il nuovo diritto del Mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*, Torino, 1993., str. 133. Vidi također: Y. ACER, *The Aegean Maritime Disputes and International Law*, Aldershot/Burlington, 2003. str. 25-27.

(1.) POLAZNE CRTE I UNUTRAŠNJE MORSKE VODE U SREDOZEMNOME MORU



Izvor: Jurisdictional waters in the Mediterranean and Black Seas, Study, European Parliament, Brussels, 2009

Na temelju povijesnih činjenica može se zaključiti da su dijelovi mora u zaljevima za obalne države oduvijek imali izniman značaj. Iz tih dijelova mora koji su najuže povezani s kopnom obalno stanovništvo crpilo je hranu, u njima se obavljao transport ljudi i roba te organizirala obrana kopnenog područja od neprijateljskih snaga na moru. G. S. Westerman ističe da su "zaljevi od najranijih vremena bili povezani s društvenim, gospodarskim i sigurnosnim interesima obalnih država," koje su stoga na njih polagale jednaka prava kao i na kopneni teritorij koji ih okružuje.[33]

33 Pobliže vidi: G. S. WESTERMAN, *The Juridical Bay*, Oxford, 1987., str. 74.

Budući da je crta koja zatvara ulaz u zaljev polazna crta od koje se mjeri širina teritorijalnog mora, i danas svakoj obalnoj državi odgovara zatvoriti što veće površine zaljeva na svojoj obali i u njima proglasiti unutrašnje morske vode.

Iako Konvencija o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. kao i Konvencija iz 1982. razlikuju četiri kategorije zaljeva – zaljeve u međunarodnopravnom smislu, duboka ulegnuća obale, historijske zaljeve i zaljeve čije obale dijeli dvije ili više država, ista precizna pravila te konvencije sadrže samo o zaljevima u međunarodnopravnom smislu (pravnim zaljevima, engl. *juridical bays*).[34]

Prema T. Scovazziu "pravni zaljevi" su jedinstveni zemljopisni oblici precizno definirani člankom 7. Konvencije iz 1958. godine, odnosno člankom 10. Konvencije iz 1982.[35] Obje konvencije zaljev definiraju kao jasno istaknutu uvalu *"…koja zadire u kopno u takvu omjeru prema širini svog ulaza da sadržava vode zatvorene kopnom, a nije samo obična krivina obale. Uvala se, naime, neće smatrati zaljevom ako njezina površina nije jednaka ili veća od površine polukruga kojemu je promjer crta povučena preko ulaza u tu uvalu."*[36]

Da bi zaljev mogao pripadati unutrašnjim morskim vodama mora kumulativno ispunjavati uvjete navedene u istovjetnim propisima o zaljevima u obje konvencije. Temeljni uvjet naveden je u prvoj točki spomenutih članaka – sve obale zaljeva moraju pripadati samo jednoj državi. Uz geografski kriterij, u konvencijske odredbe unijet je i matematički kriterij prema kojem – morska površina u zaljevu mora biti jednaka ili veća od površine polukruga kojemu je promjer crta povučena preko ulaza u zaljev. Zahtijeva se također, da ulaz u zaljev ne smije biti širi od 24 morske milje, odnosno od dvostruko najveće dopuštene širine teritorijalnog mora, računajući od crte niske vode.

Konvencijskim pravilima precizno je određeno da se u slučaju postojanja otoka, zbog kojih uvala ima više od jednog ulaza, polukrug "povlači tako da se kao promjer uzme ukupna duljina crta koje zatvaraju pojedine ulaze. Površina otoka unutar uvale računa se kao dio morske površine uvale."[37] Ako širina ulaza u zaljev nije veća od 24

---

34 Scovazzi ističe da upravo nedostatak pravila u pogledu ostalih kategorija zaljeva može dovesti do različitih tumačenja, a time i do neujednačene prakse država. Opširnije vidi: T. SCOVAZZI, La linea di base del mare territoriale negli stati costieri del Mediterraneo, u: B. Vukas (ur.), *The Legal Regime of Enclosed or Semi – Enclosed Seas: The Particular case of the Mediterranean, Prinosi*, 1988., br. 22, str. 97 i d.

35 Vidi: T. SCOVAZZI, Bays and Deeply Indented Coastlines: The Practice of South American States, *Ocean Development and International Law,* Vol. 26, 1995., str. 162.

36 Toč. 2. članka 7. Konvencije iz 1958. i članka 10. Konvencije iz 1982.

37 Toč. 3. spomenutih članaka. O primjeni tih propisa u praksi vidi opširan prikaz: C. CARLETON, C. SCHOFIELD, *Maritime Briefing,* International Boundaries Research Unit, Durham, 2001., Vol. 3, br. 3, str. 41-46. Također vidi: V. EPPS, *International Law for Undergraduates*, Durham, 1998., str. 144-145.

morske milje, obje konvencije dopuštaju, dakle, obalnoj državi da povuče graničnu crtu odnosno crtu zatvaranja (engl. *closing line*) na ulazu u zaljev, tako da se vode zatvorene tom crtom smatraju unutrašnjim morskim vodama. Ako je, međutim, ulaz u zaljev (odnosno razmak između crta niske vode na prirodnim ulaznim točkama zaljeva) veći od 24 morske milje, "povlači se ravna polazna crta od 24 morske milje unutar zaljeva, tako da se crtom te duljine zatvori najveća moguća površina vode."[38]

Završna, šesta točka, koja je u obje konvencije zajednička svim navedenim propisima glasi: *"Prethodne se odredbe ne primjenjuju na takozvane "historijske" zaljeve, kao ni u slučajevima kada se primjenjuje metoda ravnih polaznih crta…"*. Iako ne definiraju historijske zaljeve i ne uređuju njihov režim, obje konvencije dopuštaju, dakle, mogućnost postojanja tih zaljeva priznatih međunarodnim običajnim pravom.

Valja napomenuti da sa stajališta međunarodnog prava ne postoje razlike između zaljeva i tzv. *unutrašnjih mora* kakvo je primjerice Azovsko, jer iako su okružena kopnom, ta mora su u prirodnoj vezi s drugim morima.[39] Do 1991. godine Azovsko more je činilo unutrašnje vode Sovjetskog Saveza, jer je ispunjavalo sve uvjete koje Konvencija iz 1982. zahtijeva u članku 10. u pogledu zaljeva koji se u te vode ubrajaju. Kada su nakon raspada Sovjetskog Saveza obalne države na Azovskome moru postale Ukrajina i Ruska Federacija, svaka od njih u njemu je stekla svoje unutrašnje morske vode. U zajedničkom priopćenju Ukrajine i Ruske Federacije iz prosinca 2003. godine, obje države su izjavile da su područja unutar Azovskog mora i Kerčkih vrata "povijesno unutrašnje morske vode dviju nacija".[40]

Također, i u Savudrijskoj vali / Piranskom zaljevu od raspada bivše Jugoslavije 1991. godine svoje unutrašnje morske vode do crte niske vode uz svoju obalu imaju nove neovisne države – Hrvatska i Slovenija. Ostatak voda Savudrijske vale postao je teritorijalno more obalnih država koje valja razgraničiti.

Izložena pravila o zaljevima unijeta su u nacionalne propise više sredozemnih država,[41] ali su u praksi neke od njih u svoje unutrašnje vode uključile i zaljeve koji

38 U skladu s toč. 4. i 5. spomenutih članaka.

39 Tako Azovsko more s Crnim morem spajaju Kerčka vrata široka samo 4 – 15 kilometara.

40 Prema: *Maritime Claims Reference Manual* (DoD 2005.1-M), 6/23/2005, *http://www.dtic. mil/whs/directives/corres/html/20051m.htm.*

41 Primjerice u čl. 2. zakona Italije (Navigation Code of 30 March 1942, as amended by Law No. 359 of 14 August 1974), u čl. 1. i 2. zakona Sirije (Law No. 28. dated 19 November 2003 "Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic") u čl.1(2). zakona Ruske Federacije (Federal Act on the internal maritime waters, territorial sea and contiguous zone of the Russian Federation, 17 July 1998), u čl. 6(1). zakona Ukrajine (Statute of Ukraine concerning the State frontier, 4 November 1991), u čl. 7(2). i (3). Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 2004., itd. Hrvatskim propisima određeno je da unutrašnje morske vode obuhvaćaju *"zaljeve na obali kopna i otoka"*, ali poimenično nije spomenut niti jedan zaljev koji ima taj status. Navedeno je, također, da se pod zaljevom smatra *"jasno istaknuta uvala uvučena u kopno, čija je morska površina jednaka*

ne ispunjavaju te uvjete. Pri tom su se, uglavnom deklarativno, pozivale na svoja tzv. "historijska prava" tj. dugu, isključivu i neosporavanu uporabu tih zaljeva, u nekim slučajevima na njihovu iznimnu važnost za sigurnost zemlje, ali i na gospodarske razloge poput ovisnosti stanovništva o ribolovu u zaljevu.

S obzirom da su sljedeći odjeljci ovoga rada posvećeni pitanjima historijskih zaljeva i praksi povlačenja ravnih polaznih crta, u okviru tih analiza potanje će se razmotriti i s međunarodnopravnog stajališta upitne crte zatvaranja zaljeva na obalama Albanije, Alžira, Bugarske, Francuske, Egipta, Italije, Libije, Maroka, Sirije, Španjolske i Tunisa.

3.1. Historijski zaljevi u Sredozemnome moru

Pod izrazom h i s t o r i j s k i z a l j e v i (povijesni zaljevi, engl. *historic bays*) u literaturi iz međunarodnog prava obično se podrazumijevaju zaljevi koji ne ispunjavaju neki od uvjeta predviđenih propisima općega međunarodnog prava da bi mogli pripadati unutrašnjim morskim vodama. Riječ je najčešće o zaljevima velikih površina i širokoga ulaza koji ne zadovoljavaju uvjet da ravna crta na ulazu u zaljev bude do 24 morske milje, odnosno da je njihova površina jednaka ili veća od površine polukruga kojemu je promjer crta povučena preko ulaza u tu uvalu. Ipak, obalne države, pozivajući se na njihovu dugotrajnu uporabu i miroljubivo ostvarivanje vlasti kroz dulje vremensko razdoblje bez prosvjeda drugih država, mogu steći suverenost i nad tim dijelovima mora koje bi inače trebalo smatrati otvorenim morem.[42]

---

površini ili je veća od površine polukruga kojemu je duljina promjera jednaka duljini prave crte koja zatvara ulaz u zaljev", te da se površina mora u zaljevu mjeri *"od crte niske vode uzduž obale zaljeva i prave crte koja zatvara ulaz u* zaljev."

Zakoni Monaka, Izraela, Cipra i Libanona ne sadrže nikakve odredbe o zaljevima.

42 Vidi: A. GIOIA, *Titoli storici e linee di base del mare territoriale*, Padova , 1990., 971 str., posebice str. 45-100.; Y. Z. BLUM, *Historic Rights*, u: R. Bernhardt (ur.), *Encyclopedia of Public International Law,* Amsterdam – Lausanne – New York – Oxford – Shannon – Tokyo, 1995., Vol. Two, str. 710-715.; V. Đ. DEGAN, *o.c.*, str. 273-276.; V. Đ. DEGAN, V. BARIĆ PUNDA, Jednostrani akti država u pravu mora napose s obzirom na spor Slovenije i Hrvatske na Sjevernom Jadranu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu,* god. 45. br. 4(90), 2008., str. 850-855.; D. RUDOLF, *o.c.*, str. 105.; L. LUCCHINI, M. VOELCKEL, *Droit de la mer*, Tome I, La mer et son droit – Les espaces maritimes, Paris 1990., str. 542-543.; T. SCOVAZZI, *La linea di base del mare territoriale negli stati costieri del Mediterraneo…* str. 97-103.; E. D. BROWN, *The International Law of the Sea*, Volume I, Aldershot/Brookfield/Singapure/Sydney, 1994., str. 31.; U. LEANZA, *Le attività degli stati nell' ambito degli spazi liberi*, Napoli, 2000., str. 17-18.; Y. G. BARSSEGOV, M. V. VEKSLER, *Some international legal aspects of establishing historical rights with regard to sea areas*, Honolulu, 1991., str. 154.; L. T. MCDORMAN, A. J. BOLLA, D. M. JOHNSTON, J. DUFF, *International Ocean Law*, Durham, 2005., str. 69-70.

Nakon Drugoga svjetskog rata mnoge su države svojim jednostranim aktima proglasile unutrašnjim morskim vodama neke zaljeve pozivajući se na svoja "historijska" prava. Među njima su bile i države koje imaju obale na Sredozemnome moru: Bugarska – koja je polagala pravo na zaljev Varna i Burgaski zaljev, Italija – na Tarantski zaljev, Libija – na zaljev Sidra te Tunis – na zaljev Gabes i Tuniski zaljev. Još dvadesetak država iz različitih dijelova svijeta i danas zahtijeva priznanje svojih historijskih zaljeva[43] pozivajući se na određene povijesne razloge odnosno stare običaje.

O definiciji historijskih zaljeva te o uvjetima za njihovo ustanovljavanje države se nisu složile ni na jednoj od dosada održanih konferencija UN-a o pravu mora. Ipak, i Konvencija o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958., kao i Konvencija iz 1982., izričito su priznale njihovo postojanje, unatoč tome što o njima nisu donijele nikakve norme. S obzirom da su područja historijskih zaljeva do danas ostala neprecizno određena, nužno je u svim raspravama o njima uzeti u obzir i ostale izvore međunarodnog prava.

U pogledu definiranja temeljnih obilježja historijskih zaljeva, kao i mjerila za njihovo priznavanje, valja istaknuti vrlo bliska stajališta doktrine i prakse međunarodnih sudova. Profesor L. J. Bouchez ta stajališta je sažeo u pet točaka:

1. *zahtijevana vodena površina treba biti naslonjena na obalu države koja je traži;*
2. *ta država treba tražiti ove vode u svojstvu suverena;*
3. *pretendirana suverenost treba biti vršena efektivno i tijekom dovoljno dugog razdoblja;*
4. *tako stvorena situacija treba biti opće poznata ili bar od strane izravno zainteresiranih država;*
5. *međunarodna zajednica država, a posebno izravno zainteresirane nacije, trebaju priznati tako pretendirana teritorijalna prava.* [44]

U Memorandumu koji je 1957. godine pripremilo Tajništvo Ujedinjenih naroda za potrebe Konferencije o pravu mora u Ženevi,[45] određena su četiri uvjeta koja moraju biti ostvarena kako bi se država mogla pozivati na historijski naslov:

---

43 Pregled svih zaljeva koje države smatraju historijskima vidi: C. ROUSSEAU, *Driot internatinal public*, tome IV, Paris, 1980., str. 388-399.

44 Navedeno prema: M. MILIĆ, Historijske vode – Historijski zalivi – Zatvorena mora, *Pomorski zbornik*, knj. 10, Rijeka, 1972., str. 465.

45 UN Memorandum Concerning Historic Bays, *Doc. A/CONF. 13/1* of 30 September 1957, u: *UNCLOS*, *Official Records*, Vol. I, Preparatory Documents, 1958. Na Ženevskoj konferenciji UN-a o pravu mora usvojena je rezolucija o režimu historijskih voda, a Opća skupština UN-a je zamoljena da organizira daljnje proučavanje toga pitanja.

1. *da država efektivno i kontinuirano vrši suverenu vlast kroz dulje vrijeme;*
2. *da je država službeno postavila zahtjev nad "historijskim vodama";*
3. *da iz ponašanja drugih država proizlazi da su one takvo stanje prihvatile odnosno da nisu prosvjedovale;*
4. *da se radi o zaljevu čija cijela obala pripada jednoj državi.*

Također, i iz opširne Studije o "Pravnom režimu historijskih voda, uključujući historijske zaljeve", [46] koju je 1962. godine temeljem rezolucije Opće skupštine dala izraditi Komisija za međunarodno pravo, proizlaze jednaki zaključci o uvjetima za nastanak pravnog naslova po historijskoj osnovi. Temeljna stajališta iz te studije mogu se sažeti na sljedeći način: Država može valjano zahtijevati naslov na historijskoj osnovi, ukoliko može dokazati da je kroz značajno vremensko razdoblje neki zaljev zahtijevala kao svoje unutrašnje morske vode i da je u njemu vršila svoju vlast, te da je kroz to vrijeme dobila pristanak drugih država.[47]

Postojanje historijskih zaljeva priznao je i Međunarodni sud u Haagu u presudi britansko – norveškog spora o ribolovu 1951. godine. Braneći valjanost svojih ravnih polaznih crta koje je primjenjivala još od 1869. godine, Norveška se pozvala na historijski naslov. Sud je zaključio da se u dijelu spornih područja (u bazenu Lopphavet koji se nije mogao smatrati zaljevom, a nije slijedio niti opći pravac norveške obale) radi o historijskim vodama Norveške. [48]

U pogledu historijskih zaljeva od posebne su važnosti i presude Centralnoameričkog suda koje se odnose na zaljev Fonseca,[49] te još dva zaljeva čije obale ne pripadaju

---

46 UN Doc. A/CN.4/143. Tekst te studije vidi: *http://untreaty.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_143.pdf*

47 Na taj dokument države su se pozivale i u svojim sporovima pred Međunarodnim sudom. Vidi: Case concerning the Continental Shelf (Tunisia-Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, *I.C.J. Reports* 1982., str. 115.

48 S obzirom da je u tim područjima postojala kraljevska koncesija na ribolov još u XVII. stoljeću, Sud je smatrao "da historijski podaci… daju izvjesnu težinu ideji održanja tradicionalnih prava rezerviranih za stanovnike Kraljevstva… Takva prava, zasnovana na životnim potrebama stanovništva i potvrđena vrlo starom i miroljubivom upotrebom, mogu se opravdano uzeti u obzir kod povlačenja jedne crte, koja se Sudu uostalom čini umjerenom i razumnom." (*I.C.J. Reports* 1951., str. 142. O *possessio longi temporis* bez suprotstavljanja drugih država, kao uvjetu za nastanak historijskih voda, vidi i str. 130-131.)

49 Obale toga 35 kilometara širokog i 80 kilometara dugog zaljeva na pacifičkoj obali Srednje Amerike pripadaju Nikaragvi, Hondurasu i El Salvadoru. Do spora je došlo povodom sklapanja ugovora (tzv. Bryan- Chamorro iz 1914. godine) kojim je Nikaragva jamčila Sjedinjenim državama pravo izgradnje vojnopomorske baze i međuoceanskog prokopa na području Nikaragve. Kostarika i El Salvador su prosvjedovali, navodeći da se ugovorom ugrožava njihova nezavisnost.
Centralnoamerički sud je u sporu između El Salvadora i Nikaragve 1917. godine donio odluku da

jednoj državi – San Juan del Norte i Salinas.[50] Posebno valja istaknuti da se tim zaljevima, na kojima obale ima više država, status "historijskog" može priznati samo ako sve obalne države zaljeva zajednički formalno postave zahtjev u tom pogledu.

Spomenuti primjeri historijskih zaljeva mogu se smatrati iznimkama, jer nad obalama svih ostalih historijskih zaljeva vlast ima samo jedna država. Ulaz im je najčešće znatno širi od onoga najvećega dopuštenog – od 24 milje, a status "historijskog" mnogi od njih stekli su dosjelošću.[51] Međunarodno pravo ne propisuje zastarne rokove, ali su sama zastara i dosjelost opća načela prava, i po toj osnovi dijelovi pozitivnog međunarodnog prava.[52]

Kao primjer historijskog zaljeva koji je taj položaj stekao dosjelošću u literaturi se često ističe zaljev Gabès[53] na obali Tunisa koji (s obzirom na otok Djerba) ima dva ulaza – od 23 i 50 milja. Iako u zakonodavstvu Tunisa iz 1973**.** godine[54] nije navedeno nikakvo obrazloženje uključivanja toga zaljeva u unutrašnje morske vode, u parnici o razgraničenju epikontinentskog pojasa s Libijom, Tunis se pozvao se na svoja vrlo stara povijesna prava na ribolov u tom zaljevu i dijelovima mora uz obalu, koje je nazvao "*područjem povijesnih prava Tunisa"* [55] Pri tom je posebno istaknuta važnost ribljih izvora u zaljevu

---

se radi o historijskom zaljevu koji ima značajke zatvorenog mora te da su "neprijeporni povijesni korijeni prava isključivog vlasništva koje se ostvaruje nad morem u zaljevu gotovo četiri stotine godina..." Tri obalne države "suvlasnice " su voda toga zaljeva, osim pojasa širokog tri milje od obale, koji je u isključivoj vlasti svake od njih. (Tekst presude vidi: *American Journal of International Law*, 1917, str. 674-730).
U presudi od 11. rujna 1992. u sporu o granicama na kopnu, otocima i moru, između El Salvadora i Hondurasa (u koji se umiješala i Nikaragva) Međunarodni sud je potvrdio da je zaljev Fonseca historijski zaljev pod zajedničkom suverenošću triju obalnih država. (*I. C. J. Reports*, 1992., str. 616-618.)

50 U presudi o sporu između Kostarike i Nikaragve Srednjoamerički međunarodni sud 1916. se izjasnio u prilog kondominija tih obalnih država nad njihovim zajedničkim zaljevom San Juan del Norte na atlantskoj strani, te nad zaljevom Salinas na pacifičkoj strani. (*American Journal of International Law*, 1917., str. 181-229.)

51 Poput Riškog zaljeva (s ulazom od 28 milja) koji je pripadao bivšem Sovjetskom Savezu, a danas Latviji, Hadsonovog zaljeva (s ulazom od 520 milja) te zaljeva St. Lawrence u Kanadi (čiji je ulaz širok 460 milja) i dr.

52 Više vidi: V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*…, str. 273-274.

53 Zaljev Gabès ne zadovoljava potrebna svojstva polukruga da bi se mogao svrstati u pravne zaljeve. Ravne polazne crte kojima je zatvoren spajaju rt Turgueness s plutačom Samoum u blizini otoka Kerkennah i ribolovna područja Chebba s rtom Ras Kapudia. Detaljnije vidi: *International Maritime Boundaries*, J. I. Charney, L. M. Alexander (ur.), Dordrecht/Boston/London, 1993., Vol. I, I Report 8-9, str. 1666. Vidi također: U. LEANZA, *Il nuovo diritto del Mare e la sua applicazione nel Mediterraneo…,* str. 155-156.

54 Act No. 73-49 delimiting the territorial waters, of 2 August 1973.; Decree No. 73-527 of 3 November 1973 concerning baselines.

55 *Case Concerning the Continental Shelf* (Tunisia/Lybian Arab Jamahirya), Judgment of 24 February 1982., *I.C.J. Reports* 1982., str. 18-94.

Gabès za nacionalno gospodarstvo, te dugotrajnost iskorištavanja njegovoga morskog dna (pomoću naprava za ribolov vrsta koje se kreću, a na većim dubinama i sedentarnih vrsta, posebice spužvi). U svome podnesku Tunis je od Međunarodnog suda zatražio da crta razgraničenja epikontintskog pojasa ne zadire u prostore mora u tom zaljevu, koji su temeljem stečenih prava uključeni u unutrašnje morske vode – povlačenjem polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora. Libija je pred Sudom tvrdila da se određivanje ravne polazne crte Tunisa nju ne tiče, na što je Tunis uzvratio da Libija nije prosvjedovala protiv te crte kada je za to bilo vrijeme.[56]

Međunarodni sud u svojoj presudi od 24. veljače 1982. nije osporio historijski naslov Tunisa u vodama zaljeva Gabès, ali je odbio tuniski zahtjev da crta razgraničenja epikontinentskog pojasa s Libijom ne zadire u te historijske vode, te da se prostori unutar te crte ne bi smjeli uzeti u obzir pri odmjeravanju proporcionalnosti razgraničenih dijelova toga pojasa. U presudi je, među ostalim, istaknuto:

> "…da se suštinski pojam historijskih prava ili voda i pojam epikontinentskog pojasa ravnaju po različitim pravnim sustavima i međunarodnome običajnom pravu. Prvi od tih režima se zasniva na stjecanju i okupaciji, a drugi na postojanju prava *ipso facto* i *ab initio*. Ponekad, bez sumnje, ta dva režima koincidiraju, ali ta koincidencija može biti samo slučajna, kao u slučaju Tunisa gdje se pristup epikontinentskom pojasu nalazi obuhvaćen u granicama ribolovnih zona. Historijska prava i naslovi Tunisa odnose se prije na gospodarski pojas koji se može uzeti kao dio modernoga međunarodnog prava. A Tunis nije zasnovao svoje zahtjeve na tom pojmu."[57]

U pogledu statusa zaljeva Gabès u literaturi su iznijeta i stajališta da zahtjevi Tunisa vezani samo uz ribarske djelatnosti u zaljevu, nisu dovoljna pravna podloga za stjecanje historijskih prava koja bi trebala podrazumijevati punu suverenost.[58] Spornim se smatra i da Tunis svoja prava u zaljevu Gabès temelji na dosjelosti, s obzirom na prosvjede Libije iz 1973. i 1979. godine protiv zatvaranja toga zaljeva.[59]

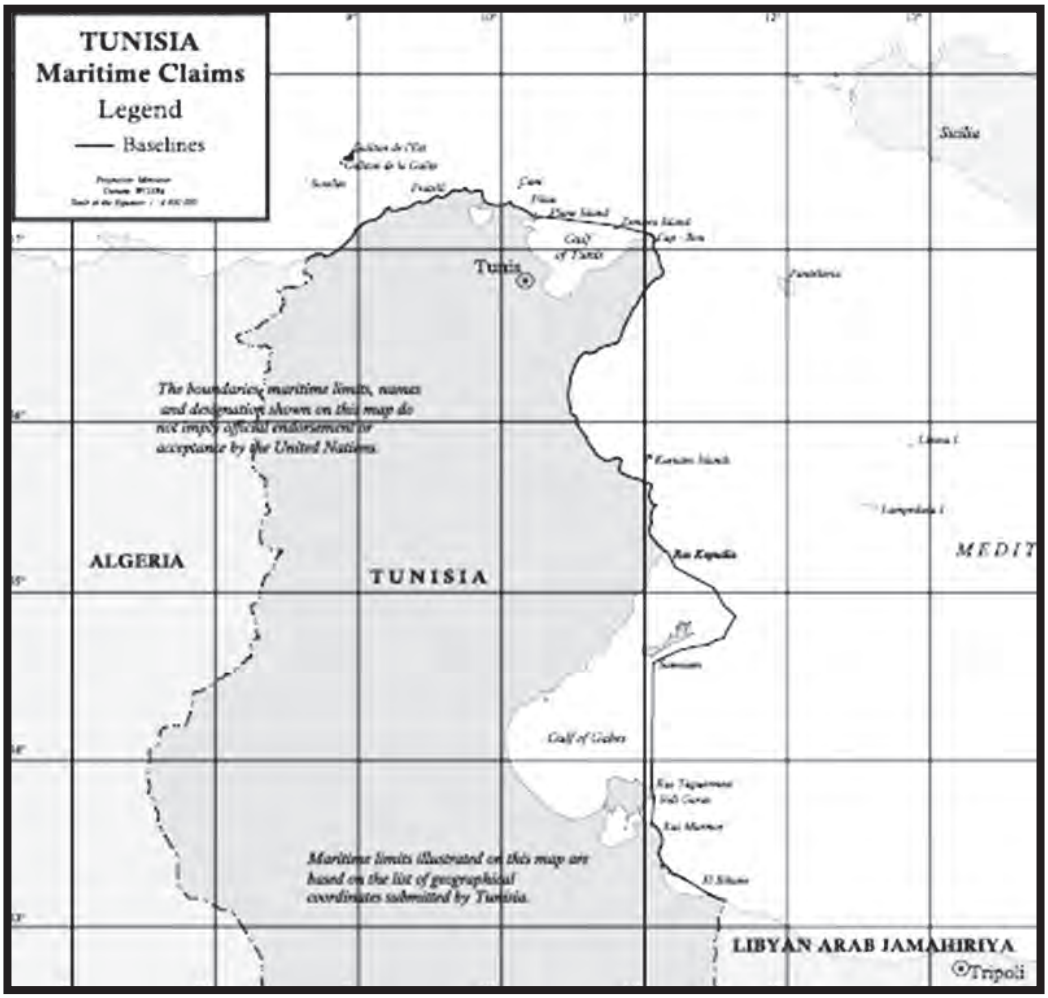
56 *Ibid*., str. 71-72, par. 97-98.

57 *Ibid*., str. 74, par. 100.

58 Tako A. GIOIA, Tunisia's claims over adjacent seas and doctrine of "historic rights", *Syracuse Journal Of International Law and Commerce*, 1984., br. 11, str. 346-347.

59 Opširnije vidi: *ibid*., str. 349.

(2.) POLAZNE CRTE TUNISA



Izvor: Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, 1999

Tunis je spomenutim zakonom od 2. kolovoza 1973. zatvorio i Tuniski zaljev, čiji je ulaz širok 38 milja. Taj zaljev koji zadovoljava zahtjev polukruga, zatvoren je graničnom crtom koja spaja točke na njegovom ulazu.[60]

Valja napomenuti da su oba velika zaljeva na obali Tunisa već ranije bila ubrajana među "historijske". Gidel je još 1934. godine pisao o zaljevima Gabès i Tunis

60 Granična crta kojom je zatvoren zaljev Tunis sastoji se od tri segmenta što spajaju rt Capo Sidi Ali Mekki i rt Capo Bon, te dva mala otoka smještena na ulazu u zaljev. Opširnije vidi: U. LEANZA, *o.c.*, str. 156.

kao primjerima historijskih zaljeva,[61] a taj status im je priznat i u već spomenutome memorandumu Ujedinjenih naroda iz 1957. godine.

Egipat je bio prva od obalnih država Sredozemlja koja je potaknula inicijativu zatvaranja zaljeva. Propisima od 15. siječnja 1951. godine[62] Egipat je uspostavio sustav ravnih polaznih crta kojim je uključio u unutrašnje morske vode sve svoje zaljeve uzduž obale Sredozemnog mora – Sallum, Abu Hashaifa, El Arab, Pelusium i El Arish, čiji su ulazi široki redom 45, 31, 94, 49 i 65 milja.[63] Velika Britanija i Sjedinjene Američke Države odmah su prosvjedovale, ističući u svojim notama iz 1951. godine – da takva zatvaranja zaljeva "nisu u skladu s međunarodnim pravom".[64] Osim zaljeva El Arab koji još od 1927. smatra potpuno uključenim u svoje teritorijalno more, Egipat se u pogledu ostalih zaljeva nije pozvao na historijska prava. Valja napomenuti da je Zaljev El Arab uvršten u historijske zaljeve i u Memorandumu UN-a iz 1957. godine. Prema novom zakonodavstvu iz 1990. godine, Egipat je ravne polazne crte povukao unutar svih spomenutih zaljeva.[65]

I prema novom zakonodavstvu Bugarske iz 2000. godine[66] njezine unutrašnje morske vode obuhvaćaju vode Burgaskog zaljeva i zaljeva Varna (nekadašnji Stalin), na koje ta država već dugo polaže historijska prava. O zatvaranju tih zaljeva raspravljalo se i prije Prve konferencije UN-a o pravu mora, jer su već prema bugarskom zakonu iz 1935. godine bili uključeni u njezine unutrašnje morske vode.[67] U članku 5. zakona iz 2000. godine, kao i prema ranijim propisima (dekret br. 514 od 10. listopada 1951.) navedeno je da "unutrašnje morske vode Republike Bugarske obuhvaćaju: …. vode: (a) zaljeva Varna između obale i ravne polazne crte koja spaja

61 A. GIOIA, *o.c.*, str. 332.

62 Decree concerning the Territorial Waters of the Arab Republic of Egypt of 15 January 1951, as amended by Presidential Decree of 17 February 1958, *The Law of the Sea, National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and Contiguous Zone...*, str. 116-117.

63 Podaci prema: *Revue Egyptienne de droit international,* 1955., br. 11, str. 206.

64 Velika Britanija je tada tvrdila da "nijedan historijski zaljev ne postoji u Egiptu". Cit. prema: T. SCOVAZZI, *o.c.*, str. 153.

65 Decree of the President of the Arab Republic of Egypt No. 27 (1990) Concerning the baselines of the maritime areas of the Arab Republic of Egypt, 9 January 1990, *Law of the Sea Bulletin*, 1990., No. 16, str. 5-11.

66 Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria, *Law of the Sea Bulletin*, 2002., No. 49, str. 21.

67 *Summary record of the 257th meeting*, *Law of the sea – régime of the territorial sea*, A/CN.4/SR.257, Extract from the Yearbook of the International Law Commission, 1954., vol. I, str. 78-79. Kao razlog njihovog zatvaranja u doktrini se navodi "zaštita vitalnih gospodarskih interesa Bugarske" (Nikolaev). Cit. prema: F. A. AHNISH, str. 228-229. Opširnije vidi: A. GIOIA, *Titoli storici e linee di base del mare territoriale*… str. 726-728.

rt St. Konstantine i rt Ilandjik; (b) zaljeva Burgas između obale i ravne polazne crte koja spaja rt Emine i rt Maslen Nos."[68]

Iako nema većeg značaja za razvoj suvremenoga međunarodnog prava mora, valja napomenuti da se kao historijski zaljev u talijanskoj pravnoj literaturi ponekad razmatra i Venecijanski zaljev, pa čak i čitavo Jadransko more (unatoč tome što nema obilježja zaljeva) u razdoblju od XIV. do XVII. stoljeća. U to vrijeme Mletačka Republika je nastojala u Jadranu ostvarivati isključivu pomorsku jurisdikciju, uz zabranu ulaska stranim ratnim i trgovačkim brodovima koji za to nisu dobili dopuštenje.

Praksu Mletačke Republike teorijski je razradio Paolo Sarpi u svom djelu *"Dominio del mare Adriatico della Serenissima Repubblica di Venezia"* iz 1616. godine, u kojem je tvrdio da je "Venecija zagospodarila cijelim zaljevom … (koji) je zatvoren i ograničen i kojega je oduvijek bilo teško posjedovati i štititi, što je iziskivalo velike troškove".

O tome "primjeru historijskog zaljeva" Fabio Caffio 2001. godine piše:

> "Ako na trenutak zanemarimo zemljopisna obilježja Jadranskog mora, koje se očito ne može smatrati zaljevom u pravom smislu te riječi, pretenzije Mletačke Republike značajne su jer se temelje na elementima dugotrajnosti, očiglednosti, kontinuiteta, efektivnosti i tihog pristanka (što završava početkom sedamnaestog stoljeća, kada su se Austrija i Španjolska usprotivile takvoj praksi). Upravo se na tim elementima temelji aktualna teorija o povijesnim zaljevima."[69]

Iako su Mlečani Jadransko more držali svojim zaljevom (*Golfo* odnosno *Colfo veneziano*), treba podsjetiti da njihov cilj ipak nije bio uspostavljanje najviše vlasti nad jadranskim morskim prostorima, nego osiguravanje i nadzor trgovine morem.

Pitanja vezana uz historijske zaljeve od važnosti su i za uređenje odnosa Republike Hrvatske i Slovenije u Savudrijskoj vali odnosno Piranskom zaljevu,[70] jer se slovenska strana u svojim zahtjevima za suverenošću nad čitavim zaljevom pozivala i na historijski naslov.[71] Uzimajući u obzir sve ovdje izloženo o uvjetima koje me-

---

68 Pobliže vidi: *Maritime Claims Reference Manual* (DoD 2005.1-M), str. 81.; *Limits in the Seas*, No. 36., str. 20.

69 F. CAFFIO, *Glossario di diritto del mare,* II edizione, Roma, 2001., str. 11-12. Valja napomenuti da i F. DE CUSSY u svom djelu *"Phases et Causes Célèbres du Droit Maritime des Nations"* iz 1856. godine također ubraja Venecijanski zaljev u povijesne zaljeve, ali ga ograničava na sjeverni dio Jadranskog mora, na područje između ušća rijeke Po i Istre.

70 Jedan od prijedloga za rješenje spornih graničnih pitanja između Hrvatske i Slovenije, bio je hrvatsko- slovenski kondominij nad tim zaljevom, po uzoru na zaljev Fonseca.

71 Tvrdnjom da je Piranski zaljev "historijski zaljev" nastoji se dokazati opravdanost slovenskog stajališta da je taj zaljev u cjelini dio državnog područja Slovenije. Tekst slovenskog Memoranduma o Piranskom zaljevu od 7. travnja 1993. godine vidi: V. BARIĆ PUNDA, D. RUDOLF ml., *Pravo mora – dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Split, 2007., str. 252-254.

đunarodnopravna praksa postavlja u pogledu priznanja statusa historijskog zaljeva, razvidno je da Savudrijska vala ne zadovoljava niti jedan od tih uvjeta.

Sama činjenica da se na svoja historijska prava poziva država koja je svoj međunarodnopravni subjektivitet stekla tek 1991. godine,[72] u potpunoj je suprotnosti s doktrinom i praksom međunarodnog prava. Suvišno je stoga nadalje obrazlagati da historijska prava država ne može stjecati prije svoga nastanka, nego jedino, kao što je već istaknuto, dugotrajnim i miroljubivim ostvarivanjem svoje vlasti.[73] Također, slovenski zahtjev ne ispunjava ni uvjet da sve obale zaljeva pripadaju samo jednoj državi,[74] kao ni uvjet izostanka prosvjeda, s obzirom na brojna protivljenja Hrvatske proteklih godina izražena u više dokumenata. Stoga se takvi zahtjevi Slovenije mogu ocijeniti jedino potpuno pravno neutemeljenima, a svaka daljnja rasprava o Savudrijskoj vali kao "historijskom zaljevu" nepotrebnom.

U nastavku ovoga dijela rada razmatraju se pitanja vezana uz dva sredozemna zaljeva koja su "historijskim" proglašena u novije vrijeme – zaljev Sidra na obali Libije i Tarantski zaljev na obali Italije.

3.1.1. Zaljev Sidra

Najpoznatiji zahtjev za historijskim zaljevom u Sredozemnome moru, a vjerojatno i u svjetskim okvirima, zahtjev je Libije u pogledu zaljeva Sidra koji je zbog teških incidenata godinama bio u središtu međunarodne pozornosti. Zaljev Sidra (Velika Sirta, u antici *Syrtis major*) čija je obalna crta duga 760 kilometara, istočni je dio velikog zaljeva Sirta u središnjem dijelu Sredozemnog mora. Ulaz u zaljev širok je oko tri stotine milja, u unutrašnjost se proteže približno stotinu milja, zatvarajući morski prostor od oko 22 000 četvornih milja.

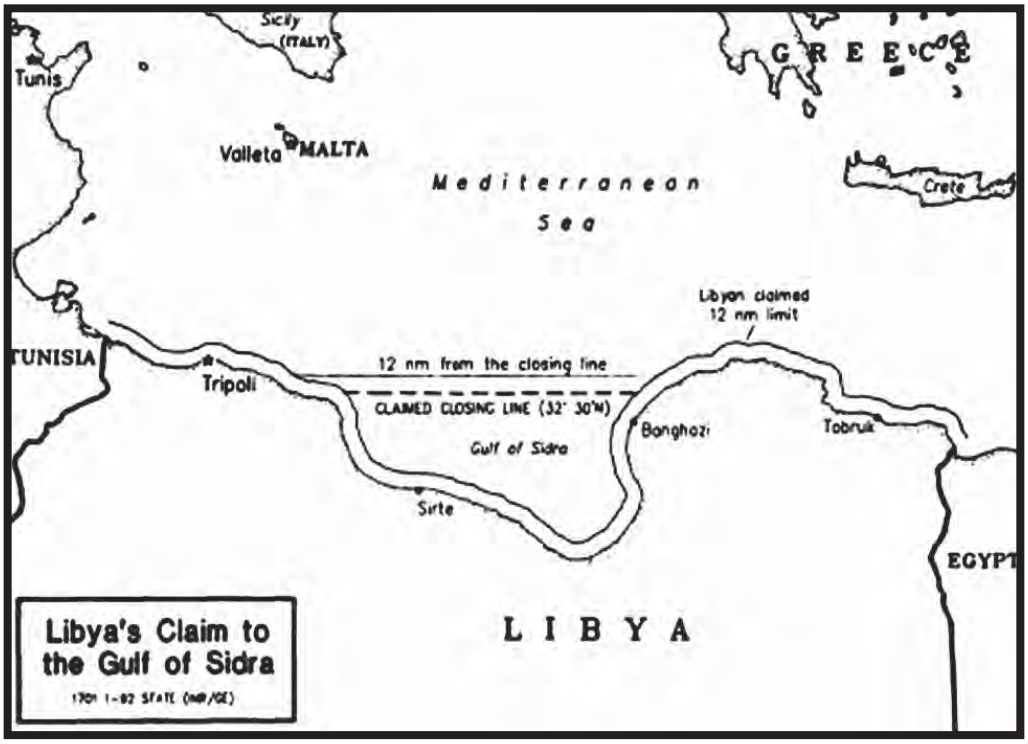
---

72 Slovenija je svoju neovisnost proglasila 25. lipnja 1991. godine, i to u okviru svojih postojećih granica. Granica koja izbija na obalama Piranskog zaljeva strogo slijedi etničku crtu razgraničenja između Hrvatske i Slovenije. Zahtjev nad cjelokupnim vodama Piranskog zaljeva kao svojim "unutrašnjim morskim vodama" Slovenija je istaknula tek u svibnju 1993., nakon što je prihvaćen Memorandum o Piranskom zaljevu. Više vidi: V. Đ. DEGAN, On the future community fishing waters in the Adriatic Sea, u: N. Ronzitti (ur.), *I rapporti di vicinato dell´Italia con Croazia, Serbia-Montenegro e Slovenia*, Roma, 2005., str. 249.; V. Đ. DEGAN, V. BARIĆ PUNDA, *Jednostrani akti država u pravu mora napose s obzirom na spor Slovenije i Hrvatske na Sjevernom Jadranu…*, str. 850-855.

73 Opširnije vidi: V. IBLER, *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb 2001., str. 151-161.; P. PERIŠIĆ, Institut historijskog zaljeva s osvrtom na zahtjev Republike Slovenije za Savudrijskom valom, *Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu*, 2010. br. 60, str. 1385-1387.

74 Ni Hrvatska ni Slovenija, koje su stekle neovisnost 1991., ne mogu zahtijevati suverenost nad čitavim zaljevom temeljem historijskog naslova, jer nijedna od njih ne može dokazati "efektivno i kontinuirano vršenje suverene vlasti kroz dulje vrijeme", a također, ni jednoj od njih ne "pripada cijela obala zaljeva".

(3.) ZALJEV SIDRA



Izvor: Limits in the Sea, No. 112. U.S. Department of States

S obzirom na svoja geografska obilježja, zaljev Sidra ne može se svrstati u kategoriju pravnih zaljeva u skladu s konvencijskim odredbama, prvenstveno zbog činjenice da je morska površina u zaljevu znatno manja od površine polukruga kojemu je promjer crta povučena preko ulaza u zaljev.[75] Libija je taj zaljev zatvorila povlačenjem granične crte u duljini od 306 milja između gradova Benghazi i Misratah, pripajajući na taj način svojim unutrašnjim morskim vodama vrlo široka morska prostranstva. Punu suverenost nad tim zaljevom Vlada Libije je proglasila 10. listopada 1973. godine, a u priopćenju dostavljenom tajništvu Ujedinjenih naroda obznanila da je "da je zaljev prema sjeveru, sve do zemljopisne širine od 32 stupnja i 30 minuta integralni dio Libijske Arapske Republike, dio njezinih unutrašnjih morskih

75 Pobliže vidi: J. M. SPINNATO, Historic and Vital Bays: An Analysis of Libya's Claim to the Gulf of Sidra, *Ocean Development and International Law,* Vol. 13, 1983., str. 72.; T. SCOVAZZI, *o.c.,* str. 107.; L. LUCCHINI, M. VOELCKEL, *o.c*., str. 544.

voda" te da od vanjske granice zaljeva započinje libijsko teritorijalno more.[76] U tekstu spomenutog dokumenta navedeno je također, da je Libija nad zaljevom tijekom cijele povijesti ostvarivala svoju suverenost bez osporavanja, te da je zaljev Sidra zbog svoje uvučenosti u libijsko kopno iznimno važan za sigurnost zemlje. Libija je prilikom zatvaranja zaljeva Sidra obznanila i sljedeće:

"Privatnim i javnim stranim brodovima nije dopušteno ući u zaljev bez prethodnog dopuštenja vlasti Libijske Arapske Republike i u skladu s propisima koje je ona u tom pogledu ustanovila. Libijska Arapska Republika rezervira suverena prava nad zaljevom za svoje državljane. Općenito, Libijska Arapska Republika ostvaruje sva prava suverenosti nad zaljevom Sidra kao što ih ostvaruje nad bilo kojim dijelom državnog područja."[77]

Navedeno libijsko očitovanje odmah je izazvalo prosvjede više država, među kojima su bile Francuska, Grčka, Italija, Malta, Sjedinjene Države, Sovjetski Savez i Velika Britanija.[78] Sjedinjene Države u svom su prosvjedu istaknule kako inicijativu Libije valja smatrati "neprihvatljivom povredom međunarodnog prava", jer ne postoje nikakvi elementi koji bi opravdali preuzimanje njezine vlasti nad tim područjem (s obzirom da nije ustanovljena "dugotrajnost, efektivnost, očiglednost, kontinuitet i pristanak drugih država, koji se smatraju temeljima teorije historijskih zaljeva").[79] Valja napomenuti da su Sjedinjene Države smatrale razdoblje od 25 godina otkako je Libija stekla samostalnost, nedovoljnim za uspostavljanje libijskog suvereniteta nad zaljevom temeljem historijskog naslova.

S ciljem osporavanja libijskih zahtjeva Sjedinjene Države započele su kontinuirano održavanje vojnih manevara u međunarodnim morskim vodama ispred libijske obale,[80] a sve veće udaljavanje stajališta dviju država u pogledu pravnog statusa zaljeva Sidra dovelo je i do američko – libijskih oružanih sukoba. U incidentu koji se dogodio 19. kolovoza 1981. godine oborena su dva libijska vojna zrakoplova,[81] a

76 Information concerning the jurisdiction of the Gulf of Surt, 1973, *United Nations, Legislative Series*, *National Legislation and Treaties relating to the Law of the Sea*, Doc. ST/LEG /SER.B/18, str. 26-27.

77 *Ibid.*

78 U. LEANZA, *o.c.*, str. 154.; R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, str. 38.

79 Tekst prosvjeda SAD-a zbog zatvaranja zaljeva Sidra (od 11. listpada 1973.) vidi: F. FRANCONI, The Gulf of Sirte incident (United States v. Libya) and International Law*, Italian Yearbook of International Law*, 1980/81., br. 5, str. 88.

80 Više pojedinosti vidi: J. M. SPINNATO, *o.c.*, str. 65-67, 67-70, 79-82.; A. GIOIA, *o.c.,* str. 659 i d.

81 Libijski i američki vojni zrakoplovi sukobili su se iznad zaljeva Sidra, dok su zaljevom plovili američki ratni brodovi (među kojima i nosač aviona "Nimitz" s kojeg su uzlijetali američki lovci F-12.) Prema američkom priopćenju taj sukob se dogodio 60 milja od libijske obale, a prema libijskom priopćenju na udaljenosti od samo 30 milja. Opširan prikaz toga događaja vidi: Y. Z. BLUM, The Gulf of Sidra Incident**,** *The American Journal of International Law*, Vol. 80, No. 3, 1986., str. 668-677.

do 24. ožujka 1986. godine, kada se u zaljevu dogodio drugi veliki incident koji je uključivao razmjenu vatre između protivničkih strana, američki vojni brodovi sedam puta su prelazili graničnu crtu kojom je zaljev zatvoren 1973. godine.[82]

Pripajanje zaljeva Sidra unutrašnjim morskim vodama Libije u doktrini je jednoglasno ocijenjeno pravno neutemeljenim, jer zaljev takve konfiguracije i širine ulaza ne zadovoljava ni jedan od uvjeta što ih u pogledu pravnih zaljeva zahtijevaju konvencijske odredbe, a zbog nedostatka historijskog naslova, ne može se smatrati ni izuzetkom od tih pravila. Libija, koja je u vrijeme zatvaranja zaljeva kao neovisna država egzistirala tek dvadesetak godina, u prilog svojoj tvrdnji da je "tijekom cijele povijesti suverenost nad zaljevom ostvarivala bez osporavanja" nije ponudila niti jedan dokaz.

U literaturi se ističe (posebice autori Leanza i Caffio) da nema niti jednog akta Libijskog Kraljevstva Idris, niti prethodnih talijanskih i otomanskih suverena, koji bi mogli utjecati na kvalifikaciju tog zaljeva kao 'historijskog". U nedostatku konkretnih dokumenata kojima bi se mogle potkrijepiti pretenzije Libije na morske prostore u zaljevu Sidra, iznesena je i teza da se ostvarivanje jurisdikcije nad tim područjem može dovesti u vezu s razdobljem talijanske vladavine. U tu svrhu isticani su propisi kraljevske uredbe br. 312 od 27. ožujka 1913. o ribolovu na području Tripolitanije i Cirenaica, kojima je bio reguliran izlov spužvi izvan granica tadašnjeg teritorijalnog mora od 3 milje. Međutim, i takva mogućnost je ubrzo isključena, jer iz spomenutog dokumenta nije jasno proizlazilo jesu li se nalazišta spužvi, nad kojima je postojalo isključivo pravo iskorištavanja, nalazila upravo unutar zaljeva Sidra. Spinnato i Blum nakon opširnih analiza niza povijesnih dokumenata zaključuju da Libija nikada prije 1973. godine nije ostvarivala svoju suverenost nad zaljevom Sidra kao "historijskim zaljevom". U doktrini se također odbacuje i mogućnost zatvaranja toga zaljeva ravnim polaznim crtama, jer se ta metoda može primijeniti samo tamo gdje je obala razvedena, a zaljev Sidra uvučen je u kopno unutar gotovo ravne obale.[83]

3.1.2. Tarantski zaljev

Tarantski zaljev na krajnjem jugu Italije proglašen je "historijskim zaljevom" 1977. godine Dekretom predsjednika Republike, kojim su uspostavljene i nove pola-

82 *Cf.* U. LEANZA, *o.c.*, str.154-155.; *id.*, *Nuovi saggi di diritto del Mare*, Torino 1998., str. 27 i d. Vidi također: A. DRYSDALE, G. H. BLAKE, *The Middle East and North Africa*, *A Political Geography*, Oxford/New York/Toronto, 1985., str. 119.; J. M. VAN DYKE, Military ships and planes operating in the exclusive economic zone of another country, *Marine Policy*, Vol. 28, 2004., br. 1, str. 32. (Podaci o tim događajima iznijeti su i u tisku, vidi npr. *The Times*, 24 - 26 March 1986.).

83 Opširnija obrazloženja tih stajališta vidi: J. M. SPINNATO, *o.c.*, str. 75-76.: Y. Z. BLUM, *o.c.,* str. 671-672, 674, 676-677. U. LEANZA, *Il nuovo diritto del Mare e la sua applicazione nel Mediterraneo…,* str. 153-154; F. CAFFIO, *o.c.*, str. 10-13.; L. T. MCDORMAN, A. J. BOLLA, D. M. JOHNSTON, J. DUFF, *o.c.*, str. 76-77.

zne crte talijanskog teritorijalnog mora.[84] Okružen je poluotocima Salento i Calabria, koji imaju dugačku i usku konfiguraciju, a na ulazu je širok 61 milju. Središnja točka granične crte kojom je zatvoren udaljena je 63 milje od najuvučenije unutrašnje točke na obali, a 63 milje iznosi i najveća morska dubina u zaljevu. U dijelu talijanske literature ističe se da je Taranto pravni zaljev, jer je njegova površina jednaka polukrugu kojem je promjer crta povučena preko ulaza u zaljev, ali se pri tome zanemaruje činjenica da granična crta kojom je zatvoren prekoračuje 24 milje.[85]

S obzirom na navedena geografska obilježja, jedino opravdanje za njegovo zatvaranje bilo je pozivanje na talijanska historijska prava u tom dijelu Jonskog mora. Iako Italija nije konkretno navela elemente na kojima se temelje ta njezina historijska prava (ni u trenutku donošenja spomenutog dekreta o polaznim crtama, niti u nekim drugim prethodnim ili kasnijim prilikama), zatvaranje Tarantskog zaljeva ravnom crtom od rta S. Maria di Leuca (39°47',55 – 18°22',10) do izbočine Alice (39°23',90 – 17°09',50) u duljini od oko 61 milje,[86] proteklo je uz protestne note samo dviju država.[87]

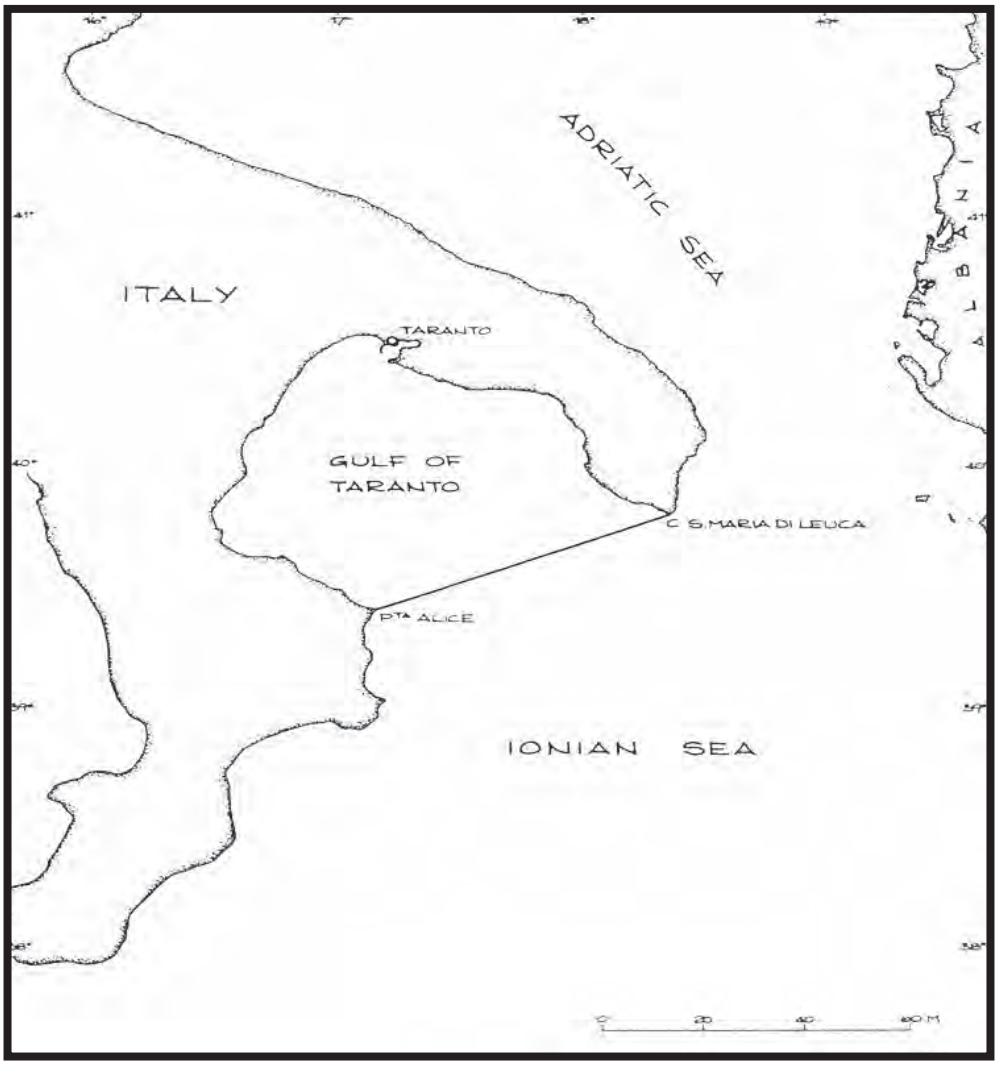
84 Decreto del Presidente della Republica 26 aprile 1977., n. 816, *Gazzetta Ufficiale Della Repubblica Italiana,* n. 305. del 9 novembre 1977. Tim dekretom ustanovljen je niz ravnih polaznih crta kao i crta koje zatvaraju zaljeve uzduž cijele talijanske obale, a jedini izričito spomenuti historijski zaljev u članku 1. je Tarantski zaljev.
Valja napomenuti da je dotadašnje talijansko zakonodavstvo koje se odnosilo na zaljeve bilo usklađeno s konvencijskim odredbama. (Vidi članak 2. Plovidbenog zakona – Navigation Code of 30 March 1942, as amended by Law No. 359 of 14 August 1974, *The Law of the Sea, National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and Contiguous Zone…,* str. 173.)

85 N. RONZITTI, Is the Gulf of Taranto an historic bay?, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 1984., br. 11, str. 275.; F. CAFFIO, *o.c.,* str. 13. Suprotna stajališta o važnosti poštivanja pravila 24 milje ističe G. S. WESTERMAN, The juridical status of the Gulf of Taranto: a brief reply, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, br. 11, 1984., str. 306.

86 T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, Terza edizione, Milano, 2002., str. 215.

87 Uz neslaganje Sjedinjenih država izraženo u diplomatskim notama 1984., 1986. i 1987. godine, zatvaranju Tarantskog zaljeva usprotivila se i Malta navodeći u noti od 24. lipnja 1981., da će "… i nadalje smatrati polaznim crtama… one ustanovljene prije 25. travnja 1977. godine." (Cit. prema: U. LEANZA, *Nuovi Saggi di diritto del mare…*, str. 151.)

(4.) TARANTSKI ZALJEV



Izvor: Atlas of the Straight Baselines, G. Francalanci, T. Scovazzi (ur.), Milano, 1986

Slučaj Tarantskog zaljeva gotovo u potpunosti je ignoriran u starijoj literaturi o historijskim zaljevima, uz iznimku već navedenog de Cussyjevog djela *"Phases et Causes Célèbres du Droit Maritime des Nations"* iz 1856. godine, u kojem se Tarantski zaljev navodi uz kanadski zaljev Hudson, Meksički zaljev i dva talijanska zaljeva – Napuljski zaljev i zaljev Salerno. Tarantski zaljev ne spominje se među historijskim zaljevima ni u već spomenutome memorandumu Ujedinjenih naroda

iz 1957. godine. Nakon proglašenja Tarantskog zaljeva "historijskim" 1977. godine više talijanskih autora je u svojim radovima opširno analiziralo povijesne dokumente vezane uz taj zaljev, nastojeći iznaći činjenice koje bi mogle opravdati pozivanje Italije na historijski naslov.

U. Leanza i F. Caffio u prilog tome su iznijeli brojne podatke iz vrlo starih povijesnih akata koji se odnose na plovidbu, ribolov, kabotažu i vojnu službu u zaljevu, a potječu još iz vremena Kraljevine Italije, španjolskog Kraljevstva Dviju Sicilija i Napuljskog Kraljevstva.[88] Naprotiv, N. Ronzitti i brojni drugi autori (među kojima su i B. Conforti, M. Fusillo i F. Franconi, G. S. Westerman, W. M. Reisman) zaključuju da ne postoje konkretni dokazi koji bi potvrđivali historijska prava Italije u tom području.[89]

Prema F. Franconiu razlozi zatvaranja Tarantskog zaljeva isključivo su strategijske naravi, vezani prvenstveno uz pitanja sigurnosti toga zaljeva u kojem su smještene talijanske pomorske snage i važna vojna baza NATO-a u Sredozemlju.[90] Upravo te razloge i F. A. Ahnish drži presudnima za donekle suzdržan odnos nekih država članica NATO-a prema toj talijanskoj inicijativi.[91]

4. RAVNE POLAZNE CRTE

Od dvadeset i šest država koje okružuju Sredozemno more, čak devetnaest njih iskoristilo je mogućnost odstupanja od povlačenja normalnih polaznih crta za mjere-

88 Navodi se, među ostalim, polaganje prava na isključivi ribolov stanovnika Taranta u onom dijelu zaljeva koji je najbogatiji ribom (od pličine Amendolara prema Roseto Capo Spulico, temeljem mjera koje su donosili španjolski potkraljevi Kraljevstva Napulj počevši od XV stoljeća). Kao prvi dokument kojim se to pravo uređuje navodi se tzv. "Crvena knjiga" Taranta iz 1463. godine. U prilog utemeljenosti talijanskih historijskih prava u Tarantskom zaljevu navodi se i zabrana plovidbe unutar zaljeva (sjeverno od poveznice Capo Trionto – Torre Madonna dell'Alto, koja je uvedena zbog vojnih potreba tijekom 1. svjetskog rata namjesničkom uredbom br. 1312 od 24. kolovoza 1915. godine). Detaljno vidi: F. CAFFIO, Il Golfo di Taranto come baia storica, *Rivista Marittima*, 1986., str. 73 i d. Vidi također: *id., Glossario di diritto del mare...,s*tr. 13-15.; U. LEANZA, *Il nuovo diritto del Mare e la sua applicazione nel Mediterraneo…,* str. 150.

89 N. RONZITTI, *o.c*., str. 275, 283.; W. M. REISMAN, Straight Baselines in International Law: A Call for Reconsideration (1988) Faculty Scholarship Series. Paper 749, *http://digitalcommons.law.yale.edu/fss_papers /749*

90 F. FRANCONI, The Status of the Gulf of Sirte in International Law, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 1984., br. 11, str. 323.

91 Uz već spomenute protestne diplomatske note Sjedinjenih Država, kao jedini službeno iskazani komentar neke od tadašnjih država članica NATO-a, Ahnish ističe izjavu tadašnjeg britanskog ministra vanjskih poslova lorda P. Carringtona da "talijanski zahtjev nije u skladu s britanskim tumačenjem Ženevske konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine". Pobliže vidi: F. A. AHNISH, *o.c*., str. 226-227. Vidi također: A. GIOIA, *o.c.,* str. 697.

nje širine teritorijalnog mora, pa kao vanjske granice unutrašnjih morskih voda imaju ravne polazne crte (engl. *straight baselines, lignes de base droites*) koje spajaju istaknute točke na obali njihovoga kopna, kopna i otoka, ili na obali samih otoka.[92] Albanija, Alžir, Bugarska, Cipar, Egipat, Francuska, Hrvatska, Italija, Libija, Malta, Maroko, Rumunjska, Ruska Federacija, Sirija, Slovenija, Španjolska, Tunis, Turska i Ukrajina usvojile su zakonske propise o ravnim polaznim crtama i primijenile tu metodu na različite načine. Prva među njima ravne polazne crte uspostavila je bivša Jugoslavija 1948. godine.

U modernome međunarodnom pravu sustav ravnih polaznih crta prve su primijenile skandinavske zemlje (Danska još 1912., a potom Norveška 1935. i Švedska 1938. godine), a uskoro su ih u tome slijedile i druge države s otočnim arhipelazima uz svoje obale. Valjanost njihovog povlačenja osporavala se sve do presude koju je u britansko – norveškom sporu o ribolovu donio Međunarodni sud u Haagu 1951. godine.

Sud je ustanovio da ravne polazne crte utvrđene kraljevskim dekretom Norveške iz 1935. godine nisu u suprotnosti s međunarodnim pravom, ističući u obrazloženju da je način na koji je taj sustav primijenjen "nametnula specifična geografija norveške obale".[93] Naime, u području u kojem su sporne crte povučene nalazi se oko 120 tisuća otoka, otočića, grebena i hridi, poznatih pod nazivom *skjaergaard.* Ravne polazne crte koje je Norveška povukla povezujući najudaljenije dijelove skjaergaarda Sud je ocijenio pravno valjanima, prihvaćajući gledište da ti brojni otoci i otočići tvore cjelinu zajedno s kontinentskim dijelom norveškog područja, odnosno da su vanjska granica kopnenih masa.[94]

Međunarodni sud je posebno istaknuo da *"kopno daje obalnoj državi pravo na more uz njezine obale. Iz toga proizlazi da… ucrtavanje polaznih crta ne smije odstupati u bilo kakvoj znatnoj mjeri od općeg smjera obale."* [95] Taj pravorijek Suda smatrao se iskazom pravila općega međunarodnog prava koje je već tada bilo na

92 Koliko je ta metoda široko prihvaćena u praksi, najbolje pokazuje podatak o 92 države u svijetu koje su od početka prošlog stoljeća do danas usvojile zakone temeljem kojih mogu proglasiti ravne polazne crte ispred svojih obala. Prema: Table of claims to maritime jurisdiction prepared by the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, *http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES /table_ summary_of_claims.pdf*
Više o primjeni te metode u praksi država u svim dijelovima svijeta vidi: J. R. V. PRESCOTT, C. SCHOFIELD, *The Maritime Political Boundaries of the World*, Second Edition, Leiden/Boston, 2005., str 161-164.

93 *I.C.J. Reports* 1951., str. 139-143.

94 *Ibid*., str. 127.

95 *Ibid*., str. 133.

snazi, a ni kasnije nije osporavan.[96] Posebnu važnost imao je za države koje su već ranije povukle ravne polazne crte poput bivše Jugoslavije i Egipta, čija je pravna valjanost tada potvrđena.

Sedam godina kasnije na Konferenciji UN-a o pravu mora u Ženevi općenita načela iz te presude postala su dijelom članka 4. Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu. Formulacijama iz presude dodano je ograničenje u pogledu uzvišica suhih za niske vode (toč. 3) i pravilo koje valja primijeniti kod razgraničenja sa susjednim državama (toč. 5). Sva pravila o povlačenju ravnih polaznih crta iz te konvencije unijeta su i u članak 7. Konvencije iz 1982.,[97] koji se ovdje navodi u cjelini:

> " 1. *Ako je obala razvedena i duboko usječena, ili ako se uzduž obale u njezinoj neposrednoj blizini nalazi niz otoka, za povlačenje polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora može se upotrijebiti metoda ravnih polaznih crta koje spajaju prikladne točke.*
>
> 2. *Ako je zbog postojanja delte i drugih prirodnih uvjeta obalna crta izrazito nestabilna, prikladne se točke mogu izabrati uzduž najudaljenije crte niske vode u smjeru mora i, usprkos kasnijem povlačenju crte niske vode, ravne polazne crte ostaju valjanima sve dok ih obalna država ne izmijeni u skladu s Konvencijom.*
>
> 3. *Ravne polazne crte ne smiju se povlačiti tako da se znatno udalje od općeg smjera obale, a morski prostori koji se nalaze unutar tih crta moraju biti dovoljno povezani s kopnenim područjem da bi bili podvrgnuti režimu unutrašnjih voda.*
>
> 4. *Ravne polazne crte ne smiju se povlačiti na uzvišice suhe za niske vode, niti od njih, osim ako su na njima podignuti svjetionici ili slični uređaji koji se stalno nalaze iznad morske razine, ili ako je povlačenje polaznih crta na takve uzvišice i od njih dobilo opće međunarodno priznanje.*

---

96 Općenita načela koje je utvrdila ta presuda predmet su razmatranja u brojnim radovima međunarodnopravne doktrine. Vidi primjerice: J. EVENSEN, The Anglo – Norwegian fisheries case and its legal consequences, *American Journal of International Law*, 1952., str. 609-630.; V. IBLER, Presuda Međunarodnog suda u britansko – norveškoj parnici s osvrtom na jugoslavenski Zakon o obalnom moru i na pravo ribolova u jugoslavenskom vanjskom pojasu, *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, 1953., br. 3-4, str. 425-428.; T. SCOVAZZI, The Evolution of International Law of the Sea, New issues, New Challenges, *Recueil des cours de l' Academie de Droit international*, The Hague/Boston/London, 2001., vol. 286, 62-64.; W. M. REISMAN, *o.c*., str. 261-265.; V. Đ. DEGAN, *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*…, str. 275-277.; M. N. SHAW, *International Law*, Fourth Edition, Cambridge, 1997., str. 395-396.; D. RUDOLF, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985., str. 62-64.; N. KLEIN, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* Cambridge, 2005., str. 264-265.

97 U Konvenciji iz 1982. dodana je nova točka 2., pa su time toč. 2, 3, 4. i 5. iz članka 4. Konvencije iz 1958. postale točkama 3. 4. 5. i 6. članka 7. nove konvencije.

5. *Kad se primjenjuje metoda ravnih polaznih crta prema stavku 1., može se kod određivanja pojedinih polaznih crta voditi računa o posebnim gospodarskim interesima dotičnog kraja, kojih su postojanje i važnost jasno dokazani dugom upotrebom.*

6. *Država ne može primijeniti metodu ravnih polaznih crta tako da time odvoji teritorijalno more druge države od otvorenog mora ili isključivoga gospodarskog pojasa."*

U navedenim propisima najznačajnija je praznina što duljina pojedinih ravnih polaznih crta (odnosno njihovih segmenata) nije ograničena, pa ovisi o konfiguraciji obale i položaju otoka.[98] Obje konvencije slijedile su u tom pogledu stajalište Međunarodnog suda iz 1951. godine – da takvo ograničenje ne bi bilo primjereno s obzirom na različite lokalne uvjete.[99]

Metoda povlačenja ravnih polaznih crta znatno se razlikuje, dakle, od pravila za povlačenje normalnih polaznih crta, a predstavlja izuzetak od znatno strožih pravila o zaljevima. Ipak, u pravnu zasnovanost primjene te metode ne treba sumnjati kada za to postoje svi predviđeni geografski uvjeti.[100] Stoga je u dijelovima Sredozemlja s izrazito razvedenim obalama, kao što su obale Hrvatske i Grčke te Turske na Egejskome moru, primjena ravnih polaznih crta nedvojbeno pravno utemeljena.[101] Međutim, i neke države čije se obale nikako ne mogu smatrati *razvedenima i duboko usječenim*a odnosno *obrubljenima nizom otoka uzduž obale u njihovoj neposrednoj blizini*, poput Egipta i Španjolske, usvojile su zakone o uspostavljanju ravnih polaznih crta. Italija i Malta povukle su ravne polazne crte i na neke osamljene otoke, Sirija i na uzvišice

98 Neke države povukle su vrlo duge segmente ravnih polaznih crta, primjerice Burma - 222, 3 milje, Ekvador - 136 milja, Madagaskar - 123 milje i dr. Više vidi: J. R. V. PRESCOTT, C. SCHOFIELD, *o.c.,* str. 141.

99 Sud je odbio prihvatiti britansko gledište o ograničenju duljine ravnih polaznih crta.Vidi *I.C.J. Reports* 1951., str. 131.

100 U parnici između *Bahreina i Katara* odlučenoj presudom Međunarodnog suda u Haagu od 16. ožujka 2001. godine, ocijenjeno je da Bahrein koji je polagao pravo na povlačenje ravnih polaznih crta i oko otočja Hawar u neposrednoj blizini katarske obale, ne ispunjava te uvjete. Sud je istaknuo da se "ta metoda mora primjenjivati na restriktivan način", samo ukoliko je ispunjeno više uvjeta, među kojima su oni – da obala u pitanju "mora biti duboko usječena i razvedena ili se uzduž obale u njezinoj neposrednoj blizini mora nalaziti niz otoka" (*par. 212*). Budući da su otoci uz obalu Bahreina malobrojni i nikako ne predstavljaju "niz otoka" Sud je zaključio da metoda ravnih polaznih crta nije primjenjiva na tu državu (*par. 214*). *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Merits, Judgment, I. C. J. Reports* 2001, *http://www.icj-cij.org /docket /files /87/11055.pdf* Detaljnu analizu te presude vidi: B. KWIATKOWSKA, The Qatar v. Bahrain Maritime Delimitation and Territorial Questions Case, *ODIL*, Vol. 33, 2002. , str. 227-262. Vidi također: V. Đ. DEGAN, *o.c*., str. 403-404.

101 U. Leanza ističe da se te obale po svojim karakteristikama, prije svega po brojnim otocima u njihovoj blizini i rukavcima koji ih usko povezuju, ne razlikuju znatno od norveških "*skjaergaard*". Vidi pobliže: U. LEANZA, *o.c.,* str. 147.

suhe za niske vode na kojima nema ni svjetionika ni sličnih uređaja, a ravne polazne crte Maroka odvajaju teritorijalno more španjolskih enklava u sjevernoj Africi – Ceute i Melille. Polazne crte tih država predmet su detaljnije analize u nastavku rada, a prikaz ravnih polaznih crta u Sredozemnome moru započinjemo primjerima onih država, za koje se iz prikupljene dokumentacije može zaključiti da su nastojale slijediti konvencijske odredbe ili da se barem nisu znatno udaljile od njih.

Među te države svakako se može se ubrojiti i **Turska**, unatoč tome što još nije postala strankom Konvencije iz 1982. kao ni Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine. Njezine obale na Egejskome i Mramornome moru vrlo su razvedene, za razliku od obala koje ima na Crnome moru. Stoga je bilo prikladno da metodu ravnih polaznih crta kombinira s metodom normalnih polaznih crta, što je u skladu s člankom 14. Konvencije iz 1982. Treba napomenuti da je teritorijalno more Turske u Egejskome moru široko 6 milja, a u Crnome moru i ostalim dijelovima Sredozemlja 12 milja. Specifične karakteristike mora koja tu državu okružuju, kao i načela reciprociteta i pravičnosti, temeljna su polazišta na kojima Turska već desetljećima uređuje sva svoja pitanja vezana uz morske prostore.[102] Stoga su i polazne crte utvrđene zakonom iz 1964.[103] do danas ostale neizmijenjene, unatoč usvajanju novih zakonskih propisa o teritorijalnom moru 1982. godine,[104] a definirane su na sljedeći način: "Normalna polazna crta za mjerenje širine teritorijalnog mora je crta koja označava nisku vodu uzduž obale. Na mjestima na kojima je obala uvučena ili tamo gdje u blizini obale ima otoka, primijenit će se metoda ravnih polaznih crta koje spajanju istaknute točke obale i otoka".

U skladu s konvencijskim propisima u svoje unutrašnje morske vode Turska ubraja zaljeve čija širina na ulazu ne premašuje 24 milje, ali ne spominje test polukruga. Geografske koordinate točaka turskih polaznih crta nisu objavljene, ali ravne polazne crte prikazane su na karti u malom mjerilu Hidrografske službe Turske od

102 Prema turskom stajalištu reciprocitet u pogledu širine teritorijalnog mora u Egeju nužan je zbog geografskih ograničenja toga područja. Takva stajališta predmet su kritike u grčkoj doktrini, kao i uporaba termina "reciprocitet" i "pravičnost" u zakonodavstvu Turske koje se odnosi na teritorijalno more. Posebno se ističe se da ti termini nisu prihvaćeni na Trećoj konferenciji UN-a o pravu mora u pogledu pitanja granica teritorijalnog mora. O tome vidi više: K. M. IOANNOU, *o.c.,* str. 139-140.

103 Zakon br. 476 (Territorial Waters Law) usvojen je 15. svibnja 1964., *Limits in the Seas*, *Straight Baselines,* No. 32., str. 2-3.

104 Decree by the Council of Ministers No. 8/4742 concerning the Territorial sea Act, No. 2674, 20 May 1982, in *The Turkish Official Gazette*, No. 17780, (29 May1982). Taj zakon, koji je i danas na snazi, jasno je potvrdio turski zahtjev za 12 milja širokim teritorijalnim morem u Crnome moru, kao i proširenje turskog teritorijalnog mora u Sredozemlju, isključujući Egej. U članku 1. navedeno je: "Širina turskog teritorijalnog mora je šest morskih milja. Vijeće ministara ima pravo ustanoviti granice na udaljenosti većoj od šest milja za određena mora, nakon što razmotri sve relevantne značajke i okolnosti u tim morima, pod uvjetom da je to u skladu s načelom pravičnosti."

17. svibnja 1965. Prema toj karti sustav turskih ravnih polaznih crta sastoji se od 119 pojedinačnih segmenata, od kojih je najduži 23,5 milja. Njime je u skladu s konvencijskim odredbama zatvoren zaljev Iskenderun, koji je zaljev u pravnom smislu.[105] Mramorno more i međunarodni tjesnaci Bospor i Dardaneli uključeni su u sustav ravnih polaznih crta i smatraju se unutrašnjim morskim vodama. Jedini segment ravnih polaznih crta u Crnome moru je crta koja zatvara istočni ulaz u Bospor.[106]

I sve ostale crnomorske države osim Gruzije, širinu svojih teritorijalnih mora mjere od normalnih i ravnih polaznih crta. **Rumunjska** je u svoje zakonodavstvo ravne polazne crte prvi put unijela u zakonu od 7. kolovoza 1990. godine,[107] definirajući ih na sljedeći način: "Polazne crte su crte niske vode uzduž obale ili, gdje je primjenjivo, ravne crte koje spajaju najistaknutije točke obale, uključujući obale otoka, sidrišta, hidrotehničke radove i sve druge stalne lučke instalacije."[108]

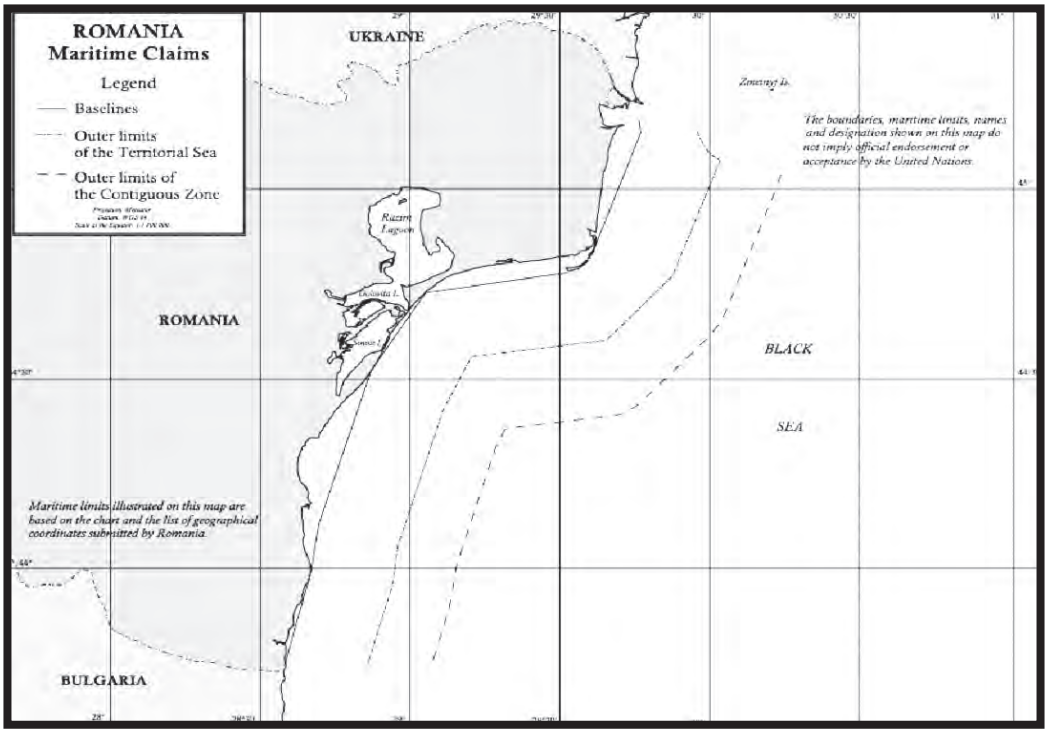
105 I zaljev Tasucu koji je zatvoren crtom dugom 7 milja, također zadovoljava kriterije iz konvencijskih odredbi.

106 *Limits in the Seas*, *Straight Baselines,* No. 32., str. 3-4. Vidi također: Y. ACER, *o.c.,* str. 25-27.

107 Act concerning the Legal Regime of the Internal Waters, the Territorial Sea and the Contiguous Zone of Romania, *Law of the Sea Bulletin*, 1991., No. 19, str. 9.

108 Članak 1. zakona Rumunjske iz 1990.

(5.) POLAZNE CRTE RUMUNJSKE



Izvor: Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea,Office of Legal Affairs, United Nations, 1999

Popis geografskih koordinata tih točaka i njihov prikaz na karti Rumunjska je objavila 19. lipnja 1997. godine. Kao što je razvidno iz te karte, ravne polazne crte povučene su uzduž velikog dijela 225 kilometara duge rumunjske obale, unatoč tome što njezina konfiguracija u više područja ne zadovoljava kriterije iz konvencijskih odredbi. To se prije svega odnosi na zatvaranje ravnim crtama čak i blagih ulegnuća obale ispred koje uopće nama otoka. Ipak, s obzirom da rumunjski sustav ravnih polaznih crta u cjelini prati opći smjer obale, a morski prostori unutar tih crta su u dovoljnoj mjeri povezani s kopnenim područjem, primjena te metode u ovom primjeru može se ocijeniti umjerenom.

Obala **Bugarske** na Crnome moru pruža se u obliku dvaju lukova od rta Kaliakra do Rezovske reke u ukupnoj duljini od 354 kilometra. Prema zakonskim propisima koje je ta država usvojila 2000. godine,[109] uz normalnu polaznu crtu za mjerenje

109 Maritime Space, Inland Waterways and Ports Act of the Republic of Bulgaria, *Law of the Sea Bulletin*, 2002., No. 49, str. 21. (članak 5).

širine teritorijalnog mora primjenjuje se i metoda ravnih polaznih crta, ali samo uzduž kraćih dijelova obale. Zaljevi Burgas i Varna (nekadašnji Stalin) i prema tim novim propisima, kao i onima iz 1951. godine,[110] pod pravnim su režimom unutrašnjih morskih voda. Na ta dva zaljeva Bugarska već dugo polaže historijska prava, o čemu je već bilo riječi u odsjeku o historijskim zaljevima (*supra* 3.1.). Ravne polazne crte spajaju najistaknutije točke na njihovim ulazima (širokim 22,3 i 4 milje), a povučene su još i uzduž tri vrlo kratka dijela rumunjske obale.

Obale na Crnome moru ima i **Ruska Federacija**, površinom najveća država na svijetu koja se proteže između Baltičkog mora na zapadu i Tihog oceana na Istoku te od obala Crnog i Kaspijskog mora na jugu do Sjevernoga ledenog mora na Arktiku. Crnomorsko obalno pročelje Ruske Federacije proteže se od Taganroga na Azovskom moru do Sočija ispod Kavkaza. Ukupna duljina ruskih obala na Sredozemlju iznosi 1 120 kilometara. S obzirom da su nakon raspada Sovjetskog Saveza 21. prosinca 1991. godine na obale Azovskog mora izbile granice Ruske Federacije i Ukrajine, svaka od njih od tada ima na njemu svoje teritorijalno more. Pitanja vezana uz definiranje normalnih i ravnih polaznih crta za mjerenje širine teritorijalnog mora ispred svih svojih obala Ruska Federacija regulirala je zakonom iz 1998. godine.[111] Propisima članaka 1. i 4. toga zakona nisu mijenjane polazne crte utvrđene u Crnome moru još 1985. godine, temeljem dekreta Vijeća ministara.[112]

U spomenutoj studiji (*Limits on the Seas*) iz 1989. godine, navode se podaci o 25 segmenata tih ravnih polaznih crta, čija je duljina između 27,2 milje i 1,1 milje. Povlačenje gotovo trećine njih ocijenjeno je upitnim, s obzirom na kriterije o razvedenosti obale koje zahtijevaju konvencijske odredbe. U više područja te su polazne crte povučene i uzduž gotovo ravne obale kao i uzduž nekih njezinih dijelova s uvalama vrlo skromnog opsega, ali u cijelosti ipak imaju minimalan učinak na vanjsku granicu teritorijalnog mora.[113]

Obale **Ukrajine** protežu se od granice s Rumunjskom na delti Dunava do granice s Ruskom Federacijom na sjevernoj obali Azovskog mora, obuhvaćajući i poluotok Krim, u duljini od 2 782 kilometra. Uglavnom su niske i raščlanjene zaljevima, posebice u zapadnom dijelu Azovskog mora. Širina teritorijalnog mora Ukrajine mjeri se od miješanog sustava polaznih crta – crte najniže opažene niske vode i ravnih polaznih crta koje spajaju prikladne točke.

---

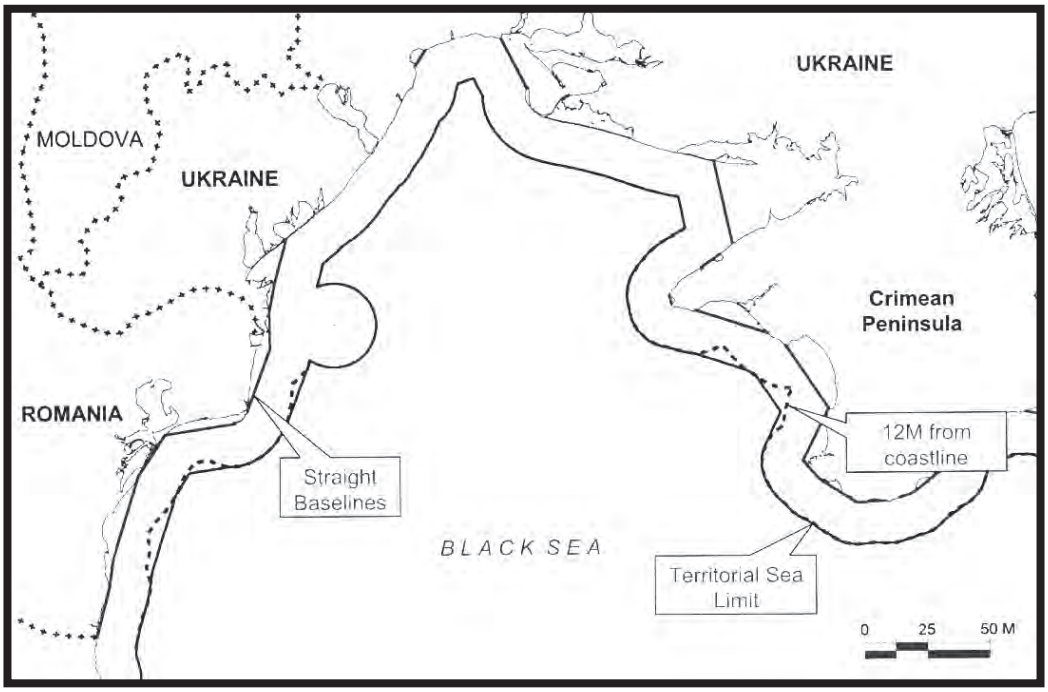
110 Dekret br. 514 od 10. listopada 1951. Pobliže vidi: *Limits in the Seas*, No. 36.

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

112 Dekret br. 4450 od 15. siječnja 1985.

113 Pobliže vidi: *Limits in the Seas*, No. 109., str 7-9.

(6.) POLAZNE CRTE UKRAJINE U CRNOME MORU



Izvor: C. Carleton, Territorial Sea Baselines, Maritime Zones and Maritime Boundaries, ABLOS, 2005

Te polazne crte definirane su u člancima 5. i 6. zakona iz 1991. godine,[114] a popisi geografskih koordinata točaka ravnih polaznih crta povučenih ispred nekih dijelova crnomorskih obala i obala Azovskog mora koje pripadaju Ukrajini, navedeni su u noti Stalne misije te države pri Ujedinjenim narodima od 11. studenoga 1992. godine.[115] Kao što je razvidno i iz priložene karte, taj sustav polaznih crta nije na svim dijelovima ukrajinske obale utvrđen u skladu s konvencijskim odredbama. Ravne polazne crte povučene su i uzduž nekih dijelova obale koji nisu duboko usječeni niti se u njihovoj blizini nalazi niz otoka, ali u cjelini nemaju značajnijeg učinka na razgraničenje morskih prostora sa susjednim državama.

I države na obalama Jadranskoga mora, nastale nakon raspada bivše Jugoslavije, unijele su u svoja zakonodavstva propise o normalnim i ravnim polaznim crtama

114 Statute of Ukraine concerning the State frontier, *Law of the Sea Bulletin*, 1994, No. 25, str. 85.

115 Ti popisi objavljeni su u: *Law of the Sea Bulletin*, No. 36, 1998., str. 51.

od kojih se mjeri širina njihovih teritorijalnih mora.[116] **Republika Slovenija** obalna je država zahvaljujući svojoj 46 kilometara dugoj obali koja se proteže od ušća Dragonje do Miljskog poluotoka. Za razliku od ostalih dijelova istočnojadranske obale, niska je i močvarna. Vanjske granice unutrašnjih morskih voda Slovenija je odredila propisima članaka 5. i 13. Pomorskog zakonika iz 2001. godine,[117] a polazna crta definirana je kao "crta srednjeg nivoa niskih nižih voda ili ravna crta koja zatvara ulaz u zaljev". Pomorsku kartu Slovenije izdaje ministar u skladu s međunarodnim standardima za pomorsku hidrografiju.

Od 2006. godine samostalna država na obalama Jadrana je i **Crna Gora.** Njezina obalna crta proteže se od rta Oštra odnosno granice s Republikom Hrvatskom do ušća rijeke Bojane na granici s Albanijom u duljini od 260 kilometara. Jedini veći zaljev je Boka kotorska (90 km²), gdje je obala dobro razvedena kao i na krajnjem južnom dijelu uz ušće Bojane, ali u ostalim područjima nije znatnije raščlanjena. Osim nekoliko otočića u Boki kotorskoj i ispred Budve, nema većih otoka. U Zakonu o moru Crne Gore iz 2007. godine[118] polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora definirane su na način koji citiramo u izvornom obliku:

"Osnovnu liniju teritorijalnog mora čine:

1) linije niske vode duž obale kopna i ostrva;
2) prave linije koje zatvaraju ulaze u zalive;
3) prave linije koje spajaju tačke na obali kopna i na obali ostrva:
   – Najduži vrh Ade Bojane – Hrid Đeran;
   – Hrid Đeran – Hrid V. Kamen;
   – Hrid V. Kamen – Rt Mendra;
   – Rt Mendra – Rt Platamuni;
   – Rt Platamuni – Rt Veslo;
   – Rt Veslo – do tačke koja se nalazi na razdaljini tri kabla od Rta Oštra na spojnici Rt Oštra – Rt Veslo;
   – Tačka koja se nalazi na razdaljini tri kabla od Rta Oštra na spojnici Rt Oštra na Rt Veslo do Rta Konfin.

Osnovne linije su ucrtane u pomorskoj karti koju izdaje organ nadležan za hidrografsku djelatnost. Pri određivanju osnovne linije teritorijalnog mora, dijelom obale smatraće se i najisturenije stalne lučke građevine koje su sastavni dio lučkog sistema."[119]

---

116 Polazne crte Hrvatske razmatraju se izdvojeno u nastavku rada, *supra* 4.5. Bosna i Hercegovina još nije usvojila nikakve propise o svojim morskim prostorima.

117 *Uradni list Republike Slovenije*, br. 26/2001, 21/2002, 2/2004, 37/2004, 98/2005, 49/2006, 120/2006 i 88/2010.

118 *Službeni list Crne Gore*, br. 17/2007.

119 Članak 14. Zakona o moru Crne Gore iz 2007.

Otočna država **Republika Cipar** smještena u istočnom dijelu Sredozemnog mora ima dobro razvedene obale duge 648 kilometara. Na sjeverozapadnoj strani otoka su dva duboka zaljeva – Morphou i Khrysokhou, a obala je na više mjesta obrubljena i nizom otočića. Unatoč tome što ispunjava uvjete iz članka 7. Konvencije iz 1982. za ustanovljavanje ravnih polaznih crta ispred svojih obala, širina teritorijalnog mora te države sve do 1993. godine mjerena je od crte niske vode.[120] Ravne polazne crte prvi put se navode u noti Stalne misije Cipra pri Ujedinjenim narodima od 3. svibnja 1993.[121] Povučene su uokolo cijelog otoka, iako je Velika Britanija i nakon što je Cipar stekao nezavisnost (1959. godine) pod svojim suverenitetom na otoku zadržala vojne baze u obliku dviju odvojenih enklava na južnoj obali – Akrotiri (zapadno od Limassola) i Dhekelia (između Larnake i Famaguste) s ukupno 250 km² površine na kopnu i pripadajućim teritorijalnim morem. Ciparske vlasti su, dakle, prilikom povlačenja ravnih polaznih crta u potpunosti ignorirale postojanje tih enklava.[122]

Između Tunisa i Maroka uz Sredozemno more proteže se dugo obalno područje **Alžira,** druge po veličini države u Africi**.** Alžirska obala duga je 998 kilometara i najvećim dijelom je slabo razvedena, kamenita i strma, a na pojedinim dijelovima i gotovo nepristupačna. Unatoč takvim geografskim obilježjima, Alžir je 1984. godine usvojio propise kojima su definirane ravne polazne crte i crte koje zatvaraju zaljeve kao polazne crte od kojih se mjeri širina "morskih prostora pod nacionalnom jurisdikcijom".[123]

U skladu s tim propisima ustanovljene su 73 ravne polazne crte uzduž gotovo čitave obale. Ipak, povučene su u relativno kratkim segmentima, od kojih najdulji – 23,15 milja zatvara ulaz u zaljev Arzew. Svojim unutrašnjim morskim vodama Alžir je obuhvatio još pet uvala – Oran, Algiers, Béjaia, Skikda i Annaba, koje ne ispunjavaju uvjete iz konvencijskih odredbi, posebice test polukruga, osim u jednom slučaju.[124] Iako je Alžir uspostavio sustav ravnih polaznih crta ispred gotovo čitave svoje ravne i u potpunosti neprikladne obale za povlačenje tih crta, prostori njegovih unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora time ipak nisu značajnije povećani.[125]

---

120 U skladu sa Zakonom br. 45 od 6. kolovoza 1964., *The Law of the Sea, National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and Contiguous Zone*…, str. 100.

121 *Law of the Sea Bulletin*, 1993., No. 24, str. 6.

122 Vidi: J. R. V. PRESCOTT, C. SCHOFIELD, *o.c*., str. 161.

123 Decree No. 84-181 of 4 August 1984 defining the baselines for measuring the breadth of the maritime zones under national jurisdiction (članak 1.), *Journal Officiel de la République Algérienne* (7. 08. 1984), str. 813.

124 *Cf.* U. LEANZA, *o.c*., str. 156.

125 Pobliže vidi: J. R. V. PRESCOTT, C. SCHOFIELD, *o.c*., str. 164.

Otočna država **Republika Malta** smještena je u središtu Sredozemnog mora – 90 kilometara južno od Sicilije i 300 kilometara istočno od obale Tunisa. Sastoji se od tri naseljena otoka – Malta (245,7 km²), Gozo (67,1 km²) i Comino (2,8 km²), te nenaseljenih otočića – Cominotto, Filfla i St. Paul s ukupnom površinom od 316 km^2. Obale Malte duge 179 kilometra u sjevernim dijelovima uglavnom su dobro razvedene, ali su na jugu većim dijelom gotovo ravne. Pitanja vezana uz teritorijalno more i vanjski pojas Malta je uredila zakonom iz 1973. godine, koji je kasnije u više navrata bio mijenjan i dopunjavan.[126] Ipak, definicija polaznih crta od kojih se mjeri širina malteškoga teritorijalnog mora iz članka 3(1). toga zakona, do danas je ostala neizmijenjena. Riječ je o nejasnoj formulaciji koja objedinjuje crtu niske vode i ravne polazne crte kao jedinstvenu metodu.[127]

1983. godine tijekom parnice pred Međunarodnim sudom u Haagu o razgraničenju epikontinentskog pojasa s Libijom, Malta je izjavila da je u srpnju 1972. obavijestila Libiju o svojim ravnim polaznim crtama. Te crte "povezuju 26 točaka i kao unutrašnje morske vode zatvaraju vode koje leže između otoka Malte, Comina i Goza",[128] a naznačene su i na karti koju je Malta tada podnijela Sudu.[129] Iz te karte, kao i iz ovdje priloženog prikaza sustava polaznih crta te države, razvidno da je da je njime obuhvaćen i osamljeni, nenaseljeni otočić Filfla udaljen 3 milje od gotovo ravne, južne malteške obale. Međunarodni sud se nije izjasnio o dopustivosti uključenja otočića Filfla u malteški sustav ravnih polaznih crta, ali je smatrao pravičnim da se taj otočić ne uzme u obzir pri povlačenju privremene crte sredine između obala Malte i Libije. S obzirom da Malta taj otočić, kao i otoke Gozo i Comino smatra "nizom otoka uzduž obale u njezinoj neposrednoj blizini", njezin sustav ravnih polaznih crta u cjelini se može ocijeniti neprikladnim. Valja napomenuti da je Malta stranka i Konvencije o teritorijalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. kao i Konvencije iz 1982.

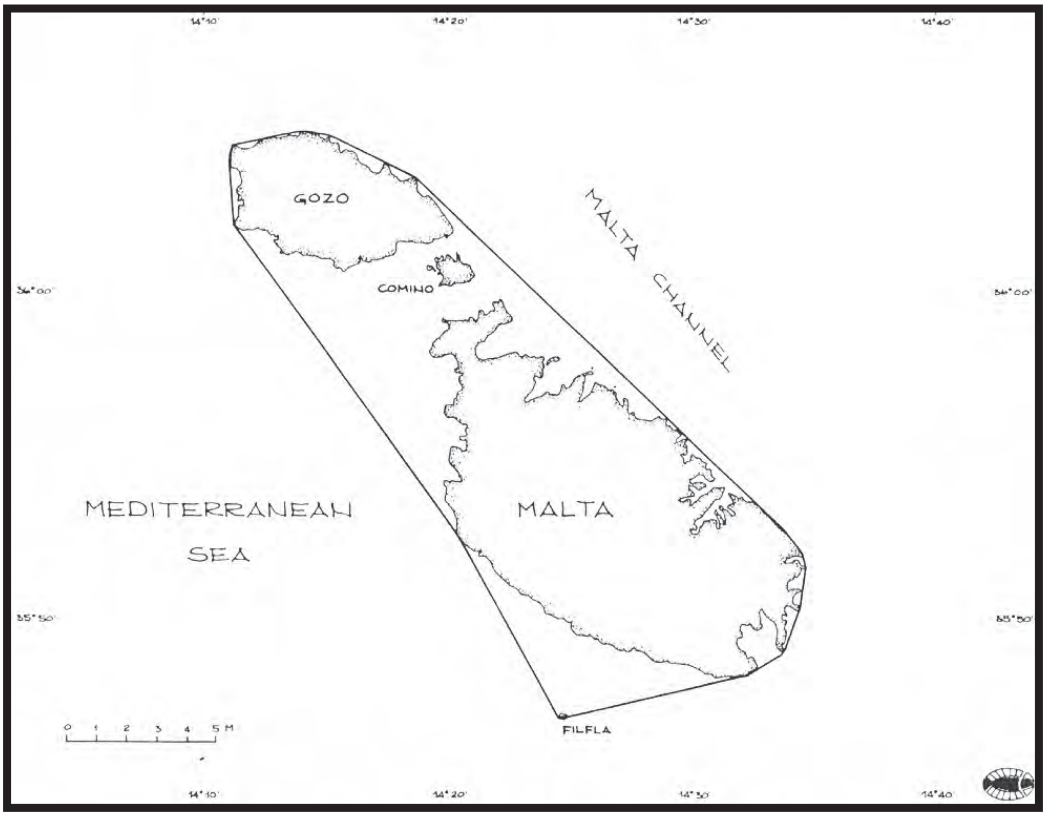
126 Territorial Waters and Contiguous Zone Act, No. XXXII of 1971, as amended by Acts XLVI of 1975, XXIV of 1978, XXVIII of 1981 and I of 2002, *http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf*

127 Ta formulacija u izvornom obliku glasi: "… the territorial waters of Malta shall be all parts of the open sea within twelve nautical miles of the coast of Malta measured from low-water mark on the method of straight baselines joining appropriate points."

128 *I.C.J. Pleadings*, *Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta*), 1983., I, str. 16.

129 *Ibid.,* str. 217.

(7.) POLAZNE CRTE MALTE



Izvor: Lines in the Sea, G. Francalanci, T. Scovazzi (ur.), Dordrecht/Boston/London 1994

Iako je marokanska obala na Sredozemnome moru duga 510 kilometra, **Maroko** je samo manjim dijelom sredozemna država, jer njezin najveći dio prirodno gravitira Atlantskom oceanu. Prema zakonskoj regulativi iz 1973. godine[130] polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora – crte su niske vode i ravne polazne crte te crte zatvaranja zaljeva. 1975. godine usvojeni su novi propisi "o koordinatama ravnih polaznih crta koje zatvaraju jedan broj zaljeva, sidrišta, uvala, otočića, grebena i drugih uvučenih dijelova marokanske obale".[131] U skladu s njima, marokanski sustav ravnih polaznih crta uspostavljen je gotovo u kontinuitetu ispred čitave sredozemne

130 Act No. 1.73.211 establishing the Limits of the Territorial Waters and the Exclusive Fishing Zone of Morocco, of 2 March 1973., *Bulletin Officiel du Royaume du Maroc* (7 Mar. 1973), str. 392.

131 Decree No. 2.75.311 of 11 Rajab 1395 (21 July 1975), , *ibid*., (13 Aug. 1975), str. 996.

obale te države, od Gibraltarskog tjesnaca do granice s Alžirom.[132] Pri tome valja imati na umu da ta obala, osim u jednom slučaju koji predstavlja iznimku, uopće nema zaljeva u pravnom smislu, a vrlo je upitno postoji li razvedenost u smislu članka 4(1). Konvencije teritorijalnome moru i vanjskom pojasu odnosno članka 7(1). Konvencije iz 1982. Osim toga, ravne polazne crte Maroka povučene su i od točaka na teritorijima pod španjolskim suverenitetom, što je također u suprotnosti s konvencijskim odredbama.[133]

Pet španjolskih enklava u blizini marokanske obale tzv. "plazas de soberanía" – gradovi Ceuta i Melilla, te otočne formacije Chafarinas, Peñón de Vélez de la Gomera, i Peñón de Alhucémas, ostaci su nekadašnjih španjolskih kolonijalnih teritorija na kojima Španjolska i danas održava svojevrsnu vojnu upravu. U prosvjedu Španjolske protiv povlačenja marokanskih ravnih polaznih crta 1975. godine navedeno je da "ta uredba, kršeći univerzalno prihvaćene norme međunarodnog prava, uzima kao referentne točke za određivanje polaznih crta prostore koji se nalaze pod suverenošću Španjolske" pa su "španjolske unutrašnje morske vode ostale izolirane u odnosu na otvoreno more."[134]

Obala **Arapske Republike Sirije** proteže se u duljini od 180 kilometara na istočnom dijelu Sredozemnog mora. Nema većih zaljeva niti se u njezinoj blizini nalazi lanac otoka. Unatoč takvim geografskim značajkama svoje obale, Sirija je u Zakonu br. 28. iz 2003. godine kao vanjske granice unutrašnjih morskih voda – uz crte niske vode navela i ravne polazne crte.[135] U članku 1. toga zakon definirani su najvažniji pojmovi vezani uz morske prostore Sirije, među kojima su *obala*, *otok, polazne crte* i *zaljev*.[136] Te definicije, koje većim dijelom nisu u skladu s konvencijskim odredbama, poslužile su kao smjernice za povlačenje ravnih polaznih crta ispred sirijske obale – i na osamljene otoke i pješčane sprudove odnosno uzvišice suhe za niske vode na kojima nema svjetionika ili sličnih uređaja koji se stalno nalaze iznad morske razine.[137] Stoga su velikim dijelom povučene usuprot pravilima iz članaka 7. i 13. Konvencije iz 1982. odnosno članaka 4. i 11. Konvencije o teritori-

---

132 Postoje samo tri prekida ograničene veličine.

133 Članak 4(5). Konvencije iz 1958. i članak 7(6). Konvencije iz 1982.

134 Pobliže vidi: E. ORIHUELA CALATAYUD, *España y la delimitacion de sus espacios marinos*, Murcia, 1989., str. str. 213-216.

135 Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic, *Law of the Sea Bulletin*, 2004., No. 55, str. 14. (čl. 1. i 2.)

136 Sirija na svojoj obali uopće nema zaljeva koji bi odgovarali definiciji navedenoj u tome članku. Najveća ulegnuća na njezinoj obali su Khalij al Basit i Ladhiqiyah, koji su zapravo vrlo blage uvale.

137 *Uzvišice suhe za niske vode* definirane su u članku 11(1). Konvencije iz 1958. i u članku 13(1). Konvencije iz 1982. na jednak način. Vidi *supra*, 2. str. 6.

jalnome moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine.[138] Valja napomenuti da Sirija do danas nije postala strankom ni jedne od ženevskih konvencija kao ni Konvencije o pravu mora.[139]

Sredozemna obala **Francuske** duga 1 170 kilometara, po svojoj se konfiguraciji sastoji od dva izrazito različita dijela. Njezin istočni dio, počevši od talijanske granice, raščlanjen je brojnim rtovima, uvalama i malim poluotocima, a prema zapadu sve više postaje ravna i pjeskovita s prostranim Lionskim zaljevom u kojemu se nalazi delta Rhone. Kao polazne crte od kojih se mjeri širina njezinoga teritorijalnog mora Francuska je dekretom iz 1967. godine[140] odredila ravne polazne crte i crte zatvaranja zaljeva,[141] i to uzduž cijele sredozemne obale te jugoistočne i zapadne obale Korzike. Sedam ravnih polaznih crta povezuje odgovarajuće točke na francuskoj sredozemnoj obali, prateći njezin opći smjer i zatvarajući sve postojeće zaljeve i uvale.

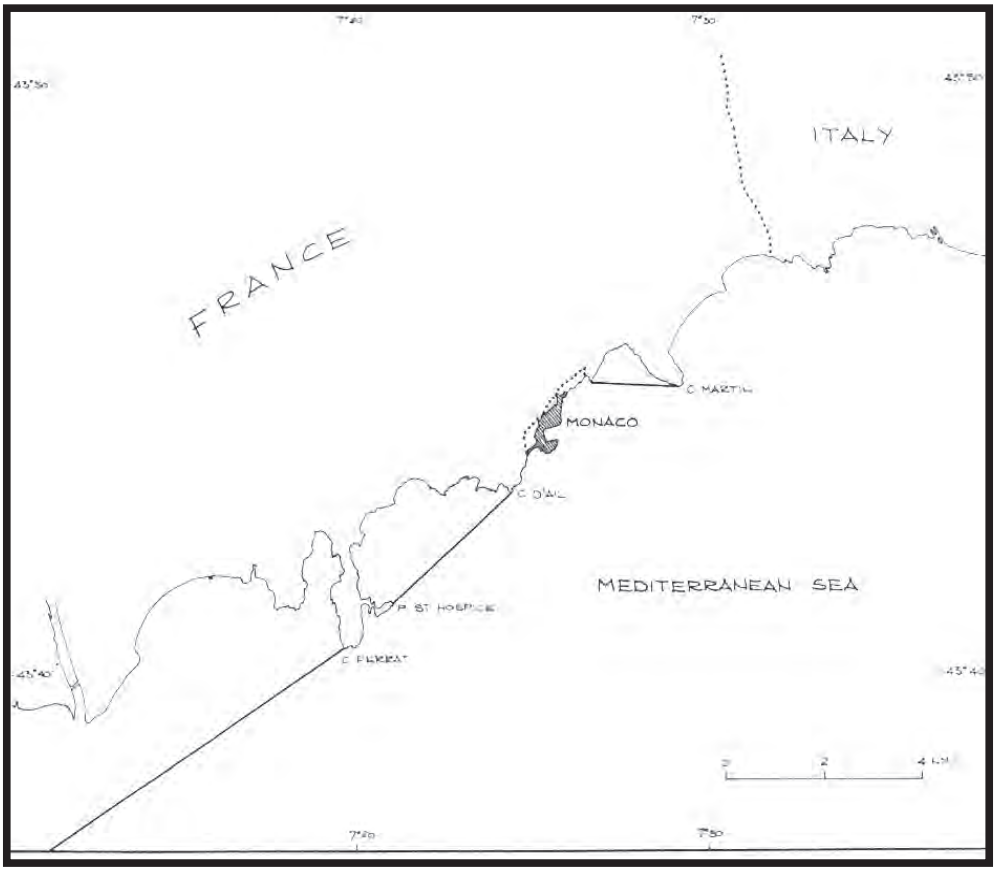
138 Više vidi: F. A. AHNISH, *o.c.*, str. 183-184.

139 Chronological lists of ratifications of accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 03 June 2011, *http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ ratification s.htm*

140 Decree of 19 October 1967 defining the straight baselines and the lines enclosing bays used in determining the baselines from which the breadth of the territorial waters is measured, *The Law of the Sea, Baselines. National Legislation With Illustrative Maps…*, str. 168-171.

141 Članak 1. dekreta upućuje na kombiniranu uporabu jednih i drugih polaznih crta - "The straight baselines and the lines enclosing bays used in determining the baselines from which the breadth of the territorial waters is measured…", ali iz sadržaja dekreta u cjelini ne proizlazi njihovo razlikovanje.

(8.) RAVNE POLAZNE CRTE FRANCUSKE NA ISTOČNOM DIJELU SREDOZEMNE OBALE



Izvor: Atlas of the Straight Baselines, G. Francalanci, T. Scovazzi (ur.), Milano, 1986

Ta metoda je na istovjetan način primijenjena i uzduž jugoistočne i zapadne obale Korzike, pa je ukupna duljina francuskih ravnih polaznih crta na Sredozemlju 276 milja. Jedino na sjeveroistoku Korzike, u dijelu koji je okrenut prema toskanskim otocima, polazna crta slijedi crtu niske vode. Posebno valja istaknuti da od brojnih francuskih zaljeva u tom području, samo nekolicina njih ispunjava uvjete predviđene konvencijskim odredbama.[142] Ravnim polaznim crtama zatvoren je i dio

[142] Poput zaljeva Saint-Florent i Calvi na Korzici. Pobliže vidi: International Boundary Study, Series A, *Limits in the Seas, Straight Baselines:France,* No. 37, str. 6. Vidi također: T. SCOVAZZI, *Bays and straight baselines in the Mediterranean...*, str. 409.

gotovo ravne francuske sredozemne obale bez uvala i zaljeva, od granice sa Španjolskom do zaljeva d'Aigues-Mortes.[143]

U skladu s toč. 6. članka 7. Konvencije iz 1982. Francuska nije primijenila metodu ravnih polaznih crta na način koji bi odvojio teritorijalno more Monaka od otvorenog mora. Iako je u cjelini gledajući, uspostavljanje takvog sustava ravnih polaznih crta značajno povećalo prostor unutrašnjih morskih voda Francuske, ipak je imalo samo neznatan utjecaj na pomicanje vanjske granice njezinoga teritorijalnog mora.[144]

Od brojnih primjera odstupanja od konvencijskih odredbi u praksi obalnih država Sredozemlja, u nastavku ovoga dijela rada izdvojeno se razmatraju sustavi polaznih crta Albanije, Italije, Egipta i Španjolske, koji su se po našoj ocjeni, najviše udaljili od spomenutih pravila. Na takav zaključak upućuju prvenstveno njihova zakonodavstva, dostupne karte na kojima su njihove ravne polazne crte prikazane, ali i stajališta iznesena u međunarodnopravnoj doktrini. Posljednji odjeljak posvećen je suprotnom primjeru – ravnim polaznim crtama Republike Hrvatske, koje su utvrđene sukladno čak i najrestriktivnijem tumačenju konvencijskih pravila.

4.1. Albanija

Republika Albanija obalna je država na Jadranskome i Jonskome moru. Ukupna duljina njezine slabo razvedene i vrlo nepristupačne obale je 406 kilometara, a jedini otok pred njom je Sazan (5,6 km²). Unatoč takvim geografskim obilježjima, Albanija je ipak i posljednjim propisima koji se odnose na njezine morske prostore iz 1990. godine[145] potvrdila sustav ravnih polaznih crta koji je bio uspostavljen uzduž gotovo cijele njezine obale, u skladu sa zakonima usvojenim 1970. i 1976. godine.[146] Sedam ravnih polaznih crta čija je ukupna duljina 87 milja, slijede glavni pravac albanske obale zatvarajući ulaze u sve zaljeve uključujući i zaljev Vlore te otočić Sazan, koji se nalazi ispred tog zaljeva. U članku 1. zakona iz 1990. navedeno je:

> "Teritorijalne vode Narodne Republike Albanije prostiru se uzduž cijele njezine obalne crte u širini od 12 milja (22,224 m), počevši od ravne polazne

143 Opširnije vidi: U. LEANZA, *o.c.*, str. 129. (O spornom zatvaranju samog zaljeva d'Aigues-Mortes, vidi str. 148.)

144 *Limits in the Seas, Straight Baselines: France* , No. 37, str. 7.

145 Decree No. 4650, as amended by Decree No. 7366, dated 9 March 1990, on the State Border of the People's Socialist Republic of Albania, *Law of the Sea Bulletin*, 1990., No. 16, str. 2.

146 Decree No. 4650 (od 9. ožujka 1970) izmijenjen je propisima od 23. veljače 1976. – Decree No. 538, *The Law of the Sea, Baselines. National Legislation With Illustrative Maps*, Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations, New York, 1989., str. 1-2.

crte koja započinje kod rta Rodoni (Muzhli), pa spaja rt Palit, rt Lagit (Turra Castle), rt Semani, ušće rijeke Vijose, sjeveroistočnu obalu otoka Sazan, rt Gjuhezes i zaljev Grama, te se nastavlja dalje između albanske obale i grčkih otoka do sredine Krfskog tjesnaca."

(9.) RAVNE POLAZNE CRTE ALBANIJE

Izvor: Limits in the Seas, No. 116

Iako nijedna ravna polazna crta Albanije nije dulja od 24 milje, unutar njih zatvoreno je pet zaljeva koji ne zadovoljavaju uvjete polukruga.[147] S obzirom na konfiguraciju albanske obale, koja se u najvećem dijelu ne može smatrati razvedenom i duboko usječenom u smislu članka 7(1). Konvencije iz 1982., može se zaključiti da sustav ravnih polaznih crta Albanije nema pravnog utemeljenja.[148]

4.2. Italija

Republika Italija velikim dijelom svoga državnog teritorija duboko zalazi u Sredozemno more dijeleći ga na istočni i zapadni bazen. Njezine obale oplakuju četiri mora – Ligursko, Jadransko, Jonsko i Tirensko, a duljina svih obala je oko 8 600 kilometara. Uz kopneno područje na Apeninskom poluotoku, Italiji pripadaju i veliki otoci Sicilija i Sardinija, nekoliko skupina manjih otoka u Tirenskome moru (Toskanski arhipelag, Lipari), otočići u Jadranu (Tremiti) te otok Pantelleria u Sicilskim vratima. Obale Italije u zapadnim su predjelima razvedenije nego u istočnim, gdje su uglavnom strme i nepristupačne (osim zaljeva na jugu te nekoliko područja na sjevernom Jadranu). Najveći poluotoci su Gargano, Calabria i Salentina, a najveći zaljevi Genovski, Tarantski i Venecijanski.

Pitanje međunarodnopravne dopustivosti može se postaviti u pogledu većine ravnih polaznih crta u sustavu koji pokriva gotovo sve obale Italije.[149] Prema dekretu predsjednika Republike od 26. travnja 1977. godine,[150] taj sustav se sastoji od 21 ravne crte uzduž obala Apeninskog poluotoka te od još 10 i 7 crta uokolo obala Sici-

147 S obzirom da ti zaljevi ne zadiru duboko u kopno, ravne polazne crte nisu znatno utjecale na vanjske granice unutrašnjih morskih voda odnosno teritorijalnog mora Albanije. Opširnije vidi: U. LEANZA, *o.c.*, str. 133, 150-151. Detaljnu analizu ravnih polaznih crta Albanije vidi: International Boundary Study, *Limits in the Seas*, *Straight Baselines: Albania*, 16 February 1970., No. 7.; *Straight Baseline Claims: Albania and Egypt*, 6 May 1994., No. 116.

148 *Cf.* T. SCOVAZZI, *Bays and straight baselines in the Mediterranean...*, str. 408.; G. BLAKE, D. TOPALOVIĆ, The Maritime Boundaries of the Adriatic Sea, *Maritime Briefing,* International Boundaries Research Unit, Durham, 1996., Vol. 1, br. 8, str. 8-10.; J. R. V. PRESCOTT, Baselines: Theory and Practice, u: E. D. Brown, R. R. Churchill (ur.), *The UN Convention on the Law of the Sea: Impact and Implementation,* Honolulu, 1987., str. 292.; *id.*, *The Political Geography of the Ocean*, London and Vancouver, 1975., str. 82-83.

149 Crta niske vode prevladava jedino na obali Jadrana.

150 Decree of the President of the Republic No. 816 of 26 April 1977 containing regulations concerning the application of Law No. 1658 of 8 December 1961 authorizing accession to the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, adopted at Geneva on 29 April 1958, and giving effect to that Convention, *The Law of the Sea, Baselines. National Legislation With Illustrative Maps…*, str. 201-206.

lije i Sardinije. Njima su obuhvaćeni i dijelovi obala koje nisu razvedene ili duboko usječene te brojni zaljevi koji ne zadovoljavaju uvjete predviđene konvencijskim odredbama. Ravne polazne crte Italija je povukla i na otoke koji se ne nalaze u blizini obale glavnog državnog područja.

Na znatno pomicanje prema pučini vanjske granice unutrašnjih morskih voda Italije najviše je utjecalo zatvaranje ravnim polaznim crtama nekoliko područja, od kojih posebno valja izdvojiti:

– zatvaranje toskanskog otočja crtama koje polazeći od ušća rijeke Arno u blizini Pise spajaju otoke Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa, Scoglio d'Africa, Montecristo, Giglio i Giannutri, a zatim se vraćaju prema obali kod mjesta Civitavecchia;

– zatvaranje otočja Pontine, Napuljskog zaljeva i zaljeva Salerno crtama koje povezuju Anzio, otoke Palmarola, Ponza, Ischia i Capri te se nastavljaju na krajnje južne točke zaljeva Salerno;

– zatvaranje zaljeva Squillace i Tarantskog zaljeva kao povijesnog zaljeva;

– zatvaranje zaljeva Manfredonia i otočića Tremiti crtama koje povezuju Peschici, Tremite, Termoli i rt Penna sjeverno od mjesta Vasto;

– zatvaranje Venecijanskog zaljeva od Punta della Maestra do Ponte di Piave.[151]

Iz priložene karte (10.) razvidno je da su ravne polazne crte Italije povučene i uz vrlo blaga ulegnuća nerazvedenih obala. U tom pogledu posebno valja istaknuti obalu Genovskog zaljeva, prvenstveno njezin dio od La Spezie do San Rema, a na jadranskoj obali područje sjeverozapadno od Termolia. Tim su crtama zatvoreni i dijelovi relativno ravne obale Sicilije (od Licate do rta Granitola) te više takvih područja na istočnoj obale Sardinije.

Među brojnim zaljevima obuhvaćenim sustavom ravnih polaznih crta uzduž svih talijanskih obala, posebno valja izdvojiti zaljeve koji su zatvoreni crtama duljim od 24 milje, a ne ispunjavaju uvjet polukruga – S. Eufemia na Tirenskome moru, Castellammare na Siciliji te Manfredonia i Venecijanski zaljev na Jadranu.[152]

Ravne polazne crte Italija je povukla i na osamljene otoke na velikim udaljenostima od obale. Otok Scoglio d' Africa udaljen je 40 milja, a otok Capraia 25 milja od toskanske obale. Ni položaj osamljenih otočića Tremiti u Jadranskome moru, koji su od kopna udaljeni 13 milja, ne može se ocijeniti "neposrednom blizinom niza otoka" uz obalu glavnog državnog područja.

---

151 Prema toč. 1. dekreta iz 1977. godine. Za detaljniju analizu vidi: F. CAFFIO, *o.c.,* str. 33-34.; T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare…*, str. 213.

152 Opširnije vidi: F. A. AHNISH, *o.c*., str. 174.

(10.) RAVNE POLAZNE CRTE ITALIJE

Izvor: Lines in the Sea, G. Francalanci, T. Scovazzi (ur.), Dordrecht/Boston/London 1994

Također, dvojbenim se može smatrati i obuhvaćanje ravnim polaznim crtama otoka Pontine (Ponza) u Tirenskome moru kao i Egadskih otoka u blizini Sicilije.[153]

Sustav polaznih crta Italije osporila je Malta u protestnoj noti od 24. lipnja 1981.,[154] navodeći da će "…i dalje smatrati polaznim crtama za razgraničenje teritorijalnog mora i epikontinentskog pojasa one crte koje su bile međunarodno priznate prije 26. travnja 1977." Također, ni Sjedinjene Američke Države nisu priznale ravne polazne crte koje je Italija povukla uzduž toskanskog arhipelaga.[155] Cjelokupan sustav talijanskih ravnih polaznih crta kritiziran je u brojnim djelima međunarodnopravne doktrine, a neki pisci ih ističu i kao primjer očiglednog kršenja članka 7. Konvencije o pravu mora iz 1982. [156]

U dijelu talijanske doktrine takav način povlačenja ravnih polaznih crta opravdava se, među ostalim, i važnim razlozima vezanim uz nacionalnu sigurnost. F. Caffio ističe da je zahvaljujući tako utvrđenom sustavu ravnih polaznih crta znatno pojednostavljen nadzor morskog prostora do vanjske granice teritorijalnog mora, a time i učinkovitost policije i nadzornih službi u ključnim sektorima nacionalne obrane i borbe protiv nedopuštene trgovine. Posebno se ističe činjenica da je tim sustavom znatno skraćena ukupna duljina polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora Italije na manje od 5 000 kilometara, čime je omogućena i djelotvornija provedba mjera zaštite ribljih zaliha i morskog okoliša.[157]

4.3. Egipat

Arapska Republika Egipat ima obale na Sredozemnome i Crvenome moru. Sredozemna obala te države duga je 1 116 kilometara i najvećim dijelom je ravna, niska i pjeskovita. Na njezinome istočnom dijelu nalazi se velika delta Nila s prostranim lagunama. Iako nema nikakve pravne osnove za uspostavljanje ravnih polaznih crta uzduž cijele svoje sredozemne obale, s obzirom na to da je lišena svih obilježja koja su u konvencijskim odredbama u tom pogledu preduvjet, Egipat je ipak i novim zakonskim propisima usvojenim 1990. godine[158] odredio njihovo povlačenje – i to u

153 Pobliže vidi: J. R. V. PRESCOTT, *Baselines: Theory and Practice*…, str. 294-295.

154 Vidi *supra,* bilj. 87.

155 N. RONZITTI, *The Law of the Sea and Mediterranean Security*, Washington/Berlin, 2010., str. 9.

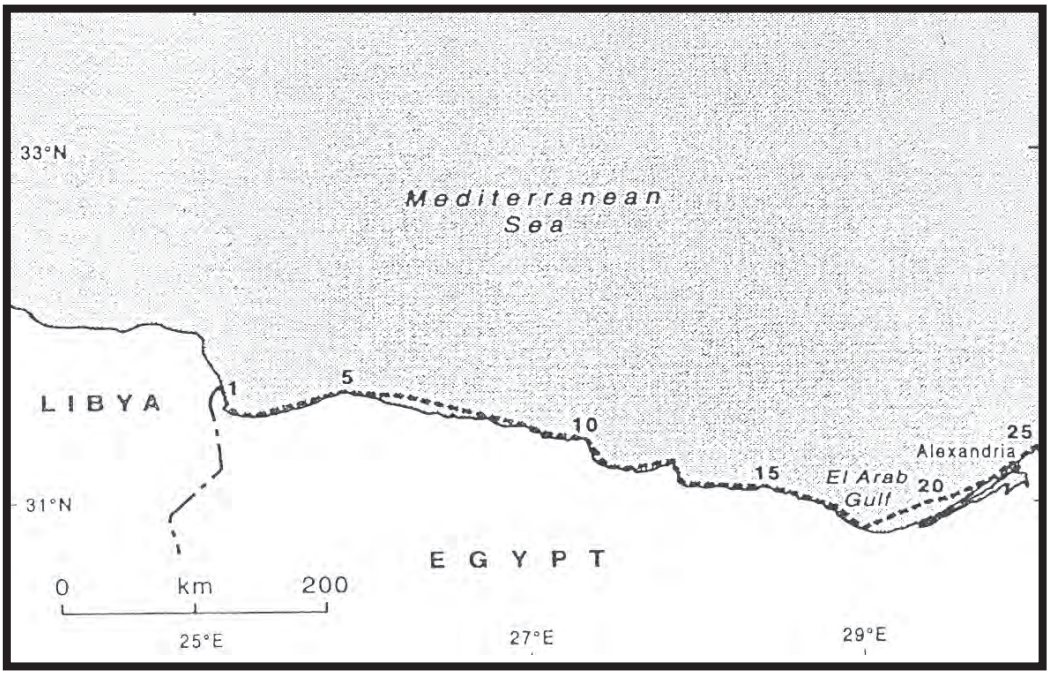
156 Vidi: J. R. V. PRESCOTT, C. SCHOFIELD, *o.c*., str. 50. Vidi također: R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c*., str. 32.; T. TREVES, *Il diritto del mare e l' Italia*, Milano, 1995., str. 33-34.

157 F. CAFFIO, *o.c.,* str. 33.

158 Decree of the President of the Arab Republic of Egypt No. 27 (1990) concerning the baselines of the maritime areas of the Arab Republic of Egypt, 9 January 1990, *Law of the Sea Bulletin*, 1990., No. 16, str. 5.

kontinuitetu od granice s Libijom do granice s Izraelom. Novi sustav ravnih polaznih crta sastoji se od 52 ravne polazne crte čija je ukupna duljina 527 milja.[159] Njegova najvažnija značajka je znatno umjereniji pristup u odnosu na raniji sustav koji se primjenjivao desetljećima,[160] jer su ravne polazne crte povučene znatno bliže obali.

(11.) POLAZNE CRTE EGIPTA NA ZAPADNOJ OBALI SREDOZEMNOG MORA



Izvor: Maritime Boundaries, World Boundaries, volume 5. G. H. Blake (ur.), London/New York, 2005

U preambuli dekreta iz 1990. navodi se da je taj sustav ravnih polaznih crta proglašen nakon razmatranja propisa iz 1951. godine, koji su zahtijevali davanje preciznijih određenja.[161] Naime, dotadašnje egipatsko zakonodavstvo u "zaljeve" je

159 Njihova 4 segmenta dulja su od 24 milje. Detaljnije vidi: International Boundary Study, *Limits in the Seas, Straight Baselines Claims: Albania and Egypt*, No. 116, 1994., str. 6-9.

160 Decree concerning the Territorial Waters of the Arab Republic of Egypt of 15 January 1951, as amended by Presidential Decree of 17 February 1958, *The Law of the Sea, National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and Contiguous Zone...*, str. 116-117.

161 *Cf.* G. FRANCALANCI, T. SCOVAZZI, The Old and New Egyptian Legislation on Straight Baselines, u: G. H. Blake (ur.), *Maritime Boundaries*, World Boundaries volume 5. London/New York, 2005., str. 131.

uključivalo sve uvale, lagune i morske rukavce, a "otoci" su obuhvaćali svaki otočić, greben i hrid,[162] što je novim propisima u znatnoj mjeri ispravljeno. Egipat je u sustavu novih polaznih crta izbjegao zatvoriti zaljeve El Arab, Salum, Abu Hashaifa, Pelusium i El Arish, koji ne odgovaraju polukružnom pravilu, a umjesto toga ravne polazne crte povučene su unutar tih zaljeva. Ipak, i nadalje je zatvoren zaljev Abu Qir[163] i niz drugih manjih ulegnuća obale koja ne zadiru dublje u kopno. [164]

4.4. Španjolska

Sredozemna i atlantska država Kraljevina Španjolska obuhvaća veći dio Pirenejskog poluotoka, Balearske otoke u Sredozemnome moru i Kanarske otoke u Atlantskom oceanu te enklave na sjeveru Maroka (dvije luke i otoke). Obala Španjolske na Sredozemnome moru duga 1 953 kilometra u većem dijelu nema geografska obilježja koja bi mogla opravdati uporabu metode ravnih polaznih crta. Osim delte rijeke Ebro i još nekoliko manjih područja s istaknutim rtovima i manjim zaljevima, ta obala je uglavnom slabo razvedena. Unatoč tome, Španjolska je Kraljevskim dekretom iz 1977. godine[165] proglasila ravne polazne crte uzduž gotovo cijele sredozemne obale – od granice s Gibraltarom sve do granice s Francuskom te uokolo Baleara. Ravne polazne crte povučene su i uzduž nekih gotovo ravnih dijelova obale, a njima su zatvoreni i brojni španjolski zaljevi koji ne ispunjavaju uvjete predviđene konvencijskim odredbama. Među njima posebno valja istaknuti zaljeve Almeria, Cartagena i San Jorge koji ne zadovoljavaju test polukruga. Crta niske vode polazna je crta samo na dva kraća dijela obale – od rta Salou do Barcelone i od Arens de Mar do rta Bagur.

---

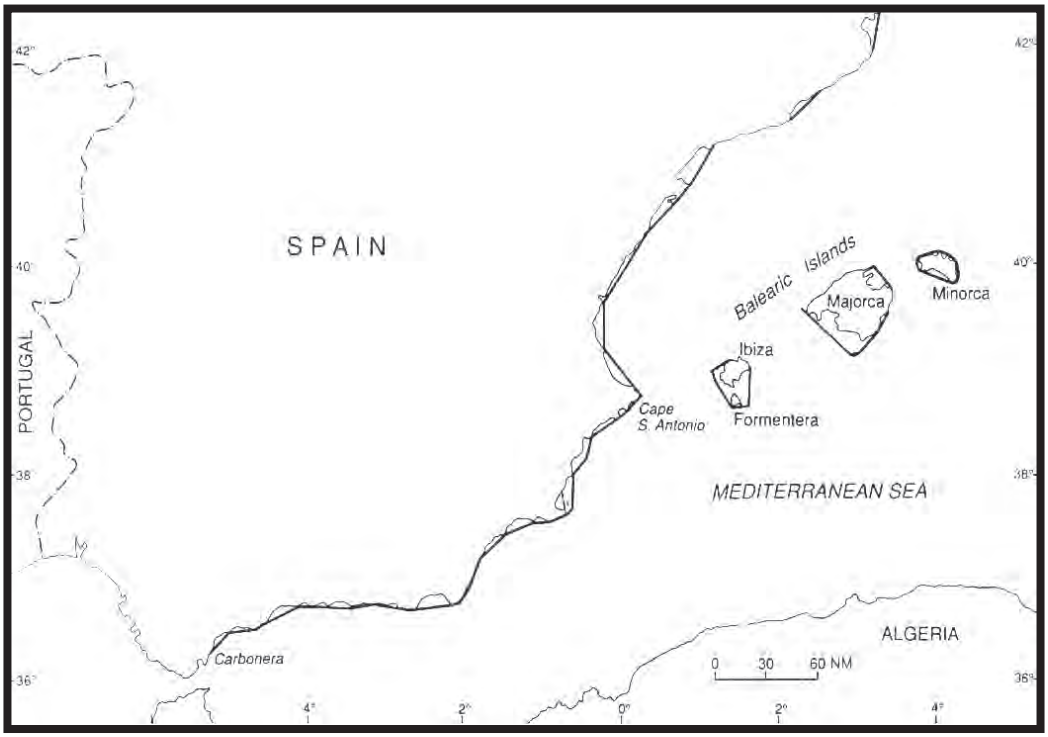
162 Detaljnu analizu tih propisa vidi: International Boundary Study, *Limits in the Seas*, *Straight Baselines: United Arab Republic*, No. 22, 1970., str. 5-6.

163 Točka koja zatvara zaljev Abu Qir sastoji se od dva segmenta koji povezuju dvije ulazne točke s malim otokom Nelson. Iako zbroj duljina ta dva segmenta ne prelazi 24 milje, u doktrini se smatra upitnim zadovoljava li taj zaljev kriterije polukruga. Potanje vidi: G. FRANCALANCI, T. SCOVAZZI, *o.c.*, str. 132.

164 Tullio Scovazzi smatra da način na koji su egipatske ravne polazne crte danas povučene pruža prilično paradoksalan dojam da su nelegitimne iako su umjerene. Pobliže vidi: T. SCOVAZZI, The Establishment of Straight Baselines Systems: The Rules and the Practice, u: D.Vidas, W. Østreng (ur.), *Order for the Oceans at the Turn of the Century*, The Hague/London/Boston, 1999., str. 454.

165 Royal Decree No. 2510/1977 of 5 August 1977, *The Law of the Sea, Baselines. National Legislation With Illustrative Maps…*, str. 284-288.

(12.) RAVNE POLAZNE CRTE NA SREDOZEMNOJ OBALI ŠPANJOLSKE



Izvor: Atlas of the Straight Baselines, G. Francalanci, T. Scovazzi (ur.), Milano, 1986

Ravne polazne crte povučene su i uokolo Balearskih otoka. Dva od njih – Mallorca i Cabrera povezana su s četiri ravne polazne crte koje gotovo u cjelini okružuju morske prostore između njih. Najdulji segment od 34,8 milja povučen je na sjeverozapadu Mallorce, gdje se nalazi samo jedna istaknuta uvala – zaljev Palma. Od ravnih polaznih crta koje su povučene uokolo otoka Ibiza i Formentera, kao upitnu valja izdvojiti crtu koja povezuje otočić Tagomago (koji se nalazi sjeveroistočno od Ibize) i istočnu obalu otoka Formentera. I uokolo otoka Menorca ravne polazne crte povučene su uzduž nekih gotovo ravnih dijelova obale. Valja napomenuti da ravnim polaznim crtama Španjolske nisu obuhvaćene njezine eksklave Ceuta i Melilla, kao ni otoci Peñón de Vélez de la Gomera, Peñón de Alhucémas i Chafarinas (pet španjolskih *plazas de soberanía*) u blizini marokanske obale, za koje kao polazna crta vrijedi, dakle, crta niske vode.[166]

166 Detaljnije vidi: U. LEANZA, *o.c.*, str. 147-148.; F. A. AHNISH, *o.c.*, str. 164-168.; T. SCOVAZZI, *La linea di base del mare territoriale negli stati costieri del Mediterraneo*…, str. 118.

4.5. Hrvatska

Ravne polazne crte od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora Republike Hrvatske, navedene u Pomorskom zakoniku iz 2004. godine,[167] pružaju suprotan primjer jer ispunjavaju sve uvjete koje međunarodno pravo postavlja u pogledu njihove primjene. Povučene su uzduž izrazito razvedene obale u čijoj se neposrednoj blizini nalazi lanac otoka i ne odstupaju od njezinoga općeg smjera.[168] U doktrini se ističe da taj sustav ravnih polaznih crta zadovoljava čak i najrestriktivnije tumačenje pravila iz članka 7(1). Konvencije iz 1982.[169]

Zahvaljujući svome geografskom položaju i 6 278 kilometara dugoj obalnoj crti na kopnu i otocima, naša država se koristi najvećim i najraznovrsnijim prostorom Jadranskog mora. Njezina obala proteže se od ušća rijeke Dragonje u Piranskom zaljevu (granice sa Slovenijom) do rta Oštra na ulazu u Bokokotorski zaljev (granice sa Crnom Gorom),[170] a pred njom je 1 246 kopnenih površina okruženih morem, koje se mogu smatrati otocima – 79 otoka, 525 otočića i 642 hridi.[171] Prema koeficijentu razvedenosti – 11, hrvatska obala je najrazvedenija na Jadranu, a ubraja se i među najraščlanjenije obale svijeta.[172] Ukupna površina njezinoga otočnog dijela obuhvaća 3 259 km²,[173] a stalno je nastanjeno pedesetak otoka. Svi naseljeni otoci ispred hrvatske obale su povijesno, kulturno, gospodarski i prometno čvrsto povezani s kopnenim dijelom države. Kopnena obalna crta duga je 4 398 kilometara,[174] a otočna 1 880 kilometara, pa Hrvatskoj pripada oko 74 % ukupne duljine svih jadranskih obala.[175]

---

167 *Narodne novine* br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011.

168 Prosječno odstupanje iznosi oko 5 stupnjeva, a u praksi se tolerira i odstupanje do 15 stupnjeva. Pobliže vidi: G. BLAKE, D. TOPALOVIĆ, *o.c.*, str. 10-12. Vidi također: International Boundary Study, Series A, *Limits in the Seas, Straight Baselines: Yugoslavia,* No. 6, 1970., str. 7.; D. RUDOLF, ml., Promjena polaznih crta Republike Hrvatske, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 2004., br. 75-76, str. 301-302.

169 Vidi primjerice: F. A. AHNISH, *o.c.*, str. 178.

170 S prekidom od 21,2 kilometra kod Neuma. Taj dio jadranske obale pripada Bosni i Hercegovini.

171 U skladu s definicijama Međunarodne hidrografske organizacije (IHO), usvojenim u Monacu 1994. godine. Vidi: T. DUPLANČIĆ – LEDER, T. UJEVIĆ, M. ČALA , I. VIĐAK, Categorization and Number of Islands in the Republic of Croatia, *Periodicum biologorum*, vol. 102. Supplement 1. 2000., str. 281-284.

172 *Koeficijent razvedenosti* je brojčani odnos između stvarne dužine i najkraće udaljenosti, mjeren izravno od početne do završne točke na obali. Pobliže vidi: J. RIĐANOVIĆ, *o.c.*, str. 192-194.

173 Vidi iscrpno: T. DUPLANČIĆ-LEDER, T. UJEVIĆ, M. ČALA, Coastline lengths and areas of islands in the Croatian part of the Adriatic Sea determined from the topografic maps at the scale of 1 : 25 000, *Geoadria*, 2004., Vol. 9, str. 5-32.

174 Na kopnenu obalu otpada 30,7%, a na otočnu 69,3% od ukupne duljine hrvatske obale.

175 Obala čini 72% opsega Hrvatske, a u obalnom području i na otocima živi oko 1 750 000 stanovnika (na otocima oko 130 000).

Ravne polazne crte uzduž istočnoga dijela jadranske obale, čiji najveći dio danas pripada Hrvatskoj, prvi put su povučene još davne 1948. godine i normirane prvim jugoslavenskim Zakonom o obalnom moru.[176] Tada su povučene restriktivno, jer se u to vrijeme još nije znalo hoće li biti međunarodnopravno priznate. Dakle, prvi put su utvrđene deset godina prije donošenja pravila o njihovom povlačenju na Prvoj konferenciji UN-a o pravu mora i tri godine prije donošenja presude Međunarodnog suda u britansko – norveškom sporu o ribolovu. Taj sustav ravnih polaznih crta velikim dijelom je potvrđen 1965. godine Zakonom o obalnom moru SFR Jugoslavije.[177] Zakonom o izmjenama i dopunama zakona o obalnom moru, vanjskom pojasu i epikontinentalnom pojasu iz 1979. povučena je samo nova ravna polazna crta uzduž ulegnuća na crnogorskoj obali (između rta Mendra i rta Platamuni).[178] Bila je to jedina dopuna sustava ravnih polaznih crta u SFRJ. Dakle, ni u jednom od zakona kojima je regulirana materija prava mora, bivša jugoslavenska država nije iskoristila mogućnosti koje joj je međunarodno pravo pružalo u pogledu ustanovljenja ravnih polaznih crta.

S obzirom na ratne prilike u kojima se Hrvatska nalazila u vrijeme usvajanja svoga prvog Pomorskog zakonika 1994. godine,[179] zatečeno stanje sustava polaznih crta nije mijenjano. Iako su njegove izmjene predlagane 2004. godine, prije donošenja važećega Pomorskog zakonika,[180] do danas je taj sustav za hrvatski dio jadranske obale ostao jednak onome koji je prije gotovo pola stoljeća ustanovila bivša jugoslavenska država.

Udaljeni hrvatski otoci – Vis, Biševo, Sušac, Svetac i Palagruža, kao i otočići Jabuka, Kamik, Brusnik i Galijula, zbog toga su do danas ostali izvan ravnih polaznih crta. Budući da prostori između njih i kopna nisu obuhvaćeni pravnim režimom unutrašnjih morskih voda, hrvatsko državno područje na moru ne obuhvaća sav međunarodnopravno dopustiv prostor.[181]

---

176 *Službeni list FNRJ*, br. 106/48.

177 *Službeni list SFRJ*, br. 22/65.

178 *Službeni list SFRJ,* br. 13/79.

179 *Narodne novine*, br. 17/94., 74/94., 43/96. Prestao je važiti stupanjem na snagu Pomorskog zakonika iz 2004.

180 Znanstvenici s Katedre za međunarodno pravo Pravnog fakulteta u Splitu predložili su tada zakonodavcu izmjenu polaznih crta Republike Hrvatske, ali taj prijedlog nije usvojen. Na znanstvenostručnoj raspravi o javnopravnim odredbama u nacrtu novog zakonika, koja je održana u Splitu 3. rujna 2004. godine, nije kritizirana međunarodnopravna dopustivost i svrsishodnost izmjena ravnih polaznih crta, nego vrijeme u kojem je trebalo obaviti te izmjene, s obzirom na proces približavanja Hrvatske Europskoj uniji i moguće izazivanje teškoća u odnosima s njezinom utjecajnom članicom – Italijom. Tako D. RUDOLF, ml., More pod vlašću Republike Hrvatske i odnosi sa susjednim državama, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 2004., br. 75-76, str. 68-69.

181 Na tu činjenicu ukazuje se u više radova međunarodnopravne doktrine. Vidi primjerice: V. BARIĆ PUNDA, D. RUDOLF, ml., Prijedlog dopuna i izmjena javnopravnih odredbi nacrta Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, *Adrias,* 2004., sv. 11, str. 205-210.; *id., Pravo mora – dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Split, 2007., str. 138-139.; V. BARIĆ PUNDA, Granice Republike Hrvatske na moru, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 1998., br. 51 - 52, str. 733.; F. A. AHNISH, *o.c*., str. 178, bilj. 46.

Na stranicama koje slijede predlaže se djelomična korekcija pojedinih naedekvatno povučenih ravnih polaznih crta uzduž hrvatske obale, koja bi u cijelosti ispunjavala sve kriterije iz konvencijskih odredbi. Izmjenama pojedinih polaznih točaka mogli bi se primjerenije povezati naši izbočeni otoci – Svetac, Biševo i Sušac, te otočići Jabuka, Kamnik i Brusnik. Novim ravnim polaznim crtama zatvorile bi se uvlake i prostori uokolo njih, kao i uokolo otoka Visa, koji prirodno pripadaju u unutrašnje morske vode. Predloženim korekcijama nije obuhvaćen otok Palagruža, budući da se ne nalazi u lancu (nizu) otoka. Stoga se prilikom povlačenja tih potencijalnih, novih polaznih crta ne bi znatnije odstupilo od općeg smjera obale. Ipak, i takve umjerene izmjene bile bi dovoljne za zatvaranje sadašnjih neprirodnih "džepova" između dijelova hrvatskoga teritorijalnog mora (između otočića Jabuke[182] i otoka koji se nalaze uz samu obalu, kao i uokolo otoka Sušca i Biševa). Time bi se uz sprječavanje nedopuštenog ribolova,[183] znatno olakšalo i nadziranje morske granice u središnjem dijelu hrvatske obale, kao i snalaženje stranim brodovima koji plove u tome morskom području.

Posebno valja istaknuti da bi u prostorima mora naknadno zahvaćenim ravnim polaznim crtama Hrvatska i nadalje bila dužna dopuštati neškodljivi prolazak stranih brodova, kako je to određeno propisima istog sadržaja u članku 5(2). Konvencije iz 1958. i u članku 8(2). Konvencije iz 1982.[184]

Predložene djelomične izmjene polaznih crta Republike Hrvatske utemeljene su i na stručno-tehničkim razlozima, prvenstveno na činjenici da sadašnja polazna crta nije određena numerički nego opisno. Stručnjaci okupljeni na istraživanjima u okviru projekta *Kartografija Jadrana* ističu da način na koji je u Pomorskom zakoniku "opisana" polazna crta – koja "ide od jednog rta do drugoga ili od hridi do rta, pa do otoka", sa geodetsko-geoinformatičkog stajališta nije zadovoljavajuće rješenje, jer ne omogućava precizno određivanje hrvatske državne granice na moru.[185]

---

182 Nenaseljeni otočić Jabuka (s duljinom obale od 0,7 kilometara) visoko se uzdiže iznad morske razine i za najviše plime. Na njega se može povući međunarodnopravno valjana ravna polazna crta.

183 Riječ je o područjima još uvijek bogatim ribom, posebice uokolo Jabuke i okolnih grebena, gdje su poznata lovišta jastoga, zubatca i norveškog raka (škampa).

184 Za sve dijelove unutrašnjih morskih voda ne vrijedi, dakle, jedinstven pravni režim. Više vidi: V. Đ. DEGAN, *o.c.*, str. 279-280.; *id., Međunarodno pravo,* Zagreb, 2011., str. 637.

185 Spomenuti stručnjaci postavljaju i pitanje službenih koordinata najjužnije hrvatske točke "bilo na državnoj granici na moru, bilo na razgraničenju epikontinentskog pojasa", jer "službeno ta točka nije definirana". Tako M. LAPAINE, M. RAJAKOVIĆ, Nekoliko napomena o hrvatskoj državnoj granici, *GIS, fotogrametrija i daljinska istraživanja u službi geodezije i geoinformatike, Zbornik Radova*, Opatija, 2010., str. 130.

4.5.1. Tehnički nedostaci postojećih ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora Republike Hrvatske

Polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora i u bivšoj Jugoslaviji bile su dane opisno – s polaznim točkama na rtovima, hridima, otočićem i otocima. S obzirom da je Republika Hrvatska za svoj dio obale, kao što je već istaknuto, naslijedila sustav uspostavljen Zakonom o obalnom moru bivše SFRJ iz 1965. godine,[186] u hrvatskim propisima do danas je ostao nepromijenjen i način na koji su te crte određene.

U članku 18. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 2004. polazne crte od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora navedene su također opisno – s polaznim točkama na rtovima, hridima, otočićem i otocima:

"(2) Polaznu crtu čine:

1) crte niske vode uzduž obala kopna i otoka,
2) ravne crte koje zatvaraju ulaze u luke ili zaljeve,
3) ravne crte koje spajaju sljedeće točke na obali kopna i na obali otoka:
   a) rt Zarubača – jugoistočni rt otoka Mrkan – južni rt otoka Sv. Andrija – rt Gruj (otok Mljet),
   b) rt Korizmeni (otok Mljet) – otok Glavat – rt Struga (otok Lastovo) – rt Veljeg mora (otok Lastovo) – jugozapadni rt otoka Kopište – rt Velo dančе (otok Korčula) – rt Proizd – jugozapadni rt otoka Vodnjak – rt Rat (otok Drvenik mali) – hrid Mulo – hrid Blitvenica – otok Purara – otok Balun – otok Mrtovac – otok Garmenjak veli – točka na Dugom otoku s koordinatama 43°53'12" sjeverne geografske širine i 15°10'00" istočne geografske dužine,

186 U članku 11. toga zakona navedeno je: "Osnovnu liniju čine:

1) linija najniže oseke duž obale kopna i otoka;

2) prave linije koje zatvaraju ulaze u zalive;

3) prave linije koje spajaju slijedeće točke na obali kopna i na obali otoka:
   a) rt Zarubača – jugoistočni rt otoka Mrkan – južni rt otoka Sv. Andrija – rt Gruj (na otoku Mljetu)
   b) rt Korizmeni (otok Mljet) – otočić Glavat – rt Struga (otok Lastovo) – rt Veljeg mora (otok Lastovo) – jugozapadni rt otoka Kopište – rt Velo Dančе (otok Korčula) – rt Proizd – jugozapadni rt otoka Vodnjak – rt Rat (otok Drvenik mali) – hrid Mulo – hrid Blitvenica – otok Purara – otok Balun – otok Mrtovac – otok Garmenjak veli – točka na Dugom otoku s koordinatama 43°53'12" sjeverne geografske širine i 15°10'00" istočne geografske dužine,
   c) rt Veli rat (Dugi otok) – hrid Masarine – rt Margarina (otok Susak) – pličina Albanež – otok Grunj – hrid Sv. Ivan na pučini – pličina Mramori – otok Alteiž – rt Kastanjija.

Prave linije iz točke 3. stava 2. ovog člana moraju biti ucrtane u pomorskoj karti "Jadransko more", razmjera 1:1000000 izdnja Hidrografskog instituta JRM. Reprodukcija ove karte sastavni je dio ovog zakona.

Pri određivanju osnovne linije teritorijalnog mora smatrat će se kao dio obale i najisturenije stalne lučke građevine koje su sastavni dio lučkog sistema."

c) rt Veli rat (Dugi otok) – hrid Masarine – rt Margarina (otok Susak) – pličina Albanež – otok Grunj – hrid Sv. Ivan na pučini – pličina Mramori – otok Altiež – rt Kostanjija.

(3) Polazne crte su ucrtane u pomorskoj karti »Jadransko more«, koju izdaje Hrvatski hidrografski institut.

(4) Pri određivanju ravne polazne crte teritorijalnog mora, dijelom obale smatrat će se i najizbočenije stalne lučke građevine koje su sastavni dijelovi lučkog sustava."

Točnost ucrtavanja tako navedenih ravnih polaznih crta Republike Hrvatske s polaznim točkama od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, koje su dane opisno, a time položajno neprecizno, u raznim mjerilima karata rezultirat će različitim položajnim prikazom. Samim tim i crtanje državne granice Republike Hrvatske na moru nije jednoznačno.

Sve granice na moru u današnje vrijeme crtaju se u vektorskom obliku gdje je vrlo bitna jednoznačnost, odnosno točnost kod definiranja točaka (u našem slučaju polaznih točaka), linija (ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora) i površina (površina unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i gospodarskog pojasa kao i epikontinentskog pojasa). Rad sa suvremenim tehnologijama i raspolaganje ortofotokartama i Hrvatskom osnovnom kartom (HOK) mjerila 1:5000, kao podlogama za precizno položajno određivanje točaka, omogućava položajno definiranje koordinata polaznih točaka. Međusobnim spajanjem ovako određenih polaznih točaka, jednoznačno smo definirali ravne polazne crte Republike Hrvatske od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.

Predlažemo stoga da polazne točke ravnih polaznih crta Republike Hrvatske budu u geografskim koordinatama, datum WGS84 (tablični prikaz polaznih točaka s pripadnim koordinatama), a njihova pozicija ucrtana na segmentima ortofotokarata mjerila 1:5000 (2009.), kao slikovni prilog (slike segmenata ortofotokarte) radi uvida kako to izgleda u prirodi. Time se postiže jednoznačno određivanje i državne granice na moru (vanjske granice teritorijalnog mora), koja se dobije konstrukcijom na udaljenosti 12 nautičkih milja[187] od polaznih točaka, kao i ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. Ravne polazne crte su ujedno i vanjska granica unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske.

Ravna polazna crta je skup polaznih točaka. Neke polazne točke ravnih polaznih crta trebaju biti definirane koordinatama radi međusobnog spajanja i povlačenja ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.

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

U skladu s člankom 18. Pomorskog zakonika tri su dijela ravnih polaznih crta s polaznim točkama – počevši od sjeverozapada prema jugu Republike Hrvatske:

1) Rt Kostanjija – otok Altiježˇ – pličina Mramori – hrid Sv. Ivan na pučini – otok Grunj – pličina Albanež – rt Margarina (otok Susak) – hrid Masarine – rt Veli rat (Dugi otok):

Projekcija: UTM 33 (12° E – 18° E, sjeverna hemisfera) Datum: WGS84			**Datum: WGS84**	
Ime točke	**X (m)**	**Y (m)**	**N. LAT** (j)	**E. LONG** (l)
Rt Kostanjija	385538.34	5020543.99	45°19'44,63"	13°32'21,61"
Altiježˇ	387507.08	5005932.76	45°11'52,44"	13°34'03,94"
Pličina Mramori	387529.27	5000267.14	45°08'48,91"	13°34'09,56"
Hrid Sv. Ivan na pučini	390831.98	4988653.55	45°02'34,53"	13°36'49,87"
Grunj	398615.31	4974275.63	44°54'52,87"	13°42'55,97"
Pličina Albanež	413114.79	4954078.27	44°44'05,34"	13°54'09,58"
Rt Margarina, Susak	444663.25	4927401.50	44°29'52,12"	14°18'14,21"
Hrid Masarine	467594.93	4908934.98	44°19'58,64"	14°35'36,73"
Veli rat, Dugi otok	485525.37	4888758.41	44°09'06,78"	14°49'08,39"

2) Rt, Dugi otok – otok Garmenjak veli – otok Mrtovac – otok Balun – otok Purara – **hrid Klint**[188] – hrid Blitvenica – hrid Mulo – Rat (otok Drvenik mali) – jugozapadni rt otoka Vodnjak – rt Proizd – **hrid Čančir**[189] – **rt Kaleb**[190] (Kopište) – rt Veljeg mora (otok Lastovo) – rt Struga (otok Lastovo) – otočić Glavat – rt Korizmeni (otok Mljet).

Projekcija: UTM 33 (12° E – 18° E, sjeverna hemisfera) Datum: WGS84			**Datum: WGS84**	
Ime točke	**X (m)**	**Y (m)**	**N. LAT** (j)	**E. LONG** (l)
Rt, Dugi otok	512959.16	4859176.25	43° 53’ 08.06”	15° 09’ 40.78”
Garmenjak veli	514528.44	4856996.79	43° 51’ 57.31”	15° 10’ 50.89”
Mrtovac	518500.82	4852396.26	43° 49’ 27.87”	15° 13’ 48.29”
Balun	520445.92	4850194.57	43° 48’ 16.32”	15° 15’ 15.07”
Purara	535171.26	4838256.43	43° 41’ 47.37”	15° 26’ 11.28”
Hrid Klint	535722.02	4837840.20	43° 41’ 33.79”	15° 26’ 35.78”
Blitvenica	546335.63	4830332.06	43° 37’ 28.32”	15° 34’ 27.58”
Hrid Mulo	574213.80	4818342.27	43° 30’ 51.59”	15° 55’ 05.51”
Rat, Drvenik mali	585343.23	4810828.38	43° 26’ 43.78”	16° 03’ 16.91”
Rt Klobuk, Vodnjak *Veli*	606496.23	4780383.70	43° 10’ 07.38”	16° 18’ 36.54”
Rt Proizd, Proizd	631020.68	4760199.97	42° 58’ 59.45”	16° 36’ 25.19”
Hrid Čančir	633569.69	4754086.80	42° 55’ 39.76”	16° 38’ 12.44”
Rt Kaleb, Kopište	639897.14	4734306.79	42° 44’ 54.71”	16° 42’ 33.76”
Rt Veljeg mora, Lastovo	650797.76	4731704.96	42° 43’ 22.97”	16° 50’ 30.53”
Rt Struga, Lastovo	654458.00	4731796.84	42° 43’ 23.32”	16° 53’ 11.47”
Glavat	675576.08	4736950.69	42° 45’ 53.96”	17° 08’ 45.19”
Rt Korizmeni, Mljet	690525.83	4738420.24	42° 46’ 28.71”	17° 19’ 44.24”

188 Polazna točka na hridi Klint nije navedena u članku 18.3)b) Pomorskog zakonika, ali ju je neminovno uvrstiti jer spojnica ravne crte otok Purara – hrid Blitvenica siječe hrid Klint na dva dijela. Time ispravljamo grešku da se hrid Klint jednim dijelom ne nalazi u teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

189 Umjesto polazne točke na rtu Velo Dance (otok Korčula) treba uvrstiti polaznu točku na hridi Čančir u članku 18.3)b) Pomorskog zakonika, jer spojnica ravne crte rt Proizd – rt Velo Dance (otok Korčula) siječe hrid Čančir na dva dijela.

190 Potrebno je zamijeniti naziv *jugozapadni rt otoka Kopište* u članku 18. 3)b) Pomorskog zakonika – nazivom *rt Kaleb*.

3) rt Gruj (otok Mljet) – južni rt otoka Sv. Andrija – jugoistočni rt otoka Mrkan – rt Zarubača

Projekcija: UTM 33 (12° E – 18° E, sjeverna hemisfera) Datum: WGS84			**Datum: WGS84**	
Ime točke	**X (m)**	**Y (m)**	**N. LAT** (j)	**E. LONG** (l)
Rt Gruj, Mljet	725131.71	4729683.53	42° 41’ 12.03”	17° 44’ 53.01”
S rt, Sv. Andrija	742077.59	4725536.08	42° 38’ 39.22”	17° 57’ 10.38”
SE rt, Mrkan	762262.06	4718269.08	42° 34’ 20.20”	18° 11’ 43.41”
Rt Zarubača	765457.67	4716857.99	42° 33’ 30.60”	18° 14’ 01.00”

UDALJENOSTI IZMEĐU POLAZNIH TOČAKA
(DUŽINE RAVNIH POLAZNIH CRTA REPUBLIKE HRVATSKE)

Polazne točke ravnih polaznih crta UTM 33 (12° E – 18° E, sjeverna hemisfera) Datum: WGS84	**Dužina M (m)**
Rt Kostanjija – Altiež	7,96 (14743,3)
Altiež – *Pličina Mramori*	3,06 (5665,7)
Pličina Mramori – Hrid Sv. Ivan na pučini	6,52 (12074,1)
Hrid Sv. Ivan na pučini – Grunj	8,83 (16349,5)
Grunj – *Pličina Albanež*	13,42 (24863,0)
***Pličina Albanež – Rt Margarina*, Susak**	**22,31 (41315,3)**
Rt Margarina, Susak – Hrid Masarine	15,90 (29442,7)
Hrid Masarine – *Veli rat*, Dugi otok	14,57 (26992,5)
Rt, Dugi otok – Garmenjak veli	1,45 (2685,6)
Garmenjak veli – Mrtovac	3,28 (6078,2)
Mrtovac – Balun	1,59 (2937,8)
Balun – Purara	10,24 (18956,7)
Purara – Hrid Klint	0,37 (690,3)
Hrid Klint – Blitvenica	7,02 (13000,8)
Blitvenica – Hrid Mulo	16,39 (30347,1)
Hrid Mulo – *Rat*, Drvenik mali	7,25 (13428,4)
Rat, Drvenik mali – *Rt Klobuk,* Vodnjak *Veli*	20,02 (37071,9)
Rt Klobuk, Vodnjak *Veli* – *Rt Proizd,* Proizd	17,15 (31762,1)
Rt Proizd, Proizd – Hrid Čančir	3,58 (6623,3)
Hrid Čančir – *SW rt,* Kopište	11,21 (20767,4)
SW rt, Kopište – *Rt Veljeg mora,* Lastovo	6,05 (11206,8)
Rt Veljeg mora, Lastovo – *Rt Struga,* Lastovo	1,98 (3661,4)
Rt Struga, Lastovo – Glavat	11,74 (21737,9)
Glavat – *Rt Korizmeni*, Mljet	8,11 (15021,8)
Rt Gruj, Mljet – *S rt*, Sv. Andrija	9,42 (17446,0)
S rt, Sv. Andrija – *SE rt*, Mrkan	11,58 (21452,8)
SE rt, Mrkan – *Rt Zarubača*	1,89 (3493,3)

Najveća dužina pojedinačnog segmenta ravne polazne crte Republike Hrvatske nalazi se, dakle, na spojnici između polaznih točaka: Pličina Albanež – Rt Margarina (otok Susak) i iznosi 22,3 M (41,3 km).

4.5.2. Prijedlog za preciznije određivanje dviju polaznih točaka normalnih polaznih crta

Uz sustav ravnih polaznih crta, hrvatski zakonodavac je koristo i normalne polazne crte na krajnjem južnom i sjevernom dijelu obale te uzduž obale nekih otoka.[191] Prije iznošenja naših prijedloga za preciznije određivanje dviju polaznih točaka normalnih polaznih crta, treba podsjetiti na sadržaj članaka 5. i 6. Konvencije iz 1982.:

"*Normalna polazna crta*

Ako nije drukčije određeno Konvencijom, normalna je polazna crta za mjerenje širine teritorijalnog mora crta niske vode uzduž obale, kako je naznačena na pomorskim kartama krupnog mjerila koje obalna država službeno priznaje.

Grebeni

Za otoke koji se nalaze na atolima ili otoke uzduž kojih se nalazi niz grebena, polazna je crta za mjerenje širine teritorijalnog mora crta niske vode na grebenu u smjeru mora, kako je označena na pomorskim kartama koje obalna država službeno priznaje."

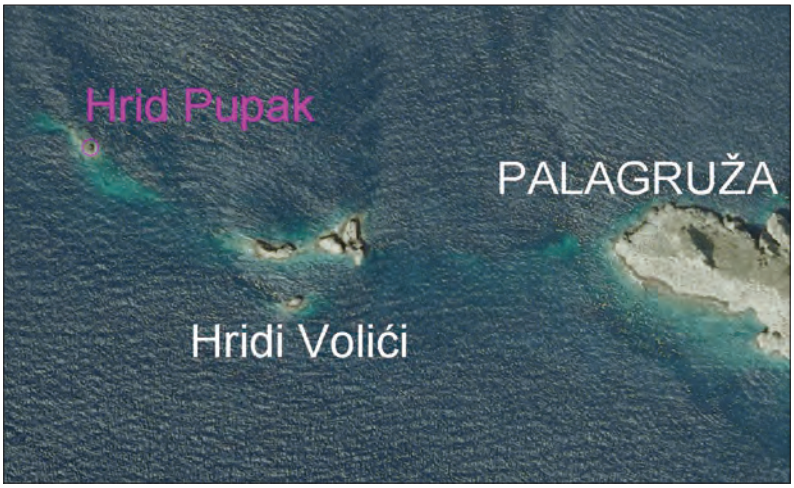
Za otoke Palagružu i Galijulu, najizbočenije hrvatske otoke prema pučini, nemamo službene pomorske karte krupnog mjerila, ali imamo ortofotokarte mjerila 1:5000 (2009.). Budući da je to dovoljno krupno mjerilo za određivanje polaznih točaka normalnih polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, dajemo prijedlog i za polazne točke normalne polazne crte – da koordinate budu geografske u datumu WGS84 (u tablici dolje).

TABLICA S POLAZNIM TOČKAMA NORMALNIH POLAZNIH CRTA OD KOJIH BI SE MOGLA MJERITI ŠIRINA TERITORIJALNOG MORA REPUBLIKE HRVATSKE

		Projekcija: UTM 33 (12° E – 18° E, sjeverna hemisfera) Datum: WGS84		**Datum: WGS84**	
Br. Točke	**Ime točke**	**X (m)**	**Y (m)**	**N, LAT (j)**	**E, LONG (l)**
1.	Hrid Pupak (Palagruža)	602540,35	4694310,97	42°23'39,57"	16°14'45,09"
2.	Galijula	610260,72	4692596,91	42°22'40,21"	16°20'21,51"

191 Članak 18.(2)1) Pomorskog zakonika iz 2004.

SLIKE SEGMENATA ORTOFOTOKARATA S UCRTANIM POLAZNIM TOČKAMA NORMALNIH POLAZNIH CRTA OD KOJIH SE MJERI ŠIRINA TERITORIJALNOG MORA REPUBLIKE HRVATSKE



(13.) SADAŠNJE RAVNE POLAZNE CRTE S POLAZNIM TOČKAMA OD KOJIH SE MJERI ŠIRINA TERITORIJALNOG MORA REPUBLIKE HRVATSKE

Izvor: Hrvatski hidrografski institut, Split, 2011.

4.5.3. Ravne polazne crte od kojih bi se mogla mjeriti širina teritorijalnog mora Republike Hrvatske

Uz postojeće ravne polazne crte od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora Republike Hrvatske, u ovome odjeljku navode se i njihove potencijalne korekcije – brišu se neke postojeće polazne točke ravnih polaznih crta i dodaju nove. Time bi i udaljeni hrvatski otoci mogli bi biti obuhvaćeni pravnim režimom unutrašnjih morskih voda, i to u skladu sa svim konvencijskim pravilima o povlačenju ravnih polaznih crta.

Djelomične korekcije odnose se na polazne točke ravnih polaznih crta u članku 18. 3)c) Pomorskog zakonika, počevši od sjeverozapada prema jugu Republike Hrvatske. Time se dobije se samo jedan kontinuirani niz ravnih polaznih crta:

rt Lako[192] – rt Kostanjija – otok Altiježˇ – pličina Mramori – hrid Sv. Ivan na pučini – otok Grunj – pličina Albanež – rt Margarina (otok Susak) – hrid Masarine – **rt Turnara (Dugi otok)** – **rt Zagarine (Dugi otok)** – **Mežanj** – **rt Lopata (Dugi otok)** – otok Garmenjak veli – otok Mrtovac – otok Balun – otok Purara – **hrid Klint** – hrid Blitvenica – hrid Mulo – Rat (otok Drvenik mali) – **sjeverozapadni rt otoka Jabuka** – **jugozapadni rt otoka Jabuka** – **Kamik** – **Brusnik** – **Mala Gatula** – **rt Kanula (otok Sušac)** – rt Veljeg mora (otok Lastovo) – rt Struga (otok Lastovo) – otočić Glavat – **Htid Štit** – **rt Lenga (otok Mljet)** – **Vanji Školj** – **Ogiran** – **Dugi rat (otok Mljet)** – južni rt otoka Sv. Andrija – jugoistočni rt otoka Mrkan – **rt Mali Pač** – **rt Veli Pač** – **Vanji Školj (Molunat)** – **rt (Kupica, poluotok Oštra)**

TABLICA S POSTOJEĆIM I NOVIM POLAZNIM TOČKAMA RAVNIH POLAZNIH CRTA OD KOJIH BI SE MOGLA MJERITI ŠIRINA TERITORIJALNOG MORA REPUBLIKE HRVATSKE

		Projekcija: UTM 33 (12° E – 18° E, sjeverna hemisfera) Datum: WGS84		**Datum: WGS84**	
Br. Točke	**Ime točke**	**X (m)**	**Y (m)**	**N, LAT (j)**	**E, LONG (l)**
1	***Rt Lako***	**381991,97**	**5038139,05**	**45°29'12.48"**	**13°29'23.58"**
2	*Rt Kostanjija*	385538,34	5020543,99	45°19'44,63"	13°32'21,61"
3	Altiježˇ	387507,08	5005932,76	45°11'52,44"	13°34'03,94"

192 Na *rtu Lako* je najzapadnija točka hrvatskoga kopna i to bi bila prva polazna točka potencijalnih novih ravnih polaznih crta Republike Hrvatske, počevši od sjeverozapada prema jugu naše države.

4	*Pličina Mramori*	387529,27	5000267,14	45°08'48,91"	13°34'09,56"
5	Hrid Sv. Ivan na pučini	390831,98	4988653,55	45°02'34,53"	13°36'49,87"
6	Grunj	398615,31	4974275,63	44°54'52,87"	13°42'55,97"
7	*Pličina Albanež*	413114,79	4954078,27	44°44'05,34"	13°54'09,58"
8	*Rt Margarina*, Susak	444663,25	4927401,50	44°29'52,12"	14°18'14,21"
9	Hrid Masarine	467594,93	4908934,98	44°19'58,64"	14°35'36,73"
10	***Rt Turnara,* Dugi otok**	**485914,01**	**4888124,33**	**44°08'46,26"**	**14°49'25,95"**
11	***Rt Zagarine*, Dugi otok**	**486238,91**	**4887775,30**	**44°08'34,97"**	**14°49'40,61"**
12	**Mežanj**	**493212,72**	**4882058,16**	**44°05'30,02"**	**14°54'54,77"**
13	***rt*, Dugi otok**	**508241,64**	**4863793,78**	**43°55'37,97"**	**15°06'09,62"**
14	Garmenjak veli	514528,44	4856996,79	43°51'57,31"	15°10'50,90"
15	Mrtovac	518500,82	4852396,26	43°49'27,87"	15°13'48,29"
16	Balun	520445,92	4850194,57	43°48'16,32"	15°15'15,07"
17	Purara	535171,26	4838256,43	43°41'47,37"	15°26'11,28"
18	**Hrid Klint**	**535722,02**	**4837840,20**	**43°41'33,79"**	**15°26'35,79"**
19	Blitvenica	546335,63	4830332,06	43°37'28,32"	15°34'27,58"
20	Hrid Mulo	574213,80	4818342,27	43°30'51,59"	15°55'05,51"
21	*Rat*, Drvenik mali	585343,23	4810828,38	43°26'43,78"	16°03'16,91"
22	***NW rt*, Jabuka**	**537358,06**	**4771146,48**	**43°05'31,62"**	**15°27'32,47"**
23	***SW rt,* Jabuka**	**537330,69**	**4771087,09**	**43°05'29,70"**	**15°27'31,25"**
24	**Kamik**	**557808,12**	**4763163,48**	**43°01'08,22"**	**15°42'34,01"**
25	**Brusnik**	**565193,43**	**4761729,56**	**43°00'19,59"**	**15°47'59,66"**
26	**Mala Gatula**	**581221,05**	**4756088,42**	**42°57'11,19"**	**15°59'44,57"**
27	**Rt Kanula, Sušac**	**621798,68**	**4733999,45**	**42°44'55,86"**	**16°29'17,69"**
28	*Rt Veljeg mora,* Lastovo	650797,76	4731704,96	42°43'22,97"	16°50'30,53"
29	*Rt Struga,* Lastovo	654458,00	4731796,84	42°43'23,32"	16°53'11,47"
30	Glavat	675576,08	4736950,69	42°45'53,96"	17°08'45,19"
31	**Hrid Štit**	**690852,70**	**4738120,63**	**42°46'18,72"**	**17°19'58,25"**
32	***Rt Lenga*, Mljet**	**695103,01**	**4736519,91**	**42°45'23,02"**	**17°23'03,14"**
33	**Vanji školj**	**696464,95**	**4736101,88**	**42°45'08,22"**	**17°24'02,48"**
34	**Ogiran**	**709456,34**	**4732194,25**	**42°42'49,29"**	**17°33'28,22"**
35	***Dugi rat,* Mljet**	**720989,86**	**4730178,27**	**42°41'32,38"**	**17°41'51,90"**
36	*S rt*, Sv, Andrija	742077,59	4725536,08	42°38'39,22"	17°57'10,38"
37	*SE rt*, Mrkan	762262,06	4718269,08	42°34'20,20"	18°11'43,41"
38	***Rt Mali Pač***	**769024,03**	**4713887,85**	**42°31'50,02"**	**18°16'32,11"**
39	***Rt Veli Pač***	**770093,71**	**4713113,32**	**42°31'23,61"**	**18°17'17,61"**
40	**Vanji školj (Molunat)**	**782185,92**	**4704466,16**	**42°26'28,22"**	**18°25'51,36"**
41	***rt* (Kupica, poluotok Oštra)**	**789604,87**	**4699721,21**	**42°23'44,83"**	**18°31'06,90"**

UDALJENOSTI IZMEĐU POSTOJEĆIH I POTENCIJALNIH NOVIH POLAZNIH TOČAKA RAVNIH POLAZNIH CRTA OD KOJIH BI SE MOGLA MJERITI ŠIRINA HRVATSKOGA TERITORIJALNOG MORA

Polazne točke ravnih polaznih crta UTM 33 (12° E – 18° E, sjeverna hemisfera) Datum: WGS84	**Dužina M (m)**
Rt Lako – *Rt Kastanjija*	9,69 (17948,9)
Rt Kostanjija – Altiež	7,96 (14743,3)
Altiež – *Pličina Mramori*	3,06 (5665,7)
Pličina Mramori – Hrid Sv. Ivan na pučini	6,52 (12074,1)
Hrid Sv. Ivan na pučini – Grunj	8,83 (16349,5)
Grunj – *Pličina Albanež*	13,42 (24863,0)
Pličina Albanež – *Rt Margarina*, Susak	22,31 (41315,3)
Rt Margarina, Susak – Hrid Masarine	15,90 (29442,7)
Hrid Masarine – ***Rt Turnara*****, Dugi otok**	14,97 (27724,9)
Rt Turnara**, Dugi otok – *Rt Zagarine*****, Dugi otok**	0,26 (476,9)
Rt Zagarine**, Dugi otok – Mežanj**	4,87 (9017,7)
Mežanj – *rt,* Dugi otok	12,77 (23652,8)
***rt,* Dugi otok –** Garmenjak veli	5,00 (9258, 7)
Garmenjak veli – Mrtovac	3,28 (6078,2)
Mrtovac – Balun	1,59 (2937,8)
Balun – Purara	10,24 (18956,7)
Purara – **Hrid Klint**	0,37 (690,3)
Hrid Klint – Blitvenica	7,02 (13000,8)
Blitvenica – Hrid Mulo	16,39 (30347,1)
Hrid Mulo – *Rat*, Drvenik mali	7,25 (13428,4)
Rat, Drvenik mali **– *NW rt*, Jabuka**	***33,62 (62267,4)***
NW rt**, Jabuka – *SW rt,* Jabuka**	0,04 (65,4)
***SW rt,* Jabuka – Kamik**	11,86 (21957,0)
Kamik – Brusnik	4,06 (7523,0)
Brusnik – Mala Gatula	9,17 (16991,4)
Mala Gatula – *Rt Kanula,* Sušac	24,94 (46200,3)
***Rt Kanula,* Sušac** – *Rt Veljeg mora,* Lastovo	15,71 (29089,7)
Rt Veljeg mora, Lastovo – *Rt Struga,* Lastovo	1,98 (3661,4)

Rt Struga, Lastovo – Glavat	11,74 (21737,9)
Glavat – **Hrid Štit**	8,27 (15321,3)
Hrid Štit – *Rt Lenga*, Mljet	2,45 (4541,7)
***Rt Lenga*, Mljet – Vanji školj (Mljet)**	0,77 (1424,6)
Vanji školj (Mljet) – Ogiran	7,33 (13566,3)
Ogiran – *Dugi rat,* Mljet	6,32 (11708,4)
***Dugi rat,* Mljet** – *S rt*, Sv, Andrija	11,66 (21592,6)
S rt, Sv, Andrija – *SE rt*, Mrkan	11,58 (21452,8)
SE rt, Mrkan – ***Rt Mali Pač***	2,51 (4641,1)
Rt Mali Pač – Rt Veli Pač	0,71 (1320,6)
***Rt Veli Pač* – Vanji školj (Molunat)**	8,03 (14865,9)
Vanji školj (Molunat) – *rt* (Kupica, poluotok Oštra)	4,76 (8806,5)

Najdulji pojedinačni segment novih ravnih polaznih crta od kojih bi se mogla mjeriti širina teritorijalnog mora Republike Hrvatske, nalazio bi se, dakle, na spojnici između polaznih točaka: *Rat*, Drvenik mali – Jabuka i iznosio bi 33,62 M (62,3 km).

(14.) RAVNE POLAZNE CRTE S POSTOJEĆIM I POTENCIJALNIM NOVIM POLAZNIM TOČKAMA OD KOJIH BI SE MOGLA MJERITI ŠIRINA TERITORIJALNOG MORA REPUBLIKE HRVATSKE

Izvor: Hrvatski hidrografski institut, Split, 2011.

Ravne polazne crte od kojih se mjeri širina hrvatskoga teritorijalnog mora djelomično korigirane u navedenim polaznim točkama, rezultirale bi i potencijalnim novim površinama morskih prostora pod suverenošću naše države, kao i pojaseva u kojima ostvaruje svoja suverena prava ili jurisdikcijska ovlaštenja.

POTENCIJALNE NOVE POVRŠINE MORSKIH PROSTORA REPUBLIKE HRVATSKE

Filipović, V. (srpanj 2011.): ***Gauß-Krüger***ova projekcija (16° 30'); Datum: Bessel 1841 Vektor obalne crte kopna i otoka u mjerilu 1:25000	
Površina mora Republike Hrvatske	**32 418,6 km²**
Površina **untrašnjih morskih voda** RH (UMV)	15 825,4 km²
Površina **teritorijalnog mora** RH (TM)	16 593,2 km²
Površina **ZERP**-a i **epikontinentskog pojasa** RH (EP)	23 005,3 km²
Ukupna površina mora RH (UMV, TM, ZERP, EP**)**	**55 423,9 km²**

SLUŽBENI PODACI O POVRŠINAMA SADAŠNJIH MORSKIH PROSTORA REPUBLIKE HRVATSKE

Frančula, N. (2001): Digitalna kartografija, Geodetski fakultet, Zagreb	
Površina mora Republike Hrvatske	**31 479 km²**
Površina **untrašnjih morskih voda** RH (UMV)	12 498 km²
Površina **teritorijalnog mora** RH (TM)	18 981 km²
Površina **ZERP**-a i **epikontinentskog pojasa** RH (EP)	23 870 km²
Ukupna površina mora RH (UMV, TM, ZERP, EP**)**	**55 349 km²**

Ako se postojeće ravne polazne crte od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora Republike Hrvatske, djelomično korigiraju u predloženim polaznim točkama, rezultat je povećanje površine unutrašnjih morskih voda RH približno za 3 327 km², smanjenje površine teritorijalnog mora RH približno za 2 388 km² te smanjenje površine Zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa (ZERP) RH kao i epikontinentskog pojasa RH približno za 865 km².

5. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Iz analize nacionalnih propisa kojima su normirane ravne polazne crte ispred obala dvadeset i šest sredozemnih država, kao i ostalih dokumenata koji upućuju na način njihovoga povlačenja, jasno proizlazi zaključak o vrlo širokom tumačenju konvencijskih pravila, a u nekim slučajevima i o njihovom izravnom kršenju. Proizvoljnim tumačenjem pojmova "razvedene i duboko usječene obale", "historijskih zaljeva" ili "niza otoka uzduž obale u njezinoj neposrednoj blizini", neke od njih znatno su protegnule prema pučini prostore svojih državnih područja na moru.[193]

Iako je takvo njihovo postupanje predmet kritike u brojnim radovima međunarodnopravne doktrine, većina država ipak ne prosvjeduje zbog ravnih polaznih crta povučenih usuprot pravilima iz konvencija o pravu mora.[194] Izuzetak su jedino Sjedinjene Američke Države, koje su prosvjedovale zbog ravnih polaznih crta čak 25 država.

Istraživanje provedeno za svrhe ovoga rada pokazalo je da su se od konvencijskih pravila u Sredozemlju najviše udaljile Italija, Albanija, Egipat i Španjolska, prvenstveno zbog zatvaranja brojnih zaljeva koji ne ispunjavaju uvjet polukruga, odnosno zbog povlačenja crta duljih od 24 milje na njihovim ulazima. U istovjetnim propisima članka 7. Konvencije iz 1958. i članka 10. Konvencije iz 1982. jasno su navedena mjerila za zatvaranje graničnom crtom unutrašnjih morskih voda unutar zaljeva. Zaljev koji kumulativno ne ispunjava ta mjerila nije zaljev u međunarodnopravnom smislu i na njega se primjenjuju opća pravila o načinu mjerenja širine teritorijalnog mora, uzimajući kao polaznu crtu – crtu niske vode. Ipak, osim obala gore spomenutih država, brojni su primjeri zanemarivanja tih pravila i u drugim dijelovima Sredozemnog mora, posebice uzduž obala Francuske, Alžira, Tunisa i Maroka.

Uključujući u svoje unutrašnje morske vode zaljeve koji ne ispunjavaju te uvjete, neke sredozemne države su se pozivale i na svoja tzv. "historijska prava". U svrhu dokazivanja tih navodnih prava, isticale su svoju dugu, isključivu i neosporavanu uporabu zaljeva, a ponekad i njihovu iznimnu važnost za sigurnost zemlje kao i za prehranu stanovništva zbog ovisnosti o ribolovu u području zaljeva.

Nedostatak definicije historijskih zaljeva kao i uvjeta za njihovo proglašavanje u konvencijama o pravu mora, nedvojbeno je pokazatelj velike podijeljenosti država oko tog pitanja, posebice stoga što je pravna podloga za njegovo uređenje pripremljena još krajem pedesetih godina prošlog stoljeća u dvjema studijama Ujedinjenih

193 Scovazzi smatra da je takvo tumačenje pojmova iz konvencijskih odredbi o ravnim polaznim crtama "dovelo do tendencije da se njihovim povlačenjem kao unutrašnje morske vode omeđuju sve veće površine mora." Tako T. SCOVAZZI, *La linea di base del mare territoriale negli stati costieri del Mediterraneo*…, str. 132.

194 Više vidi: R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *o.c.*, str. 46-47.

naroda. Ipak, konvencije su propisale najveću dopuštenu širinu ulaza u zaljev – od 24 morske milje, pa su neki zaljevi, koji su u prošlosti smatrani historijskima, zadovoljili kriterije za zaljeve u međunarodnopravnom smislu i po toj osnovi pripadaju unutrašnjim morskim vodama.

Među maksimalistički povučenim ravnim polaznim crtama u Sredozemnome moru, posebno se ističe sustav koji je uzduž svih svojih obala uspostavila nama susjedna Italija. U pogledu većine njezinih ravnih polaznih crta može se postaviti pitanje međunarodnopravne dopustivosti, posebice onih povučenih na osamljene otoke te uz dijelove njezinih gotovo ravnih obala.

Nasuprot tom sustavu, na istočnoj strani Jadranskog mora ravne su polazne crte Republike Hrvatske, koje ne sežu ni do granica što ih dopušta međunarodno pravo. Iako je, dakle, Italija kao i brojne druge države s kojima Hrvatska dijeli Sredozemno more, prekoračila granice koje u pogledu povlačenja ravnih polaznih crta postavlja međunarodno pravo, a naša država do danas nije ni iskoristila mogućnosti koje joj to pravo pruža, ipak valja upozoriti na važnost odabira primjerenog načina i pogodnog trenutka za ispravljanje njezinih ravnih polaznih crta.

Način njihove korekcije predložen u ovome radu, koji bi omogućio da se ravnim polaznim crtama napokon obuhvate udaljeni hrvatski otoci neopravdano ostavljeni izvan unutrašnjih morskih voda, u cijelosti ispunjava sve uvjete iz konvencijskih odredbi. Nove ravne polazne crte koje bi zatvarale otoke Svetac, Vis, Biševo i Sušac, te otočiće Jabuku, Kamnik i Brusnik ne bi se pri povlačenju znatno udaljile od općeg smjera obale, a morski prostori unutar tih crta dovoljno su tijesno povezani s kopnenim područjem da bi bili podvrgnuti režimu unutrašnjih morskih voda.

Takvom izmjenom ravnih polaznih crta povećao bi se prostor unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske, a novi dijelovi nešto umanjenoga teritorijalnog mora zašli bi u zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZRRP). Zbog toga bi se prostor ZERP-a odnosno epikontinentskog pojasa neznatno umanjio. Međutim, taj dio podmorja, izgubivši status epikontinentskog pojasa, postao bi dijelom teritorijalnog mora, čime bi se povećalo hrvatsko državno područje na moru.

Posebno valja istaknuti da predložene izmjene ni na koji način ne bi utjecale na već utvrđenu vanjsku granicu epikontinentskog pojasa odnosno zaštićenoga ekološko-ribolovnog pojasa, koji tek treba razgraničiti s Republikom Italijom. Upravo bi vrijeme nakon postizanja sporazuma o razgraničenju gospodarskih pojaseva dviju država (odnosno zaštićenoga ekološko-ribolovnog pojasa Hrvatske i ekološke zone Italije), bio i najpogodniji trenutak ispravljanja ravnih polaznih crta ispred hrvatske obale.[195]

195 Time bi se izbjegla moguća reakcija Italije da na korekciju hrvatskih ravnih polaznih crta uzvrati ispravljanjem svojih ravnih polaznih crta na zapadnoj obali Jadrana. S obzirom na nove vanjske granice teritorijalnog mora obiju država, Italija bi mogla osporavati postojeću crtu razgraničenja epikontinentskog pojasa, pozivajući se na bitne promjene okolnosti.

Predloženim umjerenim korigiranjem tih crta i zatvaranjem tzv. "džepova" između dijelova teritorijalnog mora postigla bi se cjelovitost morskog područja pod suverenošću naše države, što bi omogućilo i djelotvorniju zaštitu morskog okoliša kao i živih bogatstava. Time bi se ostvarile i brojne prednosti vezane uz nadzor toga područja, posebice u pogledu nedopuštene trgovine i ribolova, koji bi u prostoru obuhvaćenom novom državnom granicom na moru za strane ribare bio zabranjen. Valja podsjetiti da je u gospodarskim pojasevima ili sličnim zonama država članica Europske unije ribolov slobodan za sve njihove ribare, a u teritorijalnome moru još uvijek je rezerviran za domaće ribare. Ipak, u pogledu režima ribolova u teritorijalnim morima zemalja članica EU krajem 2012. mogu nastupiti promjene, jer zasada još uvijek nije formalno potvrđeno produljnje sporazuma prema kojem svaka članica može zabraniti ribarenje u svom teritorijalnome moru.

Uzimajući u obzir tu mogućnost, od posebne je važnosti za Republiku Hrvatsku učinak djelomičnog ispravljanja ravnih polaznih crta na povećanje prostora njezinih unutrašnjih morskih voda, kao područja trajnoga isključivog prava ribolova za hrvatske ribare. Upravo u morskim prostorima sadašnjih neprirodnih uvlaka uokolo otoka koje bi obuhvatile nove ravne polazne crte, stanovnici već stoljećima ribare i uglavnom žive od te djelatnosti. Ispravak te neprirodne vanjske granice unutrašnjih morskih voda temeljna je svrha predložene djelomične korekcije ravnih polaznih crta od kojih se mjeri širina hrvatskoga teritorijalnog mora. Predloženim ispravcima obuhvatile bi se i pojedine polazne točke, čije je preciznije određivanje s geodetsko-geoinformatičkog stajališta nužan preduvjet za točno utvrđivanje hrvatske državne granice na moru.

Summary:

BASELINES IN THE MEDITERRANEAN SEA
with a Special Reference to the Issue of the Correction
of the Croatian Straight Baselines

This paper analyses the implementation of the rules of international law of the sea relating to the outer limits of the internal waters in the practice of Mediterranean coastal states. In addition to national legislation by which normal or straight baselines are defined in front of their coastlines, special consideration is given to issues relating to the enclosure of historic bays, especially those of significant width, claimed by Italy (Gulf of Taranto) and Libya (Gulf of Sidra). Although the conventions on the law of the sea have explicitly recognized the existence of historical bays, they have failed to regulate the conditions for the establishment of legal title on historical basis, thus leaving them in the domain of customary international law. The largest deviations occur in the drawing of straight baselines, from which the breadth of territorial waters is measured. Rules contained in Article 7 of the 1982 Convention (i.e. Article 4 of the Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone) were observed only by several of the nineteen Mediterranean states applying the method. As especially questionable, emphasis should be given on straight baselines drawn by Albania, Italy, Egypt and Spain, whose coastlines in the greatest part cannot be considered deeply indented and cut into, or fringed by islands. As an example of straight baselines that fulfil all conditions laid down by international law in the sense of their application, we need to stress the straight baselines from which the breadth of the territorial waters of the Republic of Croatia is measured. However, since they have been drawn restrictively, some remote Croatian islands remained outside their reach, so that the areas between them and the mainland remain outside the legal regime of internal waters. Therefore the Croatian state territory at sea nowadays does not encompass all areas allowed by international law. The question of a partial correction of straight baselines for measuring the breadth of the Croatian territorial sea has also been considered from the technical point of view.

Keywords: *normal baselines, straight baselines, internal waters, territorial sea, historic bays, the Mediterranean Sea.*

UVOĐENJE POREZA PO TONAŽI BRODA U POMORSKO ZAKONODAVSTVO REPUBLIKE HRVATSKE

Prof. dr. sc. DOROTEA ĆORIĆ*

UDK 336.226:374.791.2](497.5)
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 17.5.2011.
Prihvaćeno za tisak: 15.6.2011.

Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. godine mijenjaju se uvjeti poslovanja brodara u međunarodnoj plovidbi na način da se uvodi sustav plaćanja po tonaži broda ili tzv. tonažni porez.

Na taj se način poseban porezni tretman brodara u Republici Hrvatskoj usklađuje s odgovarajućim poreznim olakšicama u većini europskih država.

U radu se ističu razlozi uvođenja navedenog sustava u hrvatsko pomorsko zakonodavstvo, kao i njegova osnovna obilježja prema novim rješenjima Pomorskog zakonika.

Porezna rasterećenja brodarskih društava smatraju se državnom potporom. S tim u svezi u radu je posebna pažnja posvećena mjerilima iz Smjernica EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu iz 2004. godine prema kojima se procjenjuje dopuštenost određene potpore.

***Ključne riječi**: državna potpora, tonažni porez, tonažna dobit, brod, pomorski prijevoz, poslovođa.*

* Dr. sc. Dorotea Ćorić, izvanredna profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: dcoric@pravri.hr.

1. UVODNE NAPOMENE

Uvjeti poslovanja brodara u međunarodnoj plovidbi prvi su put bili regulirani čl. 428.- 429. Pomorskog zakonika iz 2004. godine[1].

Članak 429. st. 1. Zakonika propisuje da trgovačka društva koja su registrirana i obavljaju brodarsku djelatnost ne plaćaju porez na dobit koju ostvare od iskorištavanja brodova u međunarodnoj plovidbi.

U skladu sa stavkom 2. istoga članka ne plaćaju porez ni na dobit koju ostvare od prodaje brodova, prodaje dionica ili udjela u trgovačkim brodarskim društvima koja posluju u međunarodnoj plovidbi, kao niti na dobiti od dividende od dionica koje imaju u trgovačkim brodarskim društvima koja posluju u međunarodnoj plovidbi.

Za potrebe navedenih članaka brodom u međunarodnoj plovidbi smatrao se brod koji plovi iz hrvatske u stranu luku i obrnuto ili između stranih luka ili plovi na otvorenom moru ili u teritorijalnim vodama stranih država radi pružanja usluga vezanih uz djelatnosti na pučini kao što su istraživanje i iskorištavanje energenata i slično.[2]

Porezno rasterećenje koje se dodjeljuje hrvatskim brodarima navedenim rješenjem Zakonika iz 2004. godine nedvojbeno se može smatrati državnom potporom.

Uvedeno je sa svrhom da se poveća konkurentnost hrvatskih pomorskih prijevoznika, te da se potakne obnova flote i povratak brodova pod hrvatsku zastavu.[3]

Međutim, navedene odredbe Zakonika nisu bile u skladu sa Smjernicama EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu. Smjernice, kao porezne olakšice, predviđaju naplaćivanje poreza na dobit brodarskim trgovačkim društvima prema tzv. sustavu plaćanja poreza po tonaži.

Obveza primjene Smjernica EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu proizlazi iz Odluke Vlade Republike Hrvatske o objavljivanju pravila EZ-a o potporama u prometu.[4]

U navedenoj Odluci, između ostalih, objavljene su i navedene Smjernice EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu.

---

1 Pomorski zakonik, N/N br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11.

2 Čl. 428. st. 1. PZ-a. Izmjenom iz 2007. PZ-a dodan je st.2. koji navodi da se brod u međunarodnom linijskom prometu koji obavlja linijski prijevoz između hrvatskih i stranih luka unutar granica Jadranskog mora ne smatra brodom u međunarodnoj plovidbi.

3 Kragić. P., *Utjecaj novina u Pomorskom zakoniku na poslovanje hrvatskih brodara*, Savjetovanje – Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, Zbornik radova, HDPP, Rijeka 2005. str. 90.-92.

4 N/N, br.141/08.

Nadalje, u čl.III Odluke navedeno je kako će se dopuštenost potpore u prometu u Republici Hrvatskoj ocjenjivati prema čl. 3. i 4. Zakona o državnim potporama[5] i čl. 9. Uredbe o državnim potporama[6], ali i temeljem materijalnih pravila iz navedene Odluke. To znači temeljem materijalnih pravila Smjernica EZ-a o državnim potporama u pomorskom prijevozu.

Republika je Hrvatska dužna uskladiti svoje pomorsko zakonodavstvo s pravnom stečevinom EU i u dijelu koji se odnosi na državne potpore i to prije stjecanja statusa punopravne članice.

S tim u svezi, najnovije izmjene Pomorskog zakonika uređuju pitanje državne potpore hrvatskim brodarima u obliku porezne olakšice na način da umjesto dosadašnjeg oslobađanja plaćanja poreza na dobit uvode, kao i u većini europskih država, tzv. tonažni sustav.

2. POREZ PO TONAŽI BRODA

Porez po tonaži broda ili tzv. tonažni porez *(tonnage tax)* poseban je način plaćanja poreza prema kojem se visina poreza, koju odgovarajuće brodarsko društvo ili brodarski poduzetnik plaća, u izravnoj vezi s tonažom koju on upotrebljava (*neto tonaža)*. Tonažni se porez plaća neovisno o njihovim stvarnim prihodima i rashodima.

Obračunava se tako da se na pretpostavljenu, virtualnu dobit brodarskog društva, koja se obračunava prema špekulativnoj profitnoj stopi s obzirom na tonažu kojom on raspolaže, primjeni stopa nacionalnog poreza na dobit.[7]

---

5 N/N, br. 104/05.

6 N/N, 50/2006.

7 Primjer obračuna prema UK *tonnage tax* ljestvici:
1. Od nula do 1000 jedinica neto tonaže, za svakih 100 jedinica neto tonaže - 0.60 funti
2. Od 1000 do 10000 jedinica neto tonaže, za svakih 100 jedinica tonaže - 0.45 funti
3. Od 10000 do 25000 jedinica neto tonaže, za svakih 100 jedinica tonaže - 0.30 funti
4. za svakih sljedećih 100 jedinica neto tonaže preko 25000 - 0.15.funti
Najprije se izračuna dnevna zarada određenog broda.
Npr. za brod od 17.371 neto tonaže prema navedenoj ljestvici dnevna zarada iznosi 68,40 funti.
10x 0.60 = 6
90x 0.45 = 40.50
73x 0.30 = 21.90
Tako dobivena dnevna zarada određenog broda pomnoži se s brojem dana poslovanja broda. Ako je to cijela godina onda će to iznositi 68,40x365 = 24966 funti. Na navedeni iznos primjeni se nacionalna stopa poreza na dobit.

U većini slučajeva, za obračun poreza koriste se razredi prema padajućoj skali. Na brodove manje tonaže primjenjuju se veći iznosi, po jedinici tonaže, u odnosu na brodove veće tonaže.

3. POREZ PO TONAŽI BRODA KAO DRŽAVNA POTPORA U EUROPSKOJ UNIJI

Dodjeljivanje potpora poduzetnicima koji djeluju na unutarnjem tržištu Unije posebno je opasno za njegovo funkcioniranje i ravnopravno tržišno natjecanje. Zbog toga se, pojedine vrste potpora unutar EU mogu dozvoliti samo pod određenim propisanim uvjetima i nakon što prijedlog ili program potpore, u posebnom postupku, odobri Komisija.

Osim općih pravila sustava dodjele državnih potpora u EU iz Osnivačkog ugovora,[8] potpore se reguliraju i posebnim pravilima.

Smjernicama o državnim potporama u pomorskom prijevozu iz 2004. godine propisuju se mjerila prema kojima će Europska komisija odobravati potpore u pomorskom prijevozu.[9]

Dodjelom potpora u pomorskom prijevozu nastoji se potaknuti pomorske interese Europske unije glede:

- ostvarenja sigurnog, učinkovitog i ekološki prihvatljivog pomorskog prijevoza,
- poticanja upisa brodova u upisnike država članica ili njihovog povratka iz otvorenih upisnika u upisnike država članica,
- poticanja i zaštite zaposlenja europskih pomoraca na brodovima koji viju zastave država članica,
- održavanja razine pomorskog znanja i iskustva,
- konsolidacije tzv. europske pomorske skupine djelatnosti (*maritime cluster*) ili pomorske i s njom povezane industrije,
- održavanja konkurentnosti europske flote na svjetskom tržištu, te
- promoviranja usluga na području međuobalnog prometnog povezivanja.

---

8 Opća pravila EU o državnim potporama sadržana su u čl. 87.-89. Ugovora o Ekonomskoj zajednici (UEZ), danas čl. 107.-109. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

9 Sa svrhom usklađivanja postupaka država članica glede dodjeljivanja potpora, Europska zajednica usvojila je prve Smjernice o državnim potporama u pomorskom prijevozu 1989. godine (Financial and fiscal measures concerning shipping operations with ships registered in the Community, SEC (89). Kako se one nisu pokazale učinkovitima, izmijenjene su 1997. godine novim Smjernicama (Community guidelines on State aid to maritime transport, OJ C 205, od 5.7.1997.) Primjena Smjernica iz 1997. godine polučila je bolje rezultate pa najnovije Smjernice iz 2004. prihvaćaju ista načela (Community guidelines on State aid to maritime transport, OJ C 13, 17.1. 2004.).

Smjernice, između ostalog, predviđaju poseban porezni tretman brodarskih društava.[10]

Njima, kao porezna mjera, kojom se nastoji potaknuti povratak brodova u upisnike država članica EZ-a kao i konkurentnost europske flote, predviđen je sustav naplaćivanja poreza s obzirom na tonažu kojim se zamjenjuje uobičajeni porez na dobit.

Mjere predviđene Smjernicama, ograničene su isključivo na djelatnosti pomorskog prometa, tj. prijevoz robe i putnika morem.[11] Pod određenim uvjetima, Smjernice predviđaju primjenu i na djelatnosti tegljenja i jaružanja.[12]

U slučajevima kada brodarska društva, osim pomorskog prijevoza, obavljaju i druge djelatnosti komercijalne prirode zahtijeva se transparentno vođenje knjigovodstva kako bi se spriječilo tzv. prelijevanje (*spill-over*) na te djelatnosti.

Sa svrhom da se potakne upis brodova u upisnike država članica, primjena tonažnog poreza kao porezne olakšice u načelu povezuje se sa zastavom jedne od država članica.

Međutim, Smjernice predviđaju mogućnost primjene sustava poreznih olakšica i na flotu, iako svi brodovi flote ne viju zastavu država članica EU-a.

U tom slučaju, brodarski poduzetnik mora imati poslovno sjedište u državi članici EU-a i biti obveznik poreza na dobit, te dokazati da se "komercijalno i strateško upravljanje svim brodovima" obavlja s teritorija EU-a te da te djelatnosti pridonose gospodarskoj djelatnosti i zapošljavanju u Uniji.[13]

Prije dodjeljivanja potpore u obliku poreznih olakšica brodarskom društvu čiju flotu čine i brodovi koji viju zastave država izvan EU-a država članica mora osigurati da se korisnik potpore obveže da će povećati ili barem zadržati pod zastavom države članice EU-a udio svoje tonaže, koji je imao pod zastavom države članice EU-a u vrijeme stupanja na snagu Smjernica.

Ako neko trgovačko društvo ima kontrolu nad drugim brodarskim društvima, zahtjev koji se odnosi na postotak tonaže odnosit će se na sva povezana društva zajedno.

---

10 Uz navedenu poreznu mjeru, Smjernice sadrže i socijalne mjere (smanjenje poreza i drugih davanja kojima su opterećeni pomorci iz Unije), potpore za troškove zapošljavanja, za investicije, potpore za obučavanje. Detaljnije v. Bulum, B., *Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice,* INMAG, Zagreb, 2010. str. 129.-151.

11 Smjernice se pozivaju na definiciju pomorskog prometa iz Uredbe br.4055/86 i Uredbe br.3577/92.

12 Smjernice se primjenjuje na tegljenje i jaružanje ako tijekom godine više od 50% djelatnosti tegljenja ili jaružanja predstavlja "pomorski promet". Na primjer, usluge tegljenja unutar luke ne predstavljaju pomorski promet za potrebe Smjernica. Brodovi za jaružanje i tegljači na koje se može primijeniti tonažni sustav moraju biti upisani u državi članici.

13 Prema Smjernicama dokazi koje se podnosi radi dokazivanja gospodarske veze mora uključivati podatke o brodovima upisanim u upisnike Unije, o državljanima Unije zaposlenima na brodovima, te o djelatnostima na kopnu i o investicijama u nekretnine.

Kriterij udjela tonaže država članica Unije ne primjenjuje se na društva koja upravljaju s najmanje 60% tonaže pod zastavom država članica.

Pored navedenog, brodarska društva moraju dokazati da brodovi ispunjavaju sve važeće međunarodne sigurnosne standarde, sigurnosne standarde Europske unije, uključujući i one koje se odnose na uvjete rada na brodu.

Država članica dužna je svake tri godine podnositi izvješće Komisiji o tome ispunjavaju li korisnici potpore tražene zahtjeve.

Uz brodarska društva, Smjernice, kao moguće korisnike potpora u obliku smanjenih poreznih obveza spominju i poslovođe koji se bave upravljanjem tzv. *managementom* i koje imaju sjedište na području Unije. Poslovođama koji obavljaju pojedine usluge brodovlasnicima mogu se pružiti potpore samo za one brodove za koje im je u potpunosti povjereno tehničko upravljanje brodom i posadom (*technical and crew management)* te za koje je vlasnik broda na njih prenio sve svoje obveze koje proizlaze iz Međunarodnog pravilniku o upravljanju sigurnošću *(International Safety Management Code – ISM Pravilnik).*

Međutim, Smjernicama o državnim potporama poslovođama iz 2009. godine,[14] poslovođe koji obavljaju tehničko upravljanje brodom i/ili popunjavanje broda posadom mogu biti korisnici potpore pod uvjetom da navedene djelatnosti pridonose ostvarenju sigurnog, učinkovitog i ekološki prihvatljivog pomorskog prijevoza i konsolidaciji tzv. europske pomorske skupine djelatnosti.

Osnovica za obračuna tonažnog poreza koju su dužni plaćati poslovođe prema Smjernicama iz 2009. predstavlja 25 % osnovice (tonaže ili pretpostavljene dobiti) koja se uzima u obzir za obračun tonažnog poreza brodovlasnika.[15]

4. OSNOVNA OBILJEŽJA SUSTAVA PLAĆANJA POREZA PO TONAŽI U EUROPSKIM DRŽAVAMA

Sustav plaćanja poreza po tonaži broda na snazi je u većini europskih država. U Grčkoj je uveden još 1957. godine, a u Nizozemskoj i Norveškoj 1996. godine.

Nakon 2000. godine godina pa do danas uvele su ga i druge europske države: Ujedinjeno Kraljevstvo, Irska, Španjolska, Njemačka, Francuska, Italija, Belgija, Malta, Cipar, kao i Danska, Švedska, Finska, Poljska.

14 Communication from the Commission providing guidance on State aid to ship management companies, C 132/6 from 11.06.2009. Detaljnije vidi u prezentaciji Milev. M., *The 2004 Guidelines on State aid to maritime transport and their recent application by the Commission,* European Dredging Association General Assembly, Brussels, 12 November 2009.

15 Čl.7. Smjernica iz 2009. godine.

Bez obzira kad su prihvaćeni, svrha im je ista – pružiti domaćim brodarskim poduzetnicima povoljniji porezni tretman i tako osigurati povratak flote pod nacionalnu zastavu, odnosno zastavu država članica.

Treba istaknuti da Komisija odobrava samo one programe državnih potpora koje dovode do jednakih poreznih opterećenja za istu tonažu kao ranije odobreni programi.

Uzimajući u obzir rješenja pojedinih europskih država, u nastavku ću dati kratak prikaz osnovnih pitanja vezanih za primjenu tonažnog sustava.[16]

4.1. Odgovarajuće društvo/brod *(Qualifying Company/Qualifying Ship)*

Trgovačko društvo koje obavlja brodarsku djelatnost i želi se prijaviti u sustav plaćanja prema tonaži;

- mora biti obveznik plaćanja poreza u državi u kojoj se prijavljuje u navedeni sustav;
- mora poslovati brodovima koji su u njegovom vlasništvu ili u zakupu.

Isto tako, može prijaviti u sustav i tonažu kojom posluje na osnovu brodarskog ugovora na vrijeme, ali u određenom postotku.[17] U Ujedinjenom Kraljevstvu i Belgiji maksimalno 75 %, u Danskoj 80 %, Finskoj 50 %. U Finskoj se uzimaju se u obzir samo brodovi u najmu koji viju zastavu država članica.

Brodarsko društvo koje u sastavu svoje flote ima i brodove koji ne viju nacionalnu zastavu, znači zastavu države u kojoj je društvo porezni obveznik, bitno je da *strateško i komercijalno upravljanje* brodovima obavlja na području te države.

U većini država u sustav se mogu prijaviti i osobe koje obavljaju poslove upravljanja brodom pod uvjetom da imaju poslovno sjedište na području dotične države. Poslovi upravljanja obuhvaćaju tehničko održavanje broda i popunjavanje broda posadom.

Sustav plaćanja poreza prema tonaži može se primijeniti i na fizičke osobe pod istim uvjetima, dok je u nekima, kao npr. Danskoj i Norveškoj, rezerviran isključivo za pravne osobe.[18]

Pod pojmom broda podrazumijeva se pomorski brod (100 bruto tona ili više) koji obavlja međunarodni pomorski prijevoz (obuhvaća prijevoz stvari i putnika), kao i pod određenim uvjetima tegljenje i spašavanje ili druge usluge pružanja pomoći na moru.

---

16 Prikaz je rađen prema brošuri *Choosing a profitable course, European tonnage tax regimes for the shipping industry,* PricewaterhouseCoopers 2007.

17 Brodarski ugovor na vrijeme – v. def. u čl. 448. PZ-a.

18 Batrinca, G., *Consideration on Introduction of Tonnage Tax Systems in the European Union,* Maritime Transport & Navigation Journal, Vol. 2 (2010), No. 2., str. 71.

Znači isključeni su npr. ribarski brodovi, jahte ili brodovi koji obavljaju usluge koje se uobičajeno obavljaju na kopnu (npr. brodovi hoteli, restorani).

Pored navedenog, u Ujedinjenom Kraljevstvu uvjet za primjenu tonažnog poreza je obuka odgovarajućeg broja kadeta (državljana članica EZ-a i EEZ-a) tijekom godine (1 kadet na 15 časnika) ili plaćanje određenog doprinosa u poseban fond za obuku kadeta.

Odgovarajući brod mora posjedovati sve odgovarajuće potvrde izdane od strane nadležnog tijela, kojima dokazuje da ispunjava važeće međunarodne i europske standarde glede sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života na moru i morskog okoliša.

4.2. Vrijeme prijave i primjene tonažnog poreza (*Lock up Period*)

Prijava u tonažni sustav podnosi se najmanje šest mjeseci prije početka fiskalne godine. U nekim državama može se prijaviti u bilo koje vrijeme (Belgija, Norveška).

U većini država prijava se podnosi za razdoblje od deset godina, dok na primjer u Poljskoj za razdoblje od pet godina.[19]

Kada tijekom primjene tonažnog sustava dođe do neispunjavanja propisanih uvjeta, porezni obveznik dužan je platiti odgovarajuću novčana kaznu kao prekršajnu sankciju.[20]

Pored toga, može izgubiti pravo plaćanja poreza po tonaži i dužan je plaćati porez na dobit za razdoblje u kojem je izgubio pravo na plaćanje poreza po tonaži.

Novu prijavu u sustav moći će podnijeti tek nakon proteka određenog vremena, u pravilu deset godina.

4.3. Tonažna dobit *(Tonnage Tax Profit)*

U većini država dobit na koju se plaća tonažni porez obuhvaća:

- dobit ostvarenu obavljajući međunarodni pomorski prijevoz, druge plovidbene djelatnosti kao na primjer tegljenje, jaružanje pod uvjetom da se 50% navedenih aktivnosti obavlja izvan nacionalnog obalnog područja,
- dobit ostvarenu od prodaje dionica i udjela u trgovačkim brodarskim društvima, dividende od udjela ili dionica koje imaju u trgovačkim brodarskim društvima u inozemstvu, a kojima obavljaju djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda,

19 *ibidem.*

20 Na primjer čl. 54. Ciparskog zakona o tonažnom porezu, The Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Law of 2010, Law No. 44 (I.) of 2010.

– zaradu ostvarenu putem poslova upravljanja,
– zaradu ostvarenu prodajom brodova i brodske opreme.

Na dobiti ostvarene od drugih djelatnosti kojima se društvo bavi, a ne ulaze u gore navedene, plaća se uobičajeni porez na dobit po stopi koji je na snazi u određenoj državi.

Upravo zbog mogućnosti prelijevanja neke države, kao npr. Norveška, mogućnost plaćanja poreza po tonaži omogućuju samo društvima koja se bave isključivo brodarskom djelatnošću.[21]

5. TONAŽNI POREZ PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Odredbe čl. 50. i 51. Zakona o izmjenama i dopunama PZ-a[22] o uvođenju tonažnog poreza (čl. 429.a - 429.i) rađene su u skladu s mjerilima iz Smjernica EZ-a iz 2004. godine i počet će se primjenjivati od 1.siječnja 2013.[23]

Treba napomenuti da Zakonik sadrži samo odredbe glede osnovnih obilježja tonažnog sustava, a sam postupak i način korištenja prava na porez po tonaži broda, kao način i sadržaj prijave poreza regulirat će se odgovarajućim podzakonskim aktima.[24]

Zakonik definira porez po tonaži broda kao porez koji se utvrđuje i plaća umjesto poreza na dobit kako je utvrđen zakonom koji uređuje porez na dobit, bez obzira na stvarnu dobit ili gubitak ostvaren u poreznom razdoblju za koje se utvrđuje obveza poreza po tonaži broda.[25]

Kako bi se ispunio uvjet primjene navedenog sustava plaćanja samo na međunarodnu plovidbu, definicija broda, samo za potrebe ovog dijela Zakonika, podrazumijeva brod:

– upisan u hrvatski upisnik brodova ovlašten temeljem dodijeljene kategorije plovidbe i izdanih isprava ploviti izvan unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske radi obavljanja pomorsko plovidbenih poslova, te radi istraživanja i obavljanja drugih usluga vezanih uz djelatnosti na pučini, ili
– brod upisan u strani upisnik brodova.

21 Rundshagen, H., Ellmer, U., *Tonnage Tax in Europe,* Shipping Industry Almanac, svibanj 2005.

22 N/N, br. 61/2011.

23 Čl. 63. ZOIDPZ-a.

24 V. čl. 59. ZOIDPZ-a.

25 Čl. 429.a. PZ-a.

Brodom se ne smatra ribarski brod, tehnički plovni objekt, jahta.

Gore navedena definicija broda navodi da se radi o brodu koji obavlja pomorsko plovidbene poslove, što znači prijevoz putnika i stvari, ali i tegljenje i druge pomorsko plovidbene poslove, pa Zakonik predviđa primjenu tonažnog poreza i na te djelatnosti.[26]

5.1. Uvjeti za prijavu u sustav

Pravna osoba koja se želi prijaviti u sustav plaćanja poreza po tonaži mora ispuniti odgovarajuće, Zakonikom, propisane uvjete i izjaviti da će umjesto poreza na dobit plaćati porez po tonaži broda.

U prvome redu, mora biti porezni obveznik u Republici Hrvatskoj. Prema odredbi čl. 429.a. Zakonika navedeni uvjet bit će ispunjen ukoliko se poslovno sjedište pravne osobe ili mjesto stvarne uprave i nadzor njezinog poslovanja nalazi na području Republike Hrvatske.

Navedenom odredbom daje se mogućnost primjene tonažnog sustava i na flotu, iako svi brodovi ne viju nacionalnu zastavu. Zakonik traži da bude zadovoljen bar jedan uvjet – poslovno sjedište ili nadzor nad poslovanjem.

Treba naglasiti da i Smjernice EZ-a iz 2004. predviđaju mogućnost korištenja tonažnog sustava na cjelokupnu flotu, iako svi brodovi ne viju zastavu države članice. U tom slučaju brodarsko društvo mora imati poslovno sjedište u državi članici i dokazati da se strateško i komercijalno upravljanje svim brodovima obavlja s teritorija države članice.

U tom pravcu, mišljenja sam da traženi uvjeti iz čl. 429.(a) st. 1. PZ-a moraju biti ispunjeni kumulativno.

Poslovno sjedište pravne osobe koja se prijavljuje u sustav i stvarni nadzor i poslovanje nad svim brodovima koji ulaze u tonažni sustav mora biti na području Republike Hrvatske.

Pored navedenog, pravna osoba koja želi koristiti navedenu poreznu olakšicu mora poslovati brodovima u svom vlasništvu, uzetim u zakup ili brodarski ugovor.

S obzirom na različitu pravnu prirodu ugovora o zakupu broda i brodarskih ugovora, pojedine europske države propisuju maksimalan postotak tonaže na temelju brodarskog ugovora na vrijeme. Zakonik u tom pogledu nema nikakvih ograničenja, pa možda prilikom izrade podzakonskih propisa u kojima će se detaljnije obraditi način korištenja tonažnog sustava treba propisati odgovarajuće ograničenje.

Poslovođe, koji pružaju usluge upravljanja brodom, mogu se koristiti povlasticom plaćanja poreza po tonaži samo za one brodove za koje im je u potpunosti

26 Pojam pomorsko-plovidbenih poslova v. čl. 443. PZ-a.

povjereno upravljanje brodom i posadom i za koje je vlasnik broda prenio na njih sve svoje obveze koje proizlaze iz Međunarodnog pravilnika o sigurnom upravljanju (ISM Kodeks).[27]

5.2. Dodatni uvjeti

Plaćanje poreza po tonaži mogu koristiti samo oni brodarski poduzetnici koji posluju brodovima koji ispunjavaju sve odgovarajuće standarde u odnosu na sigurnost plovidbe, zaštitu ljudskih života na moru i sprječavanje onečišćenja.

Kako bi osigurali da u sustav ne uđu tzv. ispodstandardni brodovi Zakonik u čl. 429.b predviđa određene dodatne uvjete.

Brodovi kojima posluju pravne osobe koje se prijavljuju u sustav plaćanja po tonaži moraju ispunjavati standarde sigurnosti plovidbe propisane u dijelu Zakonika koji se odnosi na utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu.

Nadalje, brodu ne smije više od dva puta u razdoblju od tri godine biti izrečena zabrana isplovljenja zbog neispunjavanja odgovarajućih standarda glede sigurnosti plovidbe, sigurnosne zaštite, zaštite mora od onečišćenja, životnih i radnih uvjeta pomoraca.

U odnosu na državnu pripadnost broda, 40% od ukupne neto tonaže brodova mora imati državnu pripadnost RH ili neke od država članica EU. Navedeni postotak, porezni obveznik dužan je održavati za cijelo vrijeme dok sudjeluje u sustavu plaćanja tonažnog poreza.

U cilju osposobljavanja pomorskog kadra, na brodovima se mora ukrcati odgovarajući broj vježbenika, državljana RH ili neke od država članica Europske unije čiji se broj određuje godišnjim planom.

5.3. Tonažna dobit

Dobit na koju se plaća porez po tonaži broda prema čl. 429.a. st. 1. Zakonika obuhvaća dobit koju pravna osoba ostvari od:

– gospodarske djelatnosti brodovima u svom vlasništvu, brodovima uzetim u zakup ili u brodarski ugovor,
– pružanja usluga poslovođe broda pod uvjetom da je poslovođa broda u odnosu na brod kompanija,[28]

27 V. čl. 429.a. st. 1.toč.(b) PZ-a.

28 Za pojam kompanije v. čl. 5. toč.(34) PZ-a.

– prodaje brodova i njihove opreme,
– prodaje dionica i udjela u trgovačkim brodarskim društvima, dividende od udjela ili dionica koje imaju u trgovačkim brodarskim društvima, kao i od dividendi od udjela ili dionica koje imaju u brodarskim društvima u tuzemstvu i inozemstvu kojima su većinski vlasnici a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

Na dobit ostvarenu od drugih djelatnosti kojima se društvo bavi, a ne ulazi u gore navedene, plaća se uobičajeni porez na dobit. Pravna osoba mora voditi posebno knjigovodstveno praćenje poslovnih događanja.

Tonažna dobit uključuje dobit ostvarenu prvenstveno obavljanjem djelatnosti pomorskog prijevoza stvari i putnika ili obavljanjem nekog drugog plovidbenog posla.

I gore spomenuta definicija broda navodi da se radi o brodu koji obavlja pomorsko plovidbene poslove. U tom pravcu, mišljenja sam da je Zakonik i u članku u kojem regulira što ulazi u tonažnu dobit trebao navesti dobit koja se ostvari obavljanjem pomorsko plovidbenih poslova.

Naime, gospodarska djelatnost preširoki je pojam. Može, na primjer, uključivati dobit od davanja brodova u najam ili zakup *(charter out),*[29] a ta dobit ne ulazi u tonažnu dobit.

5.4. Prijava u sustav poreza po tonaži

Prijava u sustav poreza po tonaži podnosi se Ministarstvu nadležnom za pitanja pomorstva šest mjeseci prije početka razdoblja za koje se utvrđuje tonažni porez.

Pravna osoba osnovana nakon navedenog roka može podnijeti prijavu u roku od 15 dana od osnivanja, a najkasnije do početka poreznog razdoblja utvrđivanja poreza po tonaži.

Prijava se podnosi za razdoblje od deset godina. Uz prijavu potrebno je priložiti popis brodova čija neto-tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži, kao i odgovarajuće dokumente kojima se dokazuje da porezni obveznik ispunjava tražene zakonske uvjete za prijavu u navedeni sustav.

Porezni obveznici kojima je pozitivno riješena prijava u sustav podnose prijavu poreza Poreznoj upravi i to najkasnije 4 mjeseca nakon isteka razdoblja za koje se utvrđuje porez po tonaži.

---

29 Pod pojmom ugovora o najmu broda podrazumijevamo brodarski ugovor (v. čl. 448. PZ-a). Za ugovor o zakupu v. Čl. 658. PZ-a.

Predujam poreza plaća se na osnovi porezne prijave za prethodno porezno razdoblje ili u slučaju predujma za prvo porezno razdoblje na osnovi procjene porezne obveze temeljem podataka iz prijave u sustav poreza po tonaži.[30]

5.5. Gubitak prava plaćanja tonažnog poreza

Pravo na plaćanje poreza po tonaži porezni će obveznik izgubiti u trenutku prestanka ispunjavanja uvjeta koje Zakonik predviđa za prijavu u sustav.

Kada gubitak prava nastupi prije isteka razdoblja od deset godina porezni obveznik dužan je platiti iznos u visini poreza na dobit za cijelo razdoblje u kojem gubi pravo na plaćanje tonažnog poreza.

Nova prijava u tonažni sustav može se podnijeti protekom 5 godina od kraja poreznog razdoblja u kojem je izgubio pravo na plaćanje poreza po tonaži.

Zakonik predviđa jednu iznimku. Ako je gubitak prava posljedica neispunjavanja sigurnosnih standarda, rok od pet godina odnosi se samo u odnosu na brod ili brodove koji ne ispunjavaju propisane standarde.

Isto tako, navedena sankcija se neće primjenjivati na slučajeve kada je porezni obveznik izgubio pravo na plaćanje poreza po tonaži broda zbog više sile.[31]

5.6. Visina poreza

Prema čl. 429.e. Zakonika za svaki brod čija neto tonaža sudjeluju u obračunu poreza po tonaži broda utvrđuje se i plaća porez u godišnjem iznosu:

1. Od nula do 1000 jedinica neto tonaže, za svakih 100 jedinica neto tonaže obračunava se porez po tonaži od 270,00 kuna,
2. Za svakih sljedećih 100 jedinica neto tonaže od 1001 do 10000 jedinica neto tonaže obračunava se porez po tonaži od 230,00 kuna,
3. Za svakih sljedećih 100 jedinica neto tonaže od 10001 do 25000 jedinica neto tonaže obračunava se porez po tonaži od 150,00 kuna,
4. Za svakih sljedećih 100 jedinica neto tonaže od 25001 do 40000 jedinica neto tonaže obračunava se porez po tonaži u visini od 95,00 kuna,
5. Za svakih sljedećih 100 jedinica neto tonaže preko 40000 jedinica neto tonaže obračunava se porez po tonaži u visini od 55,00 kuna,

Za svakih nepunih 100 jedinica tonaže proporcionalno se utvrđuje porez po tonaži.[32]

---

30 V. čl. 429.c., 429.h. PZ-a.

31 V. čl. 429.d. PZ-a.

32 Iznosi su preuzeti iz Ciparskog zakona o uvođenju tonažnog poreza, op. cit. bilj. br. 19.

6. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Slijedeći praksu većine europskih država, izmjenama Pomorskog zakonika iz 2011. u hrvatsko pomorsko zakonodavstvo, uveden je sustav plaćanja poreza po tonaži broda.

Tonažni porez, kojim se zamjenjuje uobičajeni porez na dobit, posebna je porezna mjera koja se kao državna potpora dodjeljuje brodarskim trgovačkim društvima.

Na taj je način dodjeljivanje državnih potpora za obavljanje brodarske djelatnosti u Republici Hrvatskoj u potpunosti usklađeno s europskim pravom.

Plaćanje poreza po tonaži pruža brojne prednosti za brodare. Jednostavan način obračuna i predvidljivi iznosi poreza omogućit će im lakše poslovanje i uštede. To će svakako utjecati na bolju konkurentnost hrvatskih brodara na globalnom tržištu, obnovu flote i povratak pod nacionalnu zastavu.

Ipak, treba voditi računa da se tonažni porez plaća neovisno o stvarnim prihodima brodarskog društva. To znači i kad se posluje s gubitkom.

Pored toga, za njegovu primjenu treba ispuniti odgovarajuće uvjete. Brodovi čija tonaža sudjeluje u sustavu ne smiju biti ispodstandardni, u cjelokupnoj floti treba održavati određeni postotak flote pod hrvatskom zastavom ili zastavom jedne od država članica, te zapošljavati odgovarajući broj kadeta.

Svako neispunjavanje Zakonikom propisanih uvjeta povlači za sobom gubitak korištenja navedene porezne povlastice i plaćanje uobičajenog poreza na dobit te mogućnost ponovne prijave u sustav tek protekom određenog vremena.

Plaćanje poreza po tonaži počet će se primjenjivati od 1. siječnja 2013. godine.

Do tada treba donijeti odgovarajuće podzakonske propise kojima će se detaljnije regulirati postupak prijave i obračun tonažnog poreza.

S obzirom na navedeno, svaki brodar, prije izjave o plaćanju poreza po tonaži umjesto poreza na dobit, mora dobro razmotriti svoju organizaciju poslovanja i financijsku situaciju.

Summary:

THE INTRODUCTION OF A TONNAGE TAX REGIME INTO THE CROATIAN MARITIME LEGISLATION

The tonnage tax regime is introduced into the Croatian maritime legislation by new amendments to the Maritime Act.

The regime is a tax measure in favour of the shipping industry. It is designed to maintain in existence a Croatian registered merchant fleet, to retain employment for Croatian seafarers and to maintain the competitiveness of Croatian ship operators.

This paper analyses the main features of the Croatian tonnage tax regime – qualifying company, qualifying vessels and activities, flag link, ring–fencing, lock-up period of tonnage tax period.

Furthermore the regime is examined in the light of the 2004 Community guidelines on State aid to maritime transport.

According to the relevant provisions of the Maritime Act, qualifying companies may choose to have their shipping activities taxed on the basis of the net tonnage of their fleet instead of on the basis of their actual profits. Companies, having opted for the tonnage tax, must remain subject to this regime for a period of 10 years.

The qualifying company has to be a shipping company liable to the Croatian corporation tax on any profits that accrue to it. It must also operate qualifying ships, and most importantly, the company must carry out the strategic and commercial management of the qualifying ships in Croatia.

The author concludes that any shipping company, before opting for the tonnage tax system, must judiciously assess its complete financial position.

Keywords: *state aid, tonnage tax, tonnage tax profit, ship, maritime transport, manager.*

OPĆE I POSEBNO OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAŽBINE U NOVIJOJ STRANOJ SUDSKOJ PRAKSI

Prof. dr. sc. JASENKO MARIN*

UDK 347.795.3:
: 347.447.546(094.8)
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 12.10.2011.
Prihvaćeno za tisak: 16.11.2011.

Tema rada je proučavanje tumačenja i primjene međunarodnih propisa o općem i posebnom ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj sudskoj praksi. U uvodnom dijelu objašnjava se gospodarska i pravna svrha instituta ograničenja odgovornosti te se daje prikaz njegova uređenja na međunarodnoj razini. Naglašava se njegova ključna uloga u razvitku brodarstva i međunarodne trgovine. Kritički se analiziraju novije ilustrativne odluke stranih sudova u kojima su protumačene i primijenjene nerijetko dvojbene odredbe međunarodnih ugovora kojima je uređena ova materija. Iznose se zaključci o trenutnoj kvaliteti pravnog uređenja toga instituta, uočavaju tendencije njegova budućeg razvitka te predlažu mjere potrebne za njegovu daljnju nadogradnju.

Ključne riječi: *ograničenje odgovornosti u pomorskom pravu, međunarodne konvencije i protokoli, prijevoz stvari morem, Haška pravila, Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine.*

* Dr. sc. Jasenko Marin, izvanredni profesor, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb, e-mail: jmarin@pravo.hr.

1. UVOD – OPĆENITO O SVRSI I PRAVNOM UREĐENJU INSTITUTA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI U POMORSKOM PRAVU

Jedno od dobro poznatih "univerzalnih" načela građanskog prava govori o tome da je štetnik obvezan oštećenome nadoknaditi štetu u cijelosti, dakle u njezinome punome opsegu i visini. To načelo neupitno je po svojoj stvarnoj i pravnoj logici, kao i pravičnosti. Propisivanje štetnikove obveze naknade štete, kao i oštećenikova prava na naknadu pretrpljene štete, u korijenima je pravnog poretka suvremene države.

Međutim, kada se u pogledu odgovornosti za štetu i obveze njezine naknade primjenjuju odredbe pomorskog prava (kao i transportnog prava općenito), situacija je, u pravilu, sasvim suprotna. Brodovlasnik, kao i neke druge osobe koje se bave pružanjem brodarskih usluga, u ovom su kontekstu u bitno povoljnijem položaju. Relevantni međunarodni ugovori i nacionalni propisi sadržavaju odredbe prema kojima su te osobe, kada su odgovorne za štetu, u pravilu obvezne nadoknaditi štetu samo do točno navedenoga iznosa. Ako je pretrpljeni iznos štete viši od te zakonski utvrđene granice, ti štetnici nisu obvezni nadoknaditi onaj iznos štete koji premašuje utvrđenu granicu odgovornosti.[1] Dakle, naknada štete u punome iznosu u pomorskom pravu nije pravilo nego izuzetak, koji se javlja u sljedeća tri slučaja:

1. ako je iznos pretrpljene štete manji od propisanog iznosa ograničenja odgovornosti;
2. ako se radi o tražbini u pogledu koje primjenjivi propis izričito određuje da ograničenje odgovornosti nije dopušteno;
3. ako je odgovorna osoba prouzročila štetu svojom osobnom kvalificiranom krivnjom (namjeno ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati).

Radi se, dakle, o institutu zakonskog ograničenja odgovornosti. Pri tome izraz *zakonsko* valja tumačiti u širem smislu, tako da obuhvaća i prisilne propise koji, striktno gledano, nisu zakoni. U prvom redu, tu se misli na međunarodne ugovore pomorskog prava - konvencije i protokole.

Mogu se postaviti brojna pitanja koja se, općenito, odnose na opravdanost uvođenja instituta ograničenja odgovornosti. Zbog čega je upravo u pomorstvu (i šire u transportu), u kontekstu visine obveze naknade štete, štetnik povlašten? Može li se primjenom toga instituta narušiti načelo koje je utkano u pravni poredak svake suvremene zemlje, a prema kojem oštećenik ima pravo na pravičnu naknadu štete?

[1] Svojevrsnoj opisanoj "povlastici" transportnih poduzetnika vezanoj uz ograničenje odgovornosti s obzirom na visinu naknade štete valja pridodati još jednu. Naime, u transportnom pravu u pravilu se nadoknađuje samo stvarna šteta nastala na robi za vrijeme prijevoza, dok se daljnja šteta nadoknađuje samo iznimno, uglavnom vezano uz slučajeve odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu robe.

S druge strane, pravičnost se može uzeti i kao argument upravo za uvođenje sustava ograničenja odgovornosti. Naime, može se tvrditi da je pravično da svi sudionici prijevoznog pothvata (primjerice prijevoznik i korisnik prijevoza stvari) zajednički snose rizik neuspjeha toga pothvata, na način da dio štete na teretu koja je posljedica neuspjeha pothvata snosi prijevoznik, a drugi dio korisnik prijevoza- vlasnik stvari.

Istina je da su sve to pitanja koja se logično nameću sama po sebi. Odgovor na njih ne treba tražiti u pravičnosti, iako taj institut nikako ne smije biti zanemaren. Taj je odgovor u svojoj suštini vrlo jednostavan. On svoje ishodište nalazi u stvarnom životu, koji je od davnina nezamisliv bez međunarodne trgovine. Prijevoz, osobito pomorski, sastavni je dio međunarodne trgovine. Prijevoz je, dakle, krvotok gospodarstva. Ako on ne funkcionira, gospodarstvo umire. Zbog toga je nužno da se prijevozno poduzetništvo, koje je samo po sebi rizično, učiniti izvedivom, ekonomski u najvećoj mogućoj mjeri predvidivom djelatnošću, koja će onima koji se njome bave omogućiti da unaprijed sagledaju izloženost rizicima i mogućnost ostvarivanja pozitivnih rezultata. U tom kontekstu je pitanje izlaganja odgovornosti za štetu od presudnog značenja. Saznanja "unaprijed" o prirodi, opsegu i visini te potencijalne odgovornosti omogućuju poduzetnicima da donesu inicijalnu ali i ključnu odluku o stupanju u plovidbeni pothvat.

Pri tome nikako ne treba smetnuti s uma izuzetno važnu činjenicu da svi "mudriji" brodarski poduzetnici danas osiguravaju svoju odgovornost kroz institut osiguranja odgovornosti za štetu, u pravilu kroz P&I klubove. Slobodno se može reći da bez pomorskog osiguranja ne bi bilo ni suvremenog pomorskog prijevoza, dakle ni međunarodne trgovine kakvu mi danas poznajemo. Da bi odgovornost bila osigurljiva, njezine osnovne karakteristike (temelj odgovornosti, maksimalna visina i opseg) moraju biti unaprijed poznate u najvećoj mogućoj mjeri. Na taj način osiguratelj procjenjuje rizik i, sukladno tome, određuje cijenu osiguranja - premiju. Znajući pretpostavke i granice odgovornosti svojega osiguranika, osiguratelj zna i svoju maksimalnu obvezu, a to znači da može odrediti i premiju osiguranja, odnosno sagledati isplativost svoje poslovne odluke. Funkcionalno osiguranje znači i olakšanu naknadu štete do koje je došlo pri iskorištavanju broda budući da oštećenici iz takvih događaja dobivaju, izravno ili neizravno, još jedan "izvor" iz kojega je moguće ishoditi naknadu štete. Tome u prilog govore i relevantni izvori prava Europske unije, koji propisuju obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika brodova koji viju zastavu neke od država članica EU, kao i drugih brodova koji ulaze u njihove luke.[2]

2 Direktiva 2009/20/EC Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine. Odgovornost mora biti osigurana u granicama predviđenim Protokolom iz 1996. o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Članice EU moraju donijeti propise kojima ovu Direktivu transponiraju u nacionalno zakonodavstvo do 1. siječnja 2012.

Kada brodarsko poduzetništvo ne bi bilo "praćeno" odgovarajućim osiguranjem, oni brodari koji bi se uopće odlučili baviti tom djelatnošću to bi činili vjerojatno uz puno više naknade što bi, primjerice, u konačnici rezultiralo poskupljenjem robe koja je predmet trgovine, jer je cijena prijevoza jedna od komponenti koje čine ukupnu cijenu nekog proizvoda.

Upravo je zadatak pravnika da stvore takav pravni okvir koji će predstavljati fini balans između težnje svakog pravnog poretka da potpomogne i unaprijedi međunarodnu trgovinu uz istovremeno poštivanje prava oštećenika na naknadu štete, odnosno obveze štetnika da je nadoknadi.

Međunarodni pomorski pravnici taj su okvir stvorili radeći istovremeno na dvije fronte, kreirajući dva sustava ograničenja: opći i posebni.

Sustav općeg ograničenja odgovornosti odnosi se na granice izvanugovorne i ugovorne odgovornosti brodovlasnika u pogledu štete koja je prouzročena iskorištavanjem broda. To je ograničenje upereno prema svim vjerovnicima koji istaknu svoje tražbine iz jednog štetnog događaja. Točan iznos (visina) odgovornosti brodovlasnika izračunava se s obzirom na veličinu (zapreminu, kapacitet) broda kojim je prouzročena šteta i, u pravilu, zasniva se na načelu *veći brod – viša granica odgovornosti*. Zato se takvo ograničenje kolokvijalno naziva ograničenje po tonaži, eng. *tonnage limitation*.

Posebno ograničenje odgovornosti odnosi se samo na ugovornu prijevoznikovu odgovornost za štetu. Do takve odgovornosti može doći u slučaju prijevoza stvari (odgovornost po koletu, eng. *package limitation)*, putnika i prtljage, dakle prijevoza koji su iznimno bitni u kontekstu međunarodnog tržišta robe i usluga. Prijevoznicima iz ovih ugovora dopušta se dodatno, posebno ograničenje odgovornosti u pogledu tražbina koje se tiču jedne (grupirane) jedinice tereta, odnosno jednog putnika. Ako je taj prijevoznik ujedno i neka od osoba koju primjenjivi propisi označavaju brodovlasnikom, tada će se on moći koristiti dvostrukim ograničenjem - posebnim i općim.[3]

[3] Mora se naglasiti da postoje i međunarodni ugovori koje bismo mogli svrstati u treću, zasebnu skupinu, tzv. specijalnih sustava ograničenja, koja se u prvom redu odnose na ograničenje odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova i ograničenja odgovornosti od onečišćenja mora uljima. Prema većini nacionalnih zakonodavstava, za te vrste šteta primjenjuju se posebno utvrđene granice izvanugovorne odgovornosti za štetu. Time se želi zaštititi ljude i imovinu, uključujući i morski okoliš od šteta do kojih dođe pri obavljanju posebno opasnih pomorskih djelatnosti, odnosno pri osobito teškim pomorskim nesrećama – ekološkim katastrofama. No, ovi specijalni režimi odgovornosti koji "suspendiraju" primjenu pravila o općem ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine nisu predmet ovoga rada. O tome detaljnije, D. Ćorić*, Onečišćenje mora s brodova, međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.

Instituti općeg i posebnog ograničenja odgovornosti drevni su pomorskopravni instituti. Nije cilj ovoga rada dati povijesni prikaz njegova normativnog uređenja, budući da je to već učinjeno i u novijoj domaćoj pravnoj literaturi.[4]

Ovdje tek valja naglasiti da razvitku međunarodne trgovine i prijevoza sigurno ne pogoduje činjenica da postoji čitav niz međunarodnih konvencija i protokola koji zasebno uređuju opće i posebno ograničenje odgovornosti. Različite države stranke su različitih ugovora, ili su se suzdržale od obvezivanja bilo kojim od njih. U nastavku ovoga rada te će konvencije i ugovori biti analizirani u mjeri u kojoj je to potrebno za svrhe ovoga rada.

Na ovom mjestu dat ćemo tablični prikaz do sada donesenih konvencija i protokola koji uređuju opće ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine, kao i konvencija i protokola koji uređuju prijevoz stvari morem, a koji sadrže odredbe o posebnom ograničenju odgovornosti za štete na teretu.[5]

4 V. Skorupan Wolff, Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, v. 28, br. 2, str. 973.-1016 (2007). Čitatelja kojeg zanima podrobnija analiza za ovu temu relevantnih propisa u nacionalnom, međunarodnom i poredbenom pravu upućujemo, u pogledu domaće pravne književnosti, na: Ivo Grabovac, *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997., a od bogate strane literature na: Patrick Griggs, Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Third edition, LLP, Lodon, Hong Kong, 1998.

5 Kako smo naveli, posebna ograničenja ugovorne odgovornosti prijevoznika postoje i za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, odnosno štete na prtljazi. Na međunarodnoj razini do sada je ta materija bila predmet više ili manje uspješnog uređenja sljedećim propisima koje navodimo kronološki, s obzirom na trenutak njihova nastanka: Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, iz 1961., Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967., Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974., Protokoli Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1976., 1990. i 2002. Podrobnije, J. Marin, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2005. U kontekstu prijevoza robe morem valja spomenuti i Konvenciju UN o multimodalnom prijevozu robe, iz 1980. godine, koja nikada nije stupila na snagu. Nakon donošenja Roterdamskih pravila, šanse za stupanje na snagu Konvencije iz 1980. tek su teoretske.

Tablica 1. Međunarodni ugovori koji uređuju opće ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine i posebno ograničenje odgovornosti za štetu na teretu

MEĐUNARODNI UGOVORI KOJI UREĐUJU OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAŽBINE	**MEĐUNARODNI UGOVORI KOJI UREĐUJU PRIJEVOZ ROBE MOREM, UKLJUČUJUĆI I PITANJE POSEBNOG OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE NA TERETU**
Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924.*	Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, iz 1924. godine (Haška pravila) **
Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957. *	Protokol iz 1968. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (Visbyjska pravila ili Visbyjski protokol) **
Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije iz 1957. o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova*	Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. kako je izmijenjena Protokolom iz 1968. (tzv. SDR Protokol) **
Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. **	Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, iz 1978. (Hamburška pravila) *
Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. **	Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, iz 2008. (Roterdamska pravila)

Legenda

* *Međunarodni ugovori koji su na snazi*

** *Međunarodni ugovori koji su na snazi i obvezuju Republiku Hrvatsku*

Motiv za pisanje ovoga rada bila je činjenica da se u sudskoj praksi uočavaju dvojbe u primjeni i tumačenju ključnih odredaba konvencija i protokola iz oba sustava ograničenja, kao što su odredbe kojima se utvrđuje koje osobe imaju pravo ograničiti odgovornost, kako se određuju granice odgovornosti te u kojim slučajevima se gubi povlastica ograničenja odgovornosti. U ovome radu kritički će se analizirati novije odluke stranih sudova u kojima su se navedena pitanja pojavila kao sporna. U tim odlukama sudovi nisu bili samo tumač nego nerijetko i kreator prava koji je obavljao zadaću popunjavanja konvencijskih praznina i nejasnoća. Nije teško zamisliti situacije u kojima bi se i hrvatski sudovi mogli suočiti s takvim pitanjima, budući da je Republika Hrvatska stranka većine tih međunarodnih ugovora. Također, i hrvatski brodari, kao i korisnici brodarskih usluga, mogu biti stranke u sličnim sporovima pred stranim sudovima. U tim slučajevima, kako bi oni bili unaprijed svjesni svojih prava i obaveza, iznimno je važno poznavati stajališta stranih sudova izražena u ranijim presudama. Zbog svega toga u radu će se pokušati doći do izvornih zaključka o prevladavajućim tendencijama u suvremenom sudskom tumačenju dvojbenih konvencijskih odredbi.

Pravni propisi "žive" kroz odluke sudova, koje ne samo da razrješavaju sporove iz već pokrenutih postupaka nego djeluju preventivno, i to u dva smjera. Ponajprije, sudske odluke kojima se razrješuju sporna pitanja iz konkretnog ugovora upućuju druge stranke sličnih ugovora da u te ugovore uključe i odredbe kojima će, u okviru svojeg odnosa, riješiti pitanja koja su se pokazala spornima. Kao drugo, odluke u konkretnim slučajevima mogu utjecati na to hoće li buduća slična pitanja uopće doći na rješavanje tim sudovima. Naime, strana koja poznaje sudsku praksu i stajališta sudova u pojedinim zemljama, može zaključiti i kolika je vjerojatnost njenog uspjeha u eventualnoj parnici radi naknade štete te procijeniti "isplativost" pokretanja postupka.[6]

2. OSOBE OVLAŠTENE OGRANIČITI ODGOVORNOST

Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (nastavno: Konvencija iz 1976.), u svome stavku 1. članka 1. navodi osobe koje su ovlaštene ograničiti svoju odgovornost. To su brodovlasnik i spašavatelj.

6 Jednako tako, valja priznati, ta strana obveznog odnosa može, poznavajući sudsku praksu i propise pojedinih država, donijeti odluku o pokretanju postupka naknade štete pred sudom za kojeg vjeruje da bi mogao donijeti za nju najpovoljniju odluku.

Pod izrazom "brodovlasnik", prema stavku 2. istoga članka Konvencije iz 1976. podrazumijeva se vlasnik, naručitelj, poslovođa (*manager*) i brodar pomorskog broda.[7]

U sporu *Metvale LTD and Onogher v. Monsanto International Sarl and Others (The "MSC Napoli")*[8] prvostupanjski sud Queen's Bench Division (Admiralty Court) morao je analizirati pojam "naručitelj" iz opisane konvencijske odredbe, preciznije odgovoriti na pitanje obuhvaća li taj izraz i naručitelja iz posebnog tipa brodarskog ugovora - slot čartera. Radi se o ugovoru kod kojega jedna strana (naručitelj iz ugovora o slot čarteru, nastavno: slot čarterer) uz naknadu ima pravo iskorištavanja određenih jedinica brodskog prostora (tzv. slotova) koje mu stavlja na raspolaganje druga ugovorna strana (prijevoznik), a u svrhu prijevoza tereta u kontejnerima.[9] Dakle, postavlja se prethodno pitanje uključuje li izraz "brodovlasnik" u Konvenciji iz 1976. i "slot čarterere", uzimajući u obzir činjenicu da oni ne iskorištavaju čitav brod nego samo točno određeni dio brodskog prostora. Ako je odgovor negativan, to zapravo znači da slot čarterer nije ovlašten ograničiti svoju odgovornost. Ako je odgovor suda pak pozitivan, postavlja se i drugo prethodno pitanje - smatra li se osnivanje fonda ograničene odgovornosti od strane vlasnika broda kao da je osnovano, između ostalog, i u korist slot čarterera. Pri tome sud je posebno morao uzeti u obzir odredbu članka 13. Konvencije iz 1976. prema kojoj, u slučaju kada je osnovan fond ograničene odgovornosti, nijedna osoba koja ima tražbine prema fondu ne može u pogledu tih tražbina poduzimati bilo kakve postupke u cilju namirenja na bilo kojoj drugoj imovini osobe koja je osnovala fond, odnosno u čiju korist je taj fond osnovan. To znači da bi osobe koje su svoje tražbine za naknadu štete upravile protiv slot čarterera morale tu naknadu štete ostvarivati iz fonda koji je osnovala druga osoba – brodovlasnik. Pri tome ne bi smjele naknadu ostvarivati iz bilo koje imovine slot čarterera.

Povod sporu bilo je nasukanje kontejnerskog broda "MSC Napoli" na južnu obalu Engleske u siječnju 2007. Ta je nesreća dovela do tražbina za naknadu štete protiv brodovlasnika u ukupnom iznosu koji je prekoračivao £100 milijuna. Brodovlasnik je osnovao fond ograničene odgovornosti u skladu s Konvencijom iz 1976. u visini od £14.710.000.

Neke od tražbina za naknadu štete (oštećenje tereta, doprinos u zajedničku havariju, oštećenje kontejnera, troškovi spašavanja) bile su upravljene protiv dva slot

---

7 Konvencija iz 1976., prema stavku 6. članka 1., daje mogućnost ograničenja odgovornosti i osigurateljima brodovlasnikove odgovornosti, u skladu s odredbama te konvencije i u mjeri u kojoj povlastice ograničenja može koristiti i osiguranik-brodovlasnik.

8 Lloyd's Law Reports (2009) Vol 1, p. 246.

9 Podrobnije, J. Marin, Slot Charter, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 56 (2006), Posebni broj, str. 591.-607.

čarterera *Hapag-Lloyd AG* i *Stinnes Linien GmbH*. Oni su s prijevoznikom MSC sklopili slot čarter ugovore o iskorištavanju broda koji se nasukao. Slot čartereri su izdavali vlastite teretnice u pogledu tereta koji se prevozio brodskim prostorom (slotovima) koje su oni imali na raspolaganju.

U pogledu pitanja jesu li i slot čartereri uključeni u izraz "brodovlasnik" iz Konvencije iz 1976., sud (sudac Teare J.) odgovorio je potvrdno. Do odgovora je došao analizom odredaba Konvencije iz 1976., pripremnih radova na njezinom donošenju, a osobito imajući na umu uobičajeno značenje pojma naručitelj (*charterer*) u svjetlu očitoga cilja i svrhe Konvencije iz 1976. Kada bi slot čartererima bila uskraćena povlastica ograničenja, a teretnicu su izdavali u svoje ime, ovlaštenici oštećenog ili izgubljenog tereta mogli bi od njih ostvariti punu naknadu štete. Kada bi se, nakon isplate pune naknade, slot čartereri željeli regresirati od brodovlasnika (jer je, primjerice, šteta nastala uslijed brodovlasnikova propusta), tada oni taj regres ne bi mogli ostvariti u cijelosti budući da bi se brodovlasnici pozvali na ograničenje odgovornosti koje njima, prema Konvenciji iz 1976. nesporno pripada.

Sud nije našao razloga zbog kojih naručitelju iz ugovora o slot čarteru ne bi pripadala ista prava kao naručiteljima iz brodarskog ugovora na vrijeme ili putovanje, koji nesporno imaju pravo ograničiti odgovornost.[10] Argumenti tužitelja koji su tražili odluku prema kojoj slot čartereri ne bi mogli ograničiti odgovornost zasnivali su se na tezi da Konvencija iz 1976. u članku 1. govori o "...naručitelju...pomorskog broda", dakle naručitelju cijelog broda, a ne naručitelju koji iskorištava tek dio brodskog prostora. Sud taj argument nije uvažio ocijenivši da bi takvo tumačenje bilo suprotno svrsi Konvencije iz 1976.

U odgovoru na drugo pitanje, o tome smatra li se da je fond osnovan od brodovlasnika kao da je osnovan (i) od slot čarterera, sud je također odgovorio potvrdno, budući da, prema odredbi st. 3. članka 11. Konvencije iz 1976. osnivanje fonda od strane bilo koje osobe koja je uključena u izraz "brodovlasnik" ili od strane osigura-

10 Opće pravo naručitelja iz brodarskog ugovora da ograniče svoju odgovornost u sudskoj praksi je potvrđeno u odluci Žalbenog suda – *Court of Appeal* u sporu CMA CGM SA v Classica Shipping CoL td (2004) 1 *Lloyd's Law Reports, p. 460*. Međutim, u sudskoj praksi i teoriji nije sasvim jednoznačno odgovoreno na pitanje imaju li naručitelji pravo ograničiti odgovornosti u pogledu tražbina koje protiv njih istaknu brodovlasnici broda koji je bio predmet brodarskog ugovora. O tome podrobnije, v. V. Skorupan Wolff, *op.cit.* bilj. 4, str. 995.-996. i 1012.-1013. Svemu rečenome valja dodati da je u sporu *MSC Napoli* sud, kao dodatni argument, istaknuo da tražbina protiv naručitelja iz slot čartera spada u tražbine zbog kojih se brod može privremeno zaustaviti radi osiguranja namirenja te tražbine, što je u sudskoj praksi potvrđeno u odluci Žalbenog suda u predmetu The Tychy, (1999) 2, Lloyd's Law Reports, p. 11. U tom sporu također je bilo potrebno odlučiti ulaze li i naručitelji iz slot čaretera u pojam naručitelja broda, na što je sud odgovorio potvrdno. Pozivajući se na ovu raniju odluku, sud je u slučaju *MSC Napoli* naglasio da privremeno zaustavljanje pomorskih brodova i ograničenje odgovornosti nisu potpuno nepovezani instituti.

telja njihove odgovornosti, smatra se osnivanjem fonda od strane, odnosno u korist svih tih osoba, dakle i u korist slot čarterera.[11]

U obrazloženju odluke sudac Teare naglasio je da Konvencija iz 1976. ne daje odgovor na pitanje ima li osoba koja je osnovala fond ograničene odgovornosti pravo zahtijevati neki oblik naknadne kontribucije (regresa) od drugih osoba koje imaju koristi od osnivanja toga fonda (jer taj fond "pokriva" i njihovu odgovornost). Kako, dakle, Konvencija iz 1976. o tome nema odredaba, primijenile bi se opće odredbe mjerodavnoga prava.

Još jedno važno pitanje može se otvoriti u vezi s ograničenjem odgovornosti slot čarterera. To pitanje nije bilo predmet opisanoga spora, ali je u pravnoj literaturi već bilo postavljeno.[12] Ako slot čartereri imaju pravo ograničiti svoju odgovornost, kao što potvrđuje sudska praksa u opisanom predmetu, koja je granica njihove odgovornosti. U literaturi je zastupljena teza da bi ta granica trebala biti proporcionalna dijelu brodskog prostora koji slot čartereri iskorištavaju.[13]

Međutim, iz odluke suda u opisanome sporu MSC Napoli može se nazrijeti drugačije stajalište. Kada se analizira ta odluka, može se zaključiti da je sud naglasio "zajedništvo" onih osoba koje su u Konvenciji iz 1976. uključene u izraz "brodovlasnik", a u koje je uključen i *slot čarterer*. Moglo bi se reći da je sud naglasio svojevrsnu solidarnost njihove obveze na naknadu štete kao jedno od bitnih obilježja osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Možda bi se to moglo, više metaforički, izraziti mušketirskom maksimom "svi za jednog, jedan za sve". Sve osobe koje su uključene u pojam "brodovlasnik" mogle bi se smatrati sudionicima svojevrsnog *joint venture* pothvata ograničenja odgovornosti. To znači da za sve osobe koje su uključene u izraz "brodovlasnik", dakle i za *slot čarterera*, vrijede ista konvencijska "pravila igre". Konvencija u odredbi stavka 1. članka 11. izričito propisuje da "...se fond osniva u ukupnosti *iznosa propisanih u člancima 6. i 7.* (ne bilo kojih drugih iznosa, naglasio J.M.) *koji se primjenjuju na tražbine za koje ta osoba može biti odgovorna..."* Dakle, ako za *slot čarterera* vrijede sve konvencijske pogodnosti koje on može imati kada neka druga osoba uključena u konvencijski pojam "brodovlasnik" osnuje fond, za njega moraju vrijediti i iste konvencijske obveze.

To bi ujedno značilo i potvrdu teze da se maksimalna opća granica odgovornosti ne određuje s obzirom na dio broda koji konkretna osoba komercijalno iskorištava nego uvijek s obzirom na obilježje (masu, tonažu) *cijelog* broda u vezi s kojim su tražbine nastale.

---

11 Do tog je zaključka sud došao povezivanjem članka 9. s člankom 1. Konvencije iz 1976.

12 Vidi V. Skorupan Wolff, *op.cit*. bilj. 4, str. 997.

13 V. Skorupan Wollf, *ibidem*, str. 1013.

Svakako bi strankama ugovora o slot čarteru bilo preporučljivo da u samome ugovoru precizno urede i svoje međusobne odnose do kojih može doći u slučaju odgovornosti za štetu neke od njih prema trećim osobama, uključujući i pitanje međusobnih obveza kod osnivanja fonda ograničene odgovornosti.[14]

3. GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Kada se analizira razvitak međunarodnih ugovora koji uređuju opće, odnosno posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine, može se uočiti tendencija da svaki novi međunarodni ugovor povisuje granice odgovornosti, ali istodobno je tu granicu vrlo teško "probiti" i postići da brodovlasnik, prijevoznik ili druga odgovorna osoba štetu naknadi u punom iznosu, u slučaju kada iznos pretrpljene štete prelazi granicu odgovornosti. Time se nastoji u najvećoj mogućoj mjeri ostvariti naknada štete uz istodobnu zaštitu osigurljivosti, a time i izvedivosti brodarskog poduzetništva.

Primjerice, u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957. propisano je da brodovlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti ako je događaj iz kojega je tražbina nastala bio prouzročen osobnom krivnjom vlasnika.[15] Prema tome, svaki stupanj krivnje za nastalu štetu prisutan kod brodovlasnika značio je njegovu nemogućnost da ograniči svoju odgovornost.

Nasuprot tome, Konvencija iz 1976. propisuje da brodovlasnik neće biti ovlašten ograničiti svoju odgovornost ako se dokaže (dokazati mora tužitelj) da je šteta nastala brodovlasnikovom osobnom radnjom ili propustom, učinjenim s namjerom da se izazove takva šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati.[16] Dakle samo ovako stilizirana kvalificirana krivnja osobe odgovorne za štetu dovodi do njezine neograničene odgovornosti, što je radikalan zaokret u odnosu na rješenje Konvencije iz 1957.

Taj radikalan zaokret ilustrira odluka singapurskog Žalbenog suda u predmetu *The Sunrise Crane*.[17] Na tom se brodu prevozio teret opasnih kemikalija. S obzirom

14 Općenito o međusobnim pravnim odnosima stranaka ugovora o slot čarteru i trećih osoba, v. J. Marin, *op.cit*. bilj. 9., str. 586.-588.

15 Članak 1., stavak. 1. Konvencije iz 1957. Prema stavku 6. istog članka, po pravu suda određuje se tko je dužan dokazati je li događaj iz kojeg je nastala tražbina prouzročen osobnom krivnjom vlasnika ili ne.

16 Članak 4. Konvencije iz 1976.

17 [2004] 4 SLR 715; [2004] SGCA 42, odluka od 13. rujna 2004. godine.

da je otkriveno da su te kemikalije onečišćene, vlasnici broda sklopili su ugovor s izvođačima usluga o uklanjanju toga onečišćenog tereta. Ti su izvođači sklopili ugovor s podizvođačima koji su, pak, sklopili ugovor s vlasnicima broda *Pristine*, o prekrcaju tereta na taj brod. Vlasnici tog drugog broda nisu bili obaviješteni o tome da se radi o teretu opasnih kemikalija. Za vrijeme prekrcaja, onečišćeni opasni teret je prouzročio nastanak rupa na trupu broda *Pristine* i, u konačnici, taj je brod potonuo. Vlasnici broda *Pristine* tužili su vlasnike broda *Sunrise Crane*, navodeći da su ovi potonji propustili izvršiti svoju obvezu obavještavanja vlasnika broda Pristine o opasnom svojstvu tereta koji se prekrcavao. Vlasnici broda *Sunrise Crane* o svojstvu opasnog tereta upoznali su svoje neposredne ugovaratelje, a uopće nisu bili u kontaktu s vlasnicima broda *Pristine.*

Većinom glasova singapurski Žalbeni sud utvrdio je da su vlasnici broda *Sunrise Crane* propustili uložiti dužnu pažnju pri cjelokupnom pothvatu uklanjanja i prekrcaja opasnog tereta s broda. Zbog toga su odgovorni za nastalu štetu.

Štoviše, sud je utvrdio da vlasnici broda Sunrise Crane nemaju pravo na ograničenje odgovornosti. Naime, u doba nastanka štetnog događaja, singapurski Zakon o trgovačkom brodarstvu iz 1996. zasnivao se na Konvenciji iz 1957. i propisivao da je brodovlasnik ograničeno odgovoran za ove vrste šteta samo pod uvjetom da šteta nije posljedica njegove krivnje. Teret dokazivanja, prema članku 136. navedenog propisa, bio je na brodovlasniku, koji je morao dokazati da je šteta nastala bez njegove krivnje, odnosno propusta. To brodovlasnik u ovom slučaju nije uspio dokazati pa odgovara do punog iznosa štete.

Zanimljivo je da je u ovom sporu sutkinja koja je dala izdvojeno mišljenje istaknula da upravo ovaj slučaj ilustrira potrebu da Singapur što prije prihvati Konvenciju iz 1976. i novelira svoje zakonodavstvo u skladu s njome. Doista, da se na ovaj slučaj primjenjivala Konvencija iz 1976., vjerojatno bi vlasnici broda *Sunrise Crane* zadržali svoje pravo na ograničenje odgovornosti jer bi tužitelj morao dokazati njihovu namjeru odnosno bezobzirnost i znanje da će takva šteta vjerojatno nastupiti, što bi bilo u sferi teorije.[18]

Ipak, u sudskoj praksi javljaju se slučajevi kada se primjenjuje Konvencija iz 1976. ali je odgovorna osoba izgubila pravo ograničenja odgovornosti. Takav primjer može se naći u odluci kanadskog Saveznog suda u sporu *Telus Communications v Peracomo Inc and Réal Vallée* iz 2011.[19] Gospodin Réal Vallée bio je zapovjednik ribarskog broda *Realice* kao i osnivač te jedini član društva *Peracomo Inc*. koje je

18 Singapur je 24. siječnja 2005. položio ispravu o pristupanju Konvenciji iz 1976. Za Singapur je ona stupila na snagu 1. svibnja 2005. Nadalje, Singapur je otkazao Konvenciju iz 1957. a otkaz je stupio na snagu 22. lipnja 2006.

19 2011 FC 494, odluka od 27. travnja 2011.

bilo upisano kao vlasnik tog ribarskog broda. Na području rijeke St. Lawrence gospodin Vallée lovio je morske rakove na način da je polagao nizove povezanih kaveza na dno rijeke i osiguravao ih malim sidrima postavljenim s broda na oba kraja niza kaveza. U dva navrata 2006. godine ta su se sidra zakačila za optički kabel čiji su suvlasnici bili društva *Telus Communications i Hydro-Québec* a pravo korištenja imalo je društvo *Bell Canada.* Postavljanje tog kabela bilo je poduzeto i objavljeno u skladu s primjenjivim propisima. Usprkos tome, gospodin Vallée je vjerovao da optički kabel nije u funkciji. Posljedično tome, u oba slučaja, umjesto da prestane s lovom rakova i eventualno zahtijeva naknadu zbog nemogućnosti obavljanja svoje djelatnosti, on je prerezao optički kabel na dva dijela.

U skladu s njihovim međusobnim sporazumom, suvlasnici i korisnik optičkog kabela u oba su slučaja popravili kabel i tužili društvo *Peracomo* kao vlasnika broda i gospodina Valléea, zahtijevajući naknadu troškova popravka kabela u ukupnom iznosu od približno milijun kanadskih dolara.

Sud je donio odluku kojom je utvrdio odgovornost gospodina Valléea za navedenu štetu. Sporno je ostalo pitanje ograničenja odgovornosti. Ako bi on mogao ograničiti svoju odgovornost, ona bi, prema kanadskom Zakonu o pomorskoj odgovornosti koji prihvaća rješenja Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. iznosila oko 500 000 kanadskih dolara.

Sudac Harrington utvrdio je da je trošak nastao jer je gospodin Vallée namjerno prerezao kabel. I društvo *Peracomo* kao vlasnik broda i gospodin Vallée kao zapovjednik načelno spadaju u krug osoba koje mogu ograničiti odgovornost, budući da to pravo prema Konvenciji iz 1976. imaju i brodovlasnik i osoba za čiju krivnju i propuste brodovlasnik odgovara. Odvjetnici društva *Peracomo* i gospodina Valléea tvrdili su da pravo na ograničenje odgovornosti i dalje postoji jer da tuženici nisu željeli da nastane "takva" šteta kakva je nastala, budući da nisu ni znali da je optički kabel u uporabi, da će ga tužitelji (ili bilo tko drugi) morati popraviti i da će to njima izazvati trošak. Naime, Konvencija iz 1976. u članku 4., kao pretpostavku za gubitak prava na ograničenje odgovornosti, navodi namjeru da se izazove baš takva šteta kakva se doista i dogodila. Sudac Harrington stao je na stajalište da nije dokazano da je baš takvu štetu, odnosno troškove popravka, gospodin Vallée doista namjeravao prouzročiti. Prema stavu suda, gospodin Vallée nije imao namjeru prouzročiti troškove od milijun kanadskih dolara nikome jer je smatrao da je kabel izvan uporabe i bez vrijednosti.

Potom je sudac prešao na ispitivanje je li udovoljeno drugoj alternativno navedenoj pretpostavci dokidanja prava na ograničenje odgovornosti iz članka 4. Konvencije iz 1976., odnosno je li gospodin Vallée djelovao "bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati."

Pri tome je sud, što se čini ključnim, u tumačenju članka 4. Konvencije iz 1976. stao na stajalište da izraz "znanje" u navedenoj konstrukciji mora obuhvaćati ne samo ono što je gospodin Vallée doista znao nego i ono što je on morao znati. Dakle, on je morao znati da postoji optički kabel na području na kojem je obavljao svoju djelatnost te da taj kabel predstavlja zapreku plovidbi, na koju je morao obratiti pozornost. Budući da je morao znati da postoji optički kabel, morao je znati i da je on u uporabi te da će njegovo rezanje vjerojatno (zapravo sigurno) prouzročiti troškove onome tko taj kabel mora popraviti. S obzirom na sve to, sud je utvrdio da je gospodin Vallée bio "krajnje bezobziran".

Tako je sudac Harrington donio odluku prema kojoj su tuženici - društvo *Peracomo* i gospodin Vallée kao *alter ego* toga društva, izgubili pravo na ograničenje odgovornosti. Da stvar po tuženike bude teža, sudac je također ocijenio ponašanje tuženika kao namjerno protupravno ponašanje (*wilful misconduct*) koje, prema odredbi članka 53., stavka 2. t. 1. kanadskog Zakona o pomorskom osiguranju, dovodi do gubitka prava tuženika da od svojih osiguratelja odgovornosti traže obeštećenje za naknadu štete koju su isplatili tužiteljima-oštećenicima.

U ovome sporu po prvi put je u kanadskoj sudskoj praksi predmet odluke bila primjena članka 4. Konvencije iz 1976. godine o gubitku prava na ograničenje odgovornosti. Odluka suda čini se logičnom. Ipak, njen doseg ne treba precjenjivati. Naime, treba uzeti u obzir specifične činjenice vezane uz ovaj slučaj, prvenstveno činjenicu da je zapovjednik broda, kod kojega je utvrđena bezobzirnost, bio ujedno i "stvarni" vlasnik broda kojim je šteta prouzročena te ujedno i *alter ego* društva koje je bilo upisano kao vlasnik broda.[20] S obzirom da su takve okolnosti iznimno rijetke, teško da će ova odluka dovesti do osobito učestalog ukidanja prava na ograničenja odgovornosti primjenom članka 4. Konvencije iz 1976.

U kontekstu prava na posebno ograničenje odgovornosti za štetu na teretu, koje je propisano u međunarodnim ugovorima koji uređuju prijevoz stvari morem, čini se korisnim ukazati na odluku engleskog Žalbenog suda (Court of Appeal) u sporu *Daewoo Heavy Industries and Another v. Klipriver Shipping & Navigation Maritime Bulgares (brod "Kapetan Petko Voivoda")*[21]

Društvo *Klipriver* je iskorištavalo brod temeljem brodarskog ugovora na vrijeme sklopljenog s *Navigation Maritime Bulgare*. Društvo *Daewoo* je u kolovozu

20 Opisani predmet ima dosta sličnosti sa slučajem iz engleske sudske prakse u sporu *Margolle and another v Delta Maritime Company Limited and others (The St Jacques II) (2003) 1 Lloyd's Law Reports p. 203*, kod kojega je sud lišio prava na ograničenje odgovornosti vlasnika/zapovjednika broda koji je učestalo plovio u suprotnosti s pravilima o zoni odvojeni plovidbe te na taj način izazvao sudar.

21 Lloyd's Law Reports (2002) Vol. 2., p. 1.

2000. sklopio ugovor o prijevozu 34 bagera od Inchona (J. Koreja) do Istanbula (Turska). Prijevoz se imao izvršiti u rujnu te godine. Ugovor je bio sačinjen uz *General Paramount* klauzulu prema kojoj se na prijevoz primjenjuju Haška (ne Haško-Visbyjska) pravila, kako su ozakonjena u državi odredišta, dakle u Turskoj. Ugovorom je bio zabranjen prijevoz na palubi ("*underdeck only"*).

Međutim, u usputnoj luci Xiangang u Kini, u kojoj je prijevoznik trebao preuzeti dodatni teret, uočena je greška u kalkulaciji slobodnog brodskog prostora za prijevoz i količine tereta koja se trebala prevoziti. Kako bi oslobodio brodska skladišta za primitak tereta u usputnoj kineskoj luci, prijevoznik je 26 od 34 bagera "preselio" na palubu. O tome nije obavijestio ovlaštenike tereta, dakle nije ishodio njihovu suglasnost za takav korak. Dva dana nakon nastavka putovanja brod je zahvaćen jakim nevremenom na Žutom moru. Osam bagera s palube palo je u more, a ostali bageri koji su se prevozili na palubi (njih 18) pretrpjelo je oštećenja. Bageri koji su ostali u brodskom skladištu nisu bili oštećeni. Prijevoznik *Klipriver* i vlasnik broda suočili su se sa zahtjevom za naknadu štete u iznosu od približno 800 000 US$. Tuženici su negirali odgovornosti za nastanak štete, a istaknuli su i prigovor ograničenja odgovornosti, pozivajući se na odredbu članka 4.(5)(a) Haških pravila koja glasi:

> *Osim u slučaju ako je krcatelj naznačio vrstu i vrijednost robe prije njenog ukrcaja, pa je ta izjava unesena u teretnicu, ni prijevoznik ni brod neće ni u kojem slučaju odgovarati za gubitak ili oštećenje robe ili u vezi s tom robom preko iznosa od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta ili odgovarajućeg iznosa u nekoj drugoj valuti.*

Postavila su se dva prethodna pitanja:

1. Predstavlja li prekrcaj tereta na palubu kršenje ugovornih obveza od strane prijevoznika *Klipriver*?
2. Pod pretpostavkom da je prijevoz na palubi doveo do nastanka štete, može li se prijevoznik pozvati na ograničenje odgovornosti od 100 funti sterlinga, kako propisuje citirana odredba Haških pravila kako su ozakonjena u Turskoj, što u stvarnosti znači ograničenje odgovornosti od 100 000 turskih lira, odnosno 0,05(!) britanskih funti po koletu (bageru)?

Prvostupanjski sud (*Commercial Court*) je na prvo pitanje odgovorio potvrdno. Razmatrajući drugo pitanje, sud je analizirao argument tužitelja kojim su pokušali ishoditi ukidanje prijevoznikova prava na ograničenje odgovornosti. Tužitelji su smatrali da se radi o bitnoj povredi ugovorne obveze, te da bi dopuštanje ograničenja dovelo zapravo do situacije da odgovornost prijevoznika, uslijed primjene turskih propisa kojima su inkorporirana Haška pravila, ne bi *de facto* ni postojala. Takva bi odluka bila pretjerano otegotna za tužitelja.

Međutim, sud je ipak odlučio da se prijevoznik može koristiti ograničenjem odgovornosti. Pri tome je sud doslovno tumačio opisanu odredbu članka 4(5)(a) Haških pravila prema kojoj prijevoznik ni brod *ni u kojem slučaju* ne odgovaraju za iznos koji prelazi 100 funti sterlinga po koletu. Riječi "ni u kojem slučaju" iz ove odredbe bile su ključne i njihova primjena ne može biti isključena zbog izrazito niske granice odgovornosti koja će posljedično biti utvrđena.[22]

Odluku prvostupanjskog suda potvrdio je i Žalbeni sud (*Court of Appeal*). Engleski sud nije smatrao da takva primjena vodi do osobito otegotnih posljedica za tužitelje, što bi onda bilo suprotno načelu pravičnosti pravnog poretka. U obrazloženju se ističe da su tužitelji takvu posljedicu mogli na vrijeme izbjeći, na način da su deklarirali veću vrijednost tereta ili ugovorili više granice odgovornosti iz Haško-Visbyjskog protokola (2 SDR/kg izgubljenog, odnosno oštećenog tereta).[23]

Pitanje pravičnosti, kao što vidimo, ponekad se koristi kao argument za neprimjenjivanje određenih propisa o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. Iz prikazane presude u predmetu *Petko Voivoda* može se zaključiti da engleski sudovi nisu skloni zaštititi štetnika koji će primjenom niskih granica odgovornosti dobiti zanemarivu naknadu štete, ako se radi o ugovornoj odgovornosti za štetu. Međutim, u nekim ranijim presudama kod kojih se radilo o ograničenju izvanugovorne odgovornosti (npr. sudar brodova), engleski sud se upuštao u razmatranje pravičnosti primjene onih sustava ograničenja koji znače bitno nižu granicu odgovornosti, dakle i nižu naknadu štete za oštećenika.[24]

U tom kontekstu, posebno može biti zanimljiva ustavno-sudska kontrola primjene odredaba međunarodne konvencije koja bi dovela do pretjerano niske granice odgovornosti, odnosno pretjerano malog iznosa naknade štete.

Do takve je kontrole došlo u praksi portugalskog Ustavnog suda. Povod tome bio je sudar dva portugalska ribarska broda (*Paz da Vida* i *Meireles Novo*) u portugalskom teritorijalnom moru. Portugal je stranka Konvencije iz 1957. kako je ona izmijenjena SDR Protokolom iz 1979. Prema portugalskom pravu, tako izmijenjena

---

22 Važnost riječi "ni u kojem slučaju" iz citiranog članka Haških pravila potvrđena je i ranije, u odluci Žalbenog suda u predmetu Happy Ranger, (2002), Lloyd's Law Reports, Vol 2., p. 357.

23 U tom smislu, Visbyjska pravila iz 1968. u čl. 4(5)(e) propisuju da se u slučaju dokazane namjere ili bezobzirnosti pri prouzročenju štete štetnik ne može pozvati na ograničenje odgovornosti. Hamburška pravila propisuju da se u slučaju neovlaštenog prijevoza tereta na palubi presumira namjera, odnosno bezobzirnost sa sviješću da će šteta vjerojatno nastati, dok Roterdamska pravila, u čl. 25. st. 5. izričito određuju da takav prijevoz na palubi suprotan ugovorenoj zabrani, odnosno običajima, dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti.

24 Primjerice, o tome je sud odlučivao u sporu *The Herceg Novi (Ming Galaxy),* Lloyd's Law Reports (1998) 2, p. 454. u kojem je uspoređivao može li se primjenom Konvencije iz 1957. koja primjenjuje niže granice odgovornosti u odnosu na Konvenciju iz 1976., ostvariti pravičnost kao cilj primjene prava. Odgovor je bio potvrdan.

Konvencija iz 1957. primjenjuje se i na sporove bez međunarodnog elementa. Vlasnik broda *Paz da Vida* i jedan član posade postavili su zahtjev za naknadu štete iz sudara u ukupnom iznosu od €65 785 protiv vlasnika broda *Meireles Novo* koji je u cijelosti bio kriv za sudar. Vlasnik broda *Meireles Novo* i njegov osiguratelj osnovali su fond ograničenja odgovornosti u iznosu od € 8267, što je bilo u skladu s člankom 3 Konvencije iz 1957. kako je izmijenjena Protokolom iz 1979. Nakon osnivanja fonda, javili su se i drugi oštećenici tako da je vlasnicima broda *Paz da Vida* i članu posade tog broda dodijeljen iznos od € 2465 što predstavlja 30% sredstava iz fonda i 3,75% od iznosa stvarno pretrpljene štete.

Oštećenici vezani uz brod *Paz da Vida* bezuspješno su se žalili Žalbenom i Vrhovnom sudu.

Konačno, u studenom 2008. navedeni oštećenici portugalskom Ustavnom sudu upućuju žalbu na odluku Vrhovnog suda argumentirajući žalbu, između ostaloga, i time da je primjena konvencije neustavna ako ima za posljedicu pretjeranu disproporciju između pretrpljene štete i dosuđene naknade. Pri tome su podnositelji žalbe precizirali da primjena relevantne konvencijske odredbe znači kršenje prava na privatno vlasništvo i prava da se to vlasništvo ne oduzima niti ograničava bez pravične naknade, kada se izvlaštenje provodi u općem interesu, što je propisano člankom 62. portugalskog Ustava.[25]

Ustavni sud je u odluci naglasio da su se podnositelji žalbe pozvali na pogrešnu odredbu Ustava. U ovom slučaju ograničenja u pogledu privatnog vlasništva (nenadoknađena šteta na tom vlasništvu kao rezultat ograničenja odgovornosti) nisu bila posljedica djelovanja javne vlasti. Stoga se članak 62. Ustava Portugala ne može primijeniti na ovaj slučaj.

Međutim, Ustavni sud je ocijenio da ispravno "ustavno oružje" predstavlja odredba članka 2. Ustava, koja govori o načelu demokracije i vladavine prava. Suci su izrazili mišljenje da to načelo uključuje i opće pravo primitka pravične naknade za štetu, budući da je to inherentno načelu demokratske vlasti koja se zasniva na poštivanju i jamčenju ostvarenja temeljnih prava i sloboda. Dakle, pravo na pravičnu naknadu štete mora biti zaštićeno portugalskim zakonodavstvom odnosno međunarodnim konvencijama. Tim zakonodavstvom može se ograničiti pravo na pravičnu naknadu tako da se utvrde pretpostavke odgovornosti ili jednostavno tako da se ograniči razina do koje je naknada štete ostvariva, pod uvjetom da:

– temeljno pravo na naknadu štete time ne postaje besmisleno ili neostvarivo;
– iznos naknade štete nije smanjen na zanemarivu razinu, i
– takvo ograničenje ima opravdanja u javnom interesu

25 Postojao je i drugi argument iznesen u žalbi, koji se odnosio na navod da se Konvencija iz 1957. ne primjenjuje na obalne ribarske brodove. Ustavni sud taj argument nije prihvatio.

Ustavni sud je zaključio da ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine jest u javnom interesu, jer potiče investiranje u međunarodnu pomorsku trgovinu izlažući sve strane podjednakom riziku, izbjegava poteškoće za osiguratelјnu industriju u pogledu pokrića navedenih rizika, te osigurava određenu razinu naknade štete oštećenicima. Zaključno, sud je iskazao stav da načelo ograničenja brodovlasnikove odgovornosti (i) u pogledu djela i propusta članova posade jest opravdano javnim interesom da se sačuva sposobnost brodovlasnika da djeluju na tržištu i obavljaju svoje poduzetničke djelatnosti.

Međutim, suci su naglasili da je naknada štete u visini od samo 3,75% od iznosa stvarno pretrpljene štete toliko nedostatna da se ima smatrati zanemarivom. Ona predstavlja, dakle, povredu oštećenikovog prava na pravičnu naknadu pretrpljene štete.

Sud je zaključio da takva interpretacija članka 3(1)(a) Konvencije iz 1957. neustavna, te da se prvostupanjska odluka mora izmijeniti. Dakako, naglasimo da portugalski Ustavni sud nije neustavnom proglasio navedenu konvencijsku odredbu nego njezinu interpretaciju od strane portugalskog suda.[26]

4. UTVRĐIVANJE IZNOSA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Iako je ovo pitanje u prethodnim poglavljima ovog rada bilo u određenoj mjeri dotaknuto, na ovom mjestu bit će o njemu više riječi, budući da se ono nerijetko javlja kao sporno.

Kada govorimo o konvencijama i protokolima koje se odnose na opće ograničenje odgovornosti, predmet tumačenja u nedavnoj odluci australskog Saveznog suda u predmetu *Strong Wise Limited v Esso Australia Resources Pty Ltd* bilo je tumačenje izraza "jedan (isti, zasebni) događaj" (*distinct occasion)* iz članka 6. stavka 1. Konvencije iz 1976.[27] U uvodnom dijelu te odredbe stoji: "...Granice odgovornosti za tražbine, osim onih što su spomenute u čl. 7, koje su proizašle iz jednog istog događaja, (misli se na štetni događaj, naglasio J.M.) obračunavaju se na sljedeći način:..."[28]

---

26 Pojedinosti o ovoj odluci portugalskog Ustavnog suda dostupne su na: http://www.diaslawyers.com/Restrictions_on_Right_to_Limit_Liability.pdf, stranica posjećena dana 10. kolovoza 2011. Portugal je još uvijek stranka Konvencije iz 1957. kako je izmijenjena Protokolom iz 1979. Do 30. rujna 2011. nije pristupio ni Konvenciji iz 1976. niti njezinom Protokolu iz 1996.v. http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx. Za očekivati je da će do toga ipak doći u bliskoj budućnosti jer je to obaveza Portugala koja proizlazi iz relevantnih propisa Europske unije, *supra*. bilj. 2.

27 *The APL Sydney (2010) FCA 240, Federal Court of Australia*, odluka od 18. ožujka 2010, ispravak odluke od 18. svibnja 2010.

28 Vlasnici plinovoda podredno su tvrdili da u ovom slučaju postoji čak i više štetnih događaja, ali za samu odluku suda ključni su bili opisani događaji.

Potom se u nastavku članka 6. navode iznosi ograničenja utvrđeni s obzirom na masu, odnosno tonažu broda čijim iskorištavanjem je prouzročena šteta.

Radi se dakle o ključnoj odredbi za utvrđivanje iznosa ograničenja odgovornosti. Povod sporu bio je događaj iz prosinca 2008. u kojem je kontejnerski brod *APL Sydney* jednim svojim sidrom zapeo za plinovod u vlasništvu društava *Esso Australia Resources Pty i BHP Billiton Petroleum Pty Ltd* i oštetio ga. Plinovod je bio sačinjen od čeličnih cijevi obloženih betonom i ukopanih u morsko dno na dubini od oko tri metra. Iako je bio oštećen, plinovod od zapinjanja sidra nije puknuo niti su se na njemu pojavile rupe pa nije bilo istjecanja plina.

Uslijed zapinjanja o plinovod, brod je zastao. Nakon neuspješnog pokušaja da se manevriranjem sidro, a time i brod, oslobodi, isključeni su brodski motori. Brod se njihao na jakom vjetru još uvijek sa sidrom zaglavljenim o plinovod. Približno 35 minuta kasnije motor broda ponovno je stavljen u pogon, došlo je do novih manevara broda, nakon kojih se sidro oslobodilo ali je plinovod puknuo.

Vlasnici broda, društvo *Strong Wise Limited***,** pokrenuli su postupak ograničenja odgovornosti. Australsko pomorsko zakonodavstvo inkorporiralo je odredbe Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom iz 1996. Smatrajući da se radi o jednom štetnom događaju, brodovlasnici su tvrdili da je granica njihove odgovornosti, do koje se dolazi primjenom članka 6. Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., iznos od 32 milijuna australskih dolara.

Međutim, vlasnici plinovoda smatrali su da se ovdje radi ne o jednom, nego o dva zasebna štetna događaja. Prvi događaj odnosio se na zapinjanje sidrom broda i oštećenje plinovoda, a drugi događaj, prema njihovom mišljenju, odnosi se na naknadno stavljanje motora u pogon i manevriranje brodom koje je dovelo do puknuća plinovoda.[29] Svaki od tih manevara brodom doveo je do različitih vrsta i iznosa šteta. Zbog toga su vlasnici tereta smatrali da vlasnici broda moraju osnovati dva fonda ograničenja odgovornosti, jer Konvencija iz 1976. određuje da se iznosi ograničenja odgovornosti utvrđuju *za svaki zaseban događaj.*

Ako bi sud prihvatio ove argumente, jasno je da bi oštećenicima šteta bila nadoknađena u znatno većoj mjeri.

Nakon izvanredne iscrpne analize povijesti instituta ograničenja odgovornosti, sudac Rares je ponajprije definirao izraz "zaseban događaj" iz Konvencije iz 1976. To je događaj kod kojega radnja, odnosno propust brodovlasnika ili osobe za čija djela brodovlasnik odgovara, daje osnovu za nastanak oštećenikove tražbine.

Sudac je nadalje istaknuo da, ako je takvih radnji odnosno propusta bilo više, pa makar i u relativno kratkom vremenskom razdoblju (kao u ovom slučaju gdje se sve zbilo u razdoblju od 35 minuta), tada za svaki takav čin odnosno propust mora

29 Supra, točka 3.

biti osnovan zaseban fond. Za naknadu štete iz pojedinog fonda bit će, naknadno, potrebno da oštećenik dokaže vrstu štete i činjenicu da je šteta posljedica upravo jednog, odnosno drugog štetnog događaja - radnje, odnosno propusta brodovlasnika ili osobe za čija djela on odgovara. Sudac je prihvatio argument da se ovdje radi o dva štetna događaja koji su doveli do različitih vrsta i iznosa šteta. Prvi događaj je zapinjanje sidra o plinovod koje je dovelo do njegova oštećenja, a drugi događaj je pokretanje broda i manevriranje koje je dovelo do puknuća plinovoda.

Sudac je zaključio da se u ovom slučaju moraju osnovati dva fonda ograničene odgovornosti. Sredstva iz prvog fonda služe za naknadu svih tražbina koje se ne namiruju iz fonda koji je osnovan u vezi s drugim štetnim događajem. Sredstva iz fonda koji se mora ustanoviti radi pokrića odgovornosti nastale iz drugog zasebnog štetnog događaja namijenjena su, kako je sud između ostalog naveo, i troškovima dodatnog popravljanja plinovoda (u odnosu na troškove popravljanja plinovoda od oštećenja izazvanog prvim događajem), uključujući i dodatne posljedične štete koje su imali vlasnici i drugi oštećenici, osobito u odnosu na troškove gubitka plina.

Može se doći do zaključka da je sudac tumačio relevantne konvencijske odredbe u njihovom uobičajenom, logičkom značenju. U konačnici, takvo je tumačenje, kojem je teško naći zamjerke, dovelo do veće izloženosti brodovlasnika odgovornosti za štetu, odnosno do mogućnosti da oštećenici u većoj mjeri naknade štetu koju su pretrpili.

Očito je da konvencijski izraz "jedan (zaseban, isti) događaj" ne treba tumačiti široko, kao jedan jedinstveni događaj (pomorsku nesreću) koji se sastoji od nekoliko faza, odnosno etapa. Suprotno tome, izraz "zaseban događaj" mogao bi se zapravo protumačiti kao svaka zasebna štetna radnja brodovlasnika ili osobe za koju on odgovara, pod pretpostavkom da se za svaku takvu radnju može precizno dokazati koju je vrstu i iznos štete ona prouzročila, odnosno dokazati da je novom štetnom radnjom prouzročena veća šteta od one prouzročene prethodnom radnjom.

Kako smo već naglasili, poseban problem u pomorskom pravu predstavlja činjenica da je ista materija uređena u nizu međusobno različitih međunarodnih ugovora. Neki od tih ugovora doneseni su vrlo davno, kada su gospodarski i financijski uvjeti na tržištu međunarodne trgovine bili neusporedivi s onim današnjima.

To može dovesti do problema i, na prvi pogled "čudnog", ili bar neočekivanog tumačenja i primjene takvih međunarodnih ugovora.

Primjer iz sudske prakse, kao argument za navedenu tvrdnju, već je opisan u ovome radu, vezano uz Haška pravila i njihovu primjenu u turskome pravu.[30]

Temeljni problem vezan uz primjenu Haških pravila iz 1924. leži u činjenici da ona predviđaju ograničenje prijevoznikove odgovornosti za štetu na teretu u iznosu od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta ili odgovarajućeg iznosa u nekoj

30 Podrobnije, J. Marin, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law,* god. 46 (2007), 161, str. 91.-111.

drugoj valuti, osim ako je krcatelj prirodu i vrijednost robe naznačio prije njenog ukrcavanja, i ako je ova izjava bila unesena u teretnicu (čl. 4., st. 5. Haških pravila). Prema članku 9. stavku 1. Haških pravila, novčane jedinice koje ta pravila koriste, uzimaju se prema vrijednosti u zlatu.

U kasnijim izmjenama Haških pravila najprije je funta sterlinga kao jedinica za obračun granice prijevoznikove odgovornosti zamijenjena zlatnim francima (Visbyjski protokol iz 1968.), a potom i posebnim pravom vučenja (tzv. SDR Protokol iz 1979). Posebno pravo vučenja suvremena je obračunska jedinica koja se, u kontekstu transportnih konvencija, danas beziznimno koristi u svrhu obračuna granica odgovornosti.

Međutim, niz država nije ratificirao kasnije protokole kojima su izmijenjena Haška pravila, ili ih jest ratificirao ali bez otkazivanja samih Haških pravila, čime njihova primjena nije u cijelosti isključena.[31]

O problemu vezanom uz različita definiranja vrijednosti 100 funti sterlinga i ranije je bilo riječi u inozemnoj i domaćoj pravnoj literaturi.[32]

Međutim, isti problem javlja se i u novijoj sudskoj praksi. Tako je u sporu *Dairy Containers v. Tasman Orient Line CV (PC),* brod *Tasman Discoverer*[33]*,* Privy Council razmatrao žalbu na odluku novozelandskog Žalbenog suda (*Court of Appeal*).

Povod sporu bio je događaj tijekom pomorskog prijevoza elektrolitičkih limenih ploča od Busana (J. Koreja) do Taurange (Novi Zeland) na brodu *Tasman Discoverer*. Na dolasku u iskrcajnu luku otkriveno je da je teret oštećen morskom vodom. Većina tog tereta je prodana u rezalištu.

Primatelji tereta *Dairy Containers* istaknuli su zahtjev za naknadu štete protiv prijevoznika *Tasman Orient Line* u iznosu od 613 667 novozelandskih dolara (približno 300 000 britanskih funti).

Prijevoznik *Tasman Orient Line* priznao je odgovornost za štetu ali je zadržao pravo na ograničenje odgovornosti do iznosa od 100 funti sterlinga po jedinici tereta. Budući da je bilo 55 jedinica tereta, granica odgovornosti na koju se prijevoznik pozivao iznosila je 5500 britanskih funti. Pri tome se prijevoznik pozvao na odredbu teretnice koja se odnosila na taj prijevoz. U njoj je bilo naznačeno da su stranke su-

---

31 P. Myburgh, "All That Glisters": The Gold Clause, the Hague Rules and Carriage of Goods by Sea, (2002) 8 *New Zealand Business Law Quarterly*, p. 260.-265; V. Filipović, Jugoslavija bi trebala što prije ratificirati Visbyjska pravila: (Razmišljanja uz englesku presudu u slučaju broda Rosa S), *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (Vol. 30) br. 119/120=3/4 (1988), str. 219.-226.

32 (2004) UKPC 22, odluka od 20. svibnja 2004.

33 Osobito su se tužitelji pozvali na odluku suda u sporu *The Rosa S* (1998) 2 *LLoyd's Law Reports*, p. 574. Tumačenje suda oko vrijednosti iznosa 100 funti sterlinga značilo je da je ograničenje prijevoznikove odgovornosti iznosi 6630 britanskih funti po koletu ili jedinici tereta, što u konkretnom slučaju dovodi do neograničene odgovornosti, v. V. Filipović, *op.cit*. bilj. 32.

glasne da se na njihov odnos primjenjuju odredbe Haških pravila (tzv. *Paramount* klauzula), ali je postojala posebna ugovorna odredba u kojoj je stajalo da je granica prijevoznikove odgovornosti "sto funti sterlinga, zakonske valute Ujedinjenog Kraljevstva, po koletu, odnosno jedinici prijevoza".

Tužitelji su se, međutim, protivili takvom utvrđivanju granice prijevoznikove odgovornosti. Tvrdili su da granicu treba utvrditi na temelju odredaba članaka 4., st. 5. i članka. 9. st.1. Haških pravila, prema kojima se sto funti sterlinga mora izračunati s obzirom na količinu zlata u tome iznosu u trenutku usvajanja Haških pravila iz 1924. To dovodi do znatno više granice odgovornosti. Pri tome su se pozivali na sudsku praksu koja postoji u smislu definiranja izraza "funta steringa" u Haškim pravilima.[] Tužitelji su, nadalje, tvrdili da nije razumno zaključiti da su stranke ugovora željele ograničiti prijevoznikovu odgovornost na tako mali ukupni iznos kao što je 5500 britanskih funti. Također, smatraju tužitelji, takvo tumačenje predstavljalo bi kršenje odredbe članka 3., stavka 8. Haških pravila, prema kojoj svaki sporazum stranaka kojim se prijevoznik oslobađa odgovornosti, ili se njegova odgovornost umanjuje u odnosu na onu propisanu konvencijskim odredbama, ne proizvodi pravni učinak.

U donošenju odluke, sud je uočio razliku između predmeta na koje se poziva tužitelj pri argumentaciji da vrijednost sto funti sterlinga iz Haških pravila treba izračunati prema vrijednosti zlata u tome iznosu i predmeta kojeg taj sud treba riješiti. U tim ranijim sporovima primjena Haških pravila slijedila je iz samih njihovih odredaba (budući da je u tim slučajevima teretnica bila izdana u državi ugovornici, sukladno članku 10. Haških pravila). U tom slučaju sve su odredbe Haških pravila koje uređuju odgovornost prijevoznika prisilne i ne smiju se mijenjati na štetu korisnika prijevoza.

Međutim, u predmetnom sporu, Haška pravila primjenjivala su se voljom stranaka, na način da su stranke unijele o tome odgovarajuću klauzulu u ugovor, odnosno u teretnicu. Posljedično tome, sud odredbe Haških pravila ne uzima kao kogentne odredbe koje se moraju poštivati i ne mogu se mijenjati na štetu korisnika prijevoza, nego ih uzima kao dio ugovora, pa ih stranke onda imaju ovlast modificirati u bilo kojem pravcu jer on nije prisilan izvor prava, nego tek dio ugovora.

Sud je smatrao da izraz "sto funti sterlinga, zakonske valute Ujedinjenog Kraljevstva" sam po sebi dovoljno jasan da predstavlja ugovorno utanačenje prijevoznikove odgovornosti, koje je u ovom slučaju dopušteno.

Zbog toga je sud odlučio da u ovom slučaju granica prijevoznikove odgovornosti iznosi 5500 britanskih funti, odbivši na taj način žalbu na odluku novozelandskog Žalbenog suda.

Očito je da je u ovom sporu presudno bilo to da su stranke Haška pravila primjenjivale na temelju ugovorne odredbe, a nije se radilo o njihovoj prisilnoj primjeni. Haška pravila su, u sadržajnom smislu, bila dio ugovora i u ovom kontekstu ih

treba promatrati kao ugovorne, a ne konvencijske odredbe. Posljedično tome, sud je smatrao da stranke takve "ugovorne" odredbe mogu urediti kako žele. Stranke ugovora, kako se može protumačiti iz odluke suda, željele su da njihove ugovorne odredbe budu jednake odredbama Haških pravila uz samo jedno odstupanje u odnosu na Haška pravila, a to je da ograničenje odgovornosti bude drugačije - 100 funti sterlinga u zakonskoj valuti Ujedinjenog Kraljevstva.

Da je u ovom predmetu bila ispunjena pretpostavka za prisilnu primjenu Haških pravila, sud bi vjerojatno donio drugačiju odluku, slijedeći praksu anglo-američkih sudova koja u tom kontekstu dovodi do izrazito visoke odgovornosti prijevoznika i u praksi znači neograničenu prijevoznikovu odgovornost.

5. ZAKLJUČAK

Ograničenje odgovornosti odavno živi svoj život u pomorskom pravu i ima gotovo ključnu ulogu u obavljanju brodarskog poduzetništva.

Ono svakako predstavlja odstupanje od nekih općih postulata građanskog odštetnog prava. Iako se s vremena na vrijeme propitkuje potreba za takvom "povlasticom" u korist brodovlasnika, prijevoznika i drugih pružatelja brodarskih usluga, ne treba očekivati da bi taj institut mogao iščeznuti.

Razlog za to je taj što je on duboko ukorijenjen u temelje funkcioniranja pomorskog poduzetništva, a time i u temelje međunarodne trgovine.

Iz predmeta koji su bili predmet razmatranja u ovome radu jasno proizlazi da je ograničenje odgovornosti u svojoj biti opravdano jer potiče brodarstvo i međunarodnu trgovinu, što je u javnom interesu.

Ni ustavno-sudska kontrola toga instituta nije rezultirala osporavanjem njegova postojanja.

Ono što valja uzeti u obzir jest održavanje ravnoteže između prava na opće ili posebno ograničenje odgovornosti s jedne strane, i prava oštećenika na dobivanje pravične odštete s druge strane. Kada se taj balans ozbiljnije poremeti, intervenira sud. S pravom.

Sud je, pri tome, osobito "osjetljiv" kada se radi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu (primjerice kod ograničenja odgovornosti za štete iz sudara brodova). Upustit će se u ispitivanje primjene onih granica odgovornosti koje bi mogle značiti praktičnu neodgovornost.

S druge strane, ako se radi o granicama ugovorne odgovornosti, sudovi nisu skloni onim tumačenjima primjenjivih propisa na temelju kojih bi oštećenici dobili veći iznos naknade. U tom smislu, sudovi su skloniji uputiti "kritiku" oštećenoj ugo-

vornoj strani koja se odnosi na njihov propust da svoje pravo na značajniju odštetu utanače u samome ugovoru. Pri tome, u pogledu primjene i tumačenja relevantnih propisa od strane suda, valja uočiti finu razliku između slučaja kada se taj propis primjenjuje "po sili zakona" i slučaja kada se on primjenjuje isključivo na temelju sporazuma stranaka.

Ako bismo se upustili u nezahvalno predviđanje daljnjeg pravnog "života" ovog instituta u sudskoj praksi i konvencijskom uređenju, rekli bismo da će se, sukladno tendenciji pripisivanja sve viših standarda koji se zahtijevaju pri obavljanju profesionalne djelatnosti, nastaviti i tendencija povišenja granica odgovornosti. Međutim, vjerojatno neće biti bitnih promjena u pogledu sadržaja odredaba o gubitku povlastice ograničenja odgovornosti, kao i njihova tumačenja. To će i nadalje rezultirati vrlo rijetkim slučajevima gubitka prava na ograničenje odgovornosti.

"Neočekivani" rezultati u sudskim odlukama za osobe koje imaju pravo ograničiti odgovornost, ali i za oštećenike, često imaju korijene u trenutnom nepostojanju unifikacije prava općeg i posebnog ograničenja odgovornosti kao i u propisanoj obveznoj primjeni dvojbenih i zastarjelih jedinica za izračun odgovornosti. Kao što se vidi iz predmeta koji su u ovom radu analizirani, takva situacija može, ovisno o sudskom tumačenju, dovesti do ekstremno "neželjenih" rezultata - ponekad su utvrđene granice odgovornosti tako visoke da praktično znače neograničenu odgovornost, a ponekad su one pak tako niske da *de facto* znače nepostojanje odgovornosti.

O tome problemu trebalo bi voditi računa i na najvišoj razini. To znači da bi trebalo u nacionalnim i međunarodnim stručnim krugovima poduzeti mjere kojima bi se uklonila postojeća multiplikacija propisa koji uređuju ovu materiju. Neki koraci se u tom smjeru čine na razini Europske unije, kroz uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti brodovlasnika u točno utvrđenim iznosima koji odgovaraju (isključivo) najnovijim široko prihvaćenim međunarodnim standardima.

Konačno, možda je na ovom mjestu najbolje podsjetiti na riječi Lorda Denninga sadržane u presudi u predmetu *The Bramley Moore* iz 1964. o tome da ograničenje odgovornosti nije pitanje pravičnosti nego "...pravilo koje je dio javnog poretka, koje ima svoje povijesno porijeklo i opravdanje u prikladnosti". Pri tome se misli na prikladnost za poticanje razvitka brodarskog poduzetništva, a time i za razvoj međunarodne trgovine.

Ta tvrdnja Lorda Denninga bez sumnje do danas nije izgubila na točnosti. No, treba imati na umu da je kroz kreiranje, tumačenje i primjenu pravnih normi potrebno ulagati kontinuirane napore u nadogradnji tog instituta tako da on ostane i dalje u navedenom smislu "prikladan" i da, bar u najvećem broju slučajeva, služi svojoj svrsi i opravdava očekivanja svih aktera na brodarskom tržištu.

Summary:

GENERAL AND SPECIAL LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS IN THE RECENT DECISIONS OF FOREIGN COURTS

The paper discusses recent judicial practice dealing with the interpretation and application of international treaties regulating general and special limitation of liability for maritime claims. The introductory chapter explains the economic and legal purpose of this institute. It also gives an overview of the conventions and protocols regulating this subject at the international level. The great importance of this institute regarding the development of shipping and international trade is particularly emphasized. Recent court decisions related to the interpretation of the controversial provisions of international treaties governing this matter have been critically analysed. The author presents his own conclusions about the current quality of the legal regulation of this institute, observes the tendencies of its future development, and proposes the necessary measures for its further upgrade.

Keywords*: limitation of liability in maritime law, international conventions and protocols, carriage of goods by sea, the 1924 Hague Rules, the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.*

POMORSKOPRAVNI INSTITUT UKLANJANJA PODRTINA – KONCEPCIJSKA RAZMATRANJA I KRITIKA PRAVNOG UREĐENJA U HRVATSKOM POMORSKOM PRAVU

Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN*
Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF**

UDK 347.799.2:240.13(497-5)
627.76:340.13(497.5)
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 5.10.2011.
Prihvaćeno za tisak:16.11.2011.

Autorice elaboriraju odgovore na pitanja koncepcijske prirode vezane uz institut uklanjanja podrtina. Nakon, detaljne analize i tumačenja relevantnih pojmova, komparativnom metodom proučavaju se i uspoređuju instituti vađenja potonulih stvari, uklanjanja podrtina, spašavanja i nalaza stvari u moru. Posebno se izdvajaju i detaljno analiziraju elementi kongruentnosti, sličnosti i razlika ovih instituta s posebnim naglaskom na one elemente koji su ključni za odjelitost svakog od njih. Razrađuju se i problemi prisutni u pravnom uređenju uklanjanja podrtina u domaćem pozitivnom pravu. Ukazuje se na nedostatke u provedbi implementacije u domaće zakonodavstvo Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina.

Zaključuje se da je pogrešan pristup zakonodavca uređivanju materije uklanjanja podrtina u okviru odredbi o spašavanju. Ističe se da nedosljedna uporaba relevantnih pojmova u domaćem zakonu te izostanak brojnih ključnih odredbi za ovu materiju proizvodi nepotrebne terminološke probleme i ozbiljne pravne poteškoće.

Ključne riječi: *podrtina, uklanjanje podrtina, spašavanje, vađenje potonulih stvari, nalaz stvari u moru, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Pomorski zakonik.*

* Dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: avpadovan@hazu.hr.

** Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viša znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: vesnas@hazu.hr.

1. UVOD

Pitanje podrtina i odnosa koji u vezi njih mogu nastati oduvijek je bilo predmetom pomorskog prava, od samih početaka njegovoga razvoja pa sve do današnjih dana. U prošlim vjekovima, kada se plovidba odvijala uglavnom uz obalu i kada su brodovi bili slabije konstrukcije te su često tonuli ili propadali na mjestima dostupnim za njihovo spašavanje ili vađenje, glavni pravni problem koji se odnosio na podrtine bilo je pitanje vlasništva.[1] U današnje vrijeme, odgovornost vlasnika podrtine za izvanugovorne štete i ograničenje vlasničkih prava uz proširenje javnih ovlasti obalne države da intervenira kod uklanjanja podrtine, najvažniji su problemi utemeljeni na razlozima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Danas većina pomorskih zemalja predviđa određeni sustav pravila koja se odnose na postupanje s podrtinama, i to pretežito upravnopravne prirode, ali i imovinskopravne kad je riječ o pitanjima vlasništva i založnih prava na podrtinama, odgovornosti za štete koje mogu nastati u vezi s podrtinom ili njenim uklanjanjem, odgovornosti vlasnika podrtine za troškove njenog uklanjanja i sl. Ta pravila prije svega proizlaze iz interesa pomorskih država, tj. njihove odgovornosti i brige o očuvanju sigurnosti plovidbe te zaštiti morskog okoliša kad je riječ o plovnim putovima i morskim prostorima pod njihovom jurisdikcijom, odnosno o onim morskim prostorima u kojima obalne države imaju određena suverena prava. U tom kontekstu, načelno je primarna obveza vlasnika, a krajnja odgovornost obalne države da se podrtine lociraju, označe, izvade, uklone ili unište radi prevencije mogućih daljnjih pomorskih nezgoda. Problem napuštenih podrtina javlja se u mnogim dijelovima svijeta pa su obalne države u novije vrijeme općenito znatno postrožile svoje propise o uklanjanju podrtina,[2] a 2007. godine u Nairobiju je usvojena i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (dalje u tekstu WRC konvencija)[3] u okviru Međunarodne pomorske organizacije (dalje u tekstu IMO).

Konkretno, stvarni problem koji leži u podlozi pomorskopravnog instituta uklanjanja podrtina jest česta pojava nastanka podrtina uslijed pomorskih nezgoda na

---

1 Branko Jakaša, Podrtine u pomorskom pravu, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 6, Zagreb, 1967., str 193.

2 Edgar Gold, *GARD Handbook on P&I Insurance*, 5th Edition, Assuranceforeningen Gard-gjensidig, Arendal, 2002, str. 197.

3 WRC konvencija stupit će na snagu 12 mjeseci nakon što ju prihvati 10 država. Do 31.7.2011. WRC konvenciju su ratificirale 4 države (Indija, Iran, Nigerija i Palau) što predstavlja samo 1,21% svjetske tonaže. Izvor www.imo.org (stranica posjećena 30.9.2011.).

takvim mjestima u moru[4] ili s takvim svojstvima[5] da predstavljaju smetnju ili opasnost za sigurnost plovidbe, za okoliš, stanovništvo ili za gospodarske djelatnosti. Tada je u javnom interesu obalne države da se takva podrtina, tj. opasnost koju ona predstavlja, u razumnom roku na siguran način ukloni. Stoga većina obalnih država donosi posebne zakonske odredbe o javnim ovlastima nadležnih državnih tijela da interveniraju u takvim situacijama kako bi se opasne podrtine locirale, označile i na siguran način uklonile, tj. kako bi se uklonila opasnost koju one predstavljaju. Riječ je tada o tzv. *obveznom uklanjanju podrtine*, tj. o takvom uklanjanju podrtine koje se izvršava po naredbi i pod nadzorom obalne države ili pak koje izravno poduzima nadležno državno tijelo. Pri tome se javlja problem troškova takvih operacija koji mogu biti vrlo visoki. U pravilu bi vlasnik podrtine trebao izvršiti svoju obvezu uklanjanja podrtine i snositi troškove toga uklanjanja.[6] Dakle, u pravilu vlasnik podrtine bi se po nalogu obalne države trebao pobrinuti za uklanjanje podrtine tako što će ugovoriti potrebne operacije s kvalificiranim izvođačem takvih radova (uobičajeno je to neki profesionalni spašavatelj) i podmiriti sve troškove takvih operacija. Međutim, nerijetko osobe koje imaju primarnu odgovornost za uklanjanje podrtine svoju obvezu pokušaju izbjeći. Stoga je u slučajevima kada podrtina ima neku preostalu tržišnu vrijednost uobičajeno da obalna država koja je uklonila podrtinu ili naredila njeno uklanjanje ima zakonsko pravo zaloga na podrtini, odnosno pravo prvenstva kod namirenja iz novčanih sredstava dobivenih prodajom podrtine, naravno u svrhu osiguranja tražbine za naknadu troškova uklanjanja. Važna inovacija koju donosi WRC konvencija u tom dijelu jest da ona predviđa obvezno osiguranje odgovornosti brodovlasnika za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine uz pravo obalne države na izravnu tužbu za naknadu tih troškova protiv osiguratelja odgovornosti brodovlasnika.

Uklanjanje podrtina kao pomorskopravni institut treba razlikovati od instituta nalaza stvari ili prisvojenja stvari nađenih u moru i uzimanja u posjed takvih stvari koje su napuštene ili izgubljene, a potonule su, nasukane ili plutaju. Većina država zakonskim odredbama predviđa obvezu nalaznika da takve stvari preda u posjed

4 Npr. na plovnim putovima, u lukama, u blizini obala, ribljih uzgajališta, turističkih lokacija, platformi za eksploataciju morskih bogatstava, i sl.

5 Npr. teret koji se nalazi na ili u podrtini, količina brodskog goriva koja se nalazi u podrtini, opasnost od požara ili eksplozije, itd.

6 Osim vlasnika podrtine, za uklanjanje potencijalno odgovaraju i druge osobe koje se mogu nalaziti u ulozi brodara (npr. zakupoprimac, korisnik leasinga, hipotekarni vjerovnik ako iskorištava brod) ili pak one na koje je brodar delegirao neke svoje ovlasti upravljanja brodom (npr. poslovođa, kompanija i sl.). To će ovisiti o mjerodavnom pravu koje se konkretno primjenjuje na odnose iz uklanjanja podrtine.

nadležnom državnom tijelu uz pravo poštenog nalaznika na nagradu za njegov trud i napore te pravo na naknadu troškova koje je u vezi toga snosio. Uz to se zakonom uobičajeno propisuju određeni rokovi unutar kojih vlasnik pronađene stvari može tražiti njezin povrat u posjed, odnosno nakon čijeg proteka se smatra da stvar nema vlasnika (*res nullius*) ili pak da prelazi u vlasništvo obalne države, ili sl. Teoretski može doći i do preklapanja ovih pomorskopravnih instituta, tj. do situacije da se na isto činjenično stanje primjenjuju istodobno i pravila koja se odnose na uklanjanje podrtine, kao i pravila koja se odnose na nalaz ili prisvojenje stvari. Takav bismo slučaj primjerice imali kada bi se pronašla neka opasna podrtina čije porijeklo nije poznato, tj. za koju se ne zna kako je i zašto dospjela na mjesto na kojem je nađena, niti se može identificirati njezina vlasnika. U takvom slučaju u većini obalnih država uobičajeno bi bilo da temeljem zakonskih odredbi o nalazu stvari nalaznik ima dužnost nalaz podrtine prijaviti nadležnim javnim tijelima. Zatim bi temeljem zakonskih odredbi o uklanjanju podrtine nadležna javna tijela bila ovlaštena procijeniti je li riječ o opasnoj podrtini, pa ako jest narediti uklanjanje podrtine. Ako se vlasnik ne bi odazvao nalogu obalne države u propisanom roku, država bi sama poduzela uklanjanje podrtine. Ako bi k tome uklonjena podrtina, odnosno njeni ostaci imali kakvu preostalu tržišnu vrijednost, onda bi država imala pravo namiriti svoje troškove uklanjanja iz te vrijednosti. Teoretski, ako bi nakon toga namirenja ostalo još i viška vrijednosti, temeljem pravila o nalazu stvari poštenom bi se nalazniku iz te vrijednosti isplatila nagrada.

Uklanjanje podrtine treba razlikovati i od spašavanja. Polazi se od toga da je spašavanje poseban pomorskopravni institut koji uređuje imovinskopravne odnose između spašavatelja i vlasnika imovine koju je spašavatelj dobrovoljno spasio od opasnosti koja joj je prijetila na moru. Kod spašavanja, kad je riječ o specifičnom pomorskopravnom institutu, spašavatelj ima pravo na nagradu od vlasnika imovine koju je uspio spasiti, a ta nagrada ne može iznositi više od vrijednosti same spašene imovine (tradicionalni princip "bez uspjeha – nema nagrade", tj. eng. "*no cure – no pay*"). Ovo je temeljno načelo spašavanja, poznato još od antičkih vremena, prisutno u međunarodnom običajnom pomorskom pravu (*lex maritima*) pa usvojeno i u modernim pomorskim zakonodavstvima. Po modernom pravu spašavanja kako je uređeno Konvencijom o spašavanju, London, 1989., spašavatelju pripada i pravo na posebnu naknadu za učinjene troškove u iznosu u kojem ona premašuje iznos nagrade za spašavanje, odnosno u punom iznosu kada nagrada izostane zbog neuspješnog spašavanja, i to ako je spašavanje pruženo u odnosu na brod, odnosno teret, koji su prijetili štetom okolišu. Osim nagrade i posebne naknade, pomorskopravni institut spašavanja podrazumijeva i specifičan režim odgovornosti spašavatelja za štetu nastalu u vezi spašavanja, kao i odgovornost brodara i ovlasti i dužnosti zapovjednika broda u vezi spašavanja kada je riječ o spašavanju broda.

Pravo na nagradu i posebnu naknadu te drugi pravni odnosi između spašavatelja i vlasnika spašavane imovine nastaju *ex lege* čim se ispune sve pretpostavke za postojanje spašavanja.[7] Međutim, konvencijske odnosno zakonske odredbe o spašavanju dispozitivne su naravi pa ih stranke, tj. spašavatelj i vlasnik spašavane imovine mogu mijenjati ugovorom. Pomorskopravni institut spašavanja treba razlikovati od stvarnog, tj. faktičnog značenja pojma spašavanja na moru pod kojim se podrazumijeva svaka operacija pružanja pomoći i spašavanja imovine pa i ljudskih života izloženih opasnosti na moru, dakle svaka akcija usmjerena na očuvanje te imovine ili ljudskih života od opasnosti koja im prijeti. Prema tome, operacije spašavanja u faktičnom smislu mogu biti u podlozi različitim pravnim odnosima, ugovornim i izvanugovornim, a ne nužno samo pomorskopravnom institutu spašavanja. Tipično, operacije koje su po svojoj faktičnoj prirodi spašavanje mogu biti u podlozi odnosa iz zajedničke havarije, odnosa iz osiguranja kad je riječ o osiguranikovim troškovima spašavanja, a mogu se poduzimati i u vezi nalaza stvari. Štoviše, isto ili slično činjenično stanje moglo bi biti u podlozi i instituta uklanjanja podrtine i instituta spašavanja. Naime, stvarno ili faktično značenje pojma *uklanjanje* podrazumijeva poduzimanje mjera usmjerenih na to da se neki predmet makne s mjesta na kojem se do tada nalazio. Ta djelatnost, kada se odnosi na podrtine, može u isto vrijeme biti skopčana s različitim vrstama operacija, pa tako može koincidirati i s operacijama *spašavanja* u stvarnom smislu. I obrnuto, operacije spašavanja gotovo uvijek će dovesti do toga da se predmet spašavanja ukloni s mjesta na kojemu se do tad nalazio, čime će se ujedno i eliminirati eventualna opasnost koju taj predmet predstavlja za sigurnost plovidbe ili za okoliš. Ako se predmet spašavanja ujedno može smatrati podrtinom u pravnom smislu, ali koja ima određenu tržišnu vrijednost, te ako se ispune i ostali uvjeti za postojanje pomorskopravnog instituta spašavanja, onda to znači da je uklanjanje podrtine izvedeno kao tzv. spašavanje podrtine. Tada se postavlja pitanje je li u konkretnom slučaju riječ o institutu uklanjanja podrtine ili o institutu spašavanja. Smatramo da je za razlikovanje pravnih instituta spašava-

7 Pravo spašavatelja na nagradu za spašavanje postoji kad su ispunjene 4 pretpostavke: a) predmet spašavanja može biti samo određena vrsta imovine (brod, brodica, jahta, svaka naprava sposobna za plovidbu osim plutajućih i nepomičnih odobalnih objekata kad su na lokaciji uposleni na istraživanju podmorja, iskorištavanju ili proizvodnji, te bilo koja druga imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku); b) predmet spašavanja mora biti izložen opasnosti mora (ili unutarnjih plovnih putova); c) spašavatelj mora djelovati dobrovoljno s ciljem da ugroženu imovinu sačuva od opasnosti; d) spašavanje mora imati koristan rezultat, tj. nešto od imovine se mora uspješno sačuvati od opasnosti. Za opširniju teoretsko pravnu raspravu o spašavanju vidi John Reeder: *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2003.; Francis D. Rose: *Kennedy and Rose Law of Salvage*, Sweet & Maxwell, London, 2009. Opširnije o spašavanju u domaćoj literaturi, vidi Drago Pavić: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006., str. 368. i dalje.

nja i uklanjanja podrtine odlučujući faktor primarni stvarni cilj poduzetih operacija. Ako je primarni cilj pružanje pomoći imovini koja je u opasnosti od gubitka ili oštećenja, riječ je o spašavanju, a ako je primarni cilj uklanjanje imovine i eliminiranje opasnosti koju ona predstavlja za okoliš ili sigurnost plovidbe, riječ je o uklanjanju podrtine. Za lakše razumijevanje razlike pojma opasnosti u kontekstu spašavanja i u kontekstu uklanjanja podrtine korisno je upozoriti na izvorne tekstove Konvencije o spašavanju, 1989. i WRC konvencije.

U domaćem pravu, pitanje uklanjanja podrtina tradicionalno je bilo regulirano pomorskim zakonodavstvom i to u okviru odredbi o tzv. *vađenju potonulih stvari*. Odredbe o vađenju potonulih stvari obuhvaćale su ujedno i pravila o nalazu, odnosno prisvojenju stvari u moru, prelasku potonule stvari u vlasništvo države te obveznog i dobrovoljnog uklanjanja podrtina. Tako je vađenje potonulih stvari bilo uređeno kao posebni pomorskopravni institut. U slučajevima kada je na iste odnose mogla u obzir doći primjena odredaba o spašavanju, onda su ove potonje imale prednost i isključivale su primjenu odredbi o vađenju potonulih stvari. Donošenjem novog Pomorskog zakonika iz 2004. godine[8], ukinute su odredbe o vađenju potonulih stvari zbog navodne kongruentnosti toga instituta i modernog instituta spašavanja kakvog je iznjedrila Konvencija o spašavanju, London, 1989. i kakav je preuzet u domaće zakonodavstvo. Iz istog je razloga jedan dio odredbi o uklanjanju podrtina svrstan u glavu Pomorskog zakonika[9] (dalje u tekstu PZ) koja se odnosi na spašavanje (Dio osmi, Glava II PZ-a), dok je drugi dio tih odredbi raspoređen po raznim dijelovima PZ-a, o čemu ćemo detaljnije raspravljati dalje u ovom članku. K tome su neke bitne odredbe o tzv. vađenju potonulih stvari potpuno izgubljene te danas imamo neželjene pravne praznine u pomorskom zakonodavstvu koje nas nužno vode do sasvim neprimjerenih pravnih rješenja.

Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina, kako ga promatramo u ovom radu, podrazumijeva prije svega obvezno i interventno uklanjanje podrtina koje se vezuje uz opasne podrtine i radnje koje se poduzimaju primarno u interesu zaštite okoliša, sigurnosti plovidbe i drugih povezanih interesa, znači, u cilju sprječavanja, smanjenja ili otklanjanja opasnosti prouzročenih podrtinama. One se poduzimaju po nalogu javnih vlasti i usmjerene su na zaštitu općih interesa. Cilj je ovoga rada dokazati da je uklanjanje podrtina potrebno promatrati kao zasebni pomorskopravni institut koji se u domaćem pravu tradicionalno profilirao u kontekstu šireg pojma vađenja potonulih stvari i koji je kao takav uvijek imao svoju specifičnu razliku (*differentia specifica)*. Ukazat ćemo na to da je ukidanje instituta vađenja

8 Narodne novine br. 181/2004.

9 Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008., 61/2011.

potonulih stvari i njegovo navodno izjednačavanje sa spašavanjem bio pogrešan pristup koji je doveo do toga da u domaćem pomorskopravnom zakonodavstvu imamo zbrku pojmova i pravne praznine te nam se nameću krajnje nelogična i neprimjerena pravna rješenja u pitanjima uklanjanja podrtina, vađenja potonulih stvari i spašavanja. Nastojat ćemo razjasniti bitne razlike između pravnih instituta uklanjanja podrtina, spašavanja te vađenja potonulih stvari kako smo taj institut tradicionalno poimali u domaćem pravu. Analizirat ćemo i razloge zbog kojih ponekad dolazi do njihova preklapanja koje može dovesti do pogrešnog tumačenja. Ovaj je rad zamišljen kao prvi dio rasprave u kojem ćemo se usredotočiti pretežno na neka konceptualna pitanja i probleme te kritiku pravnog uređenja uklanjanja podrtina u hrvatskom pomorskom pravu, dok ćemo u zasebnom radu, koji ćemo objaviti kao drugi dio iste rasprave, pružiti komparativnu analizu pomorskopravnog instituta uklanjanja podrtina te dati konkretne prijedloge *de lege ferenda* za poboljšanje odnosnih pravnih rješenja u hrvatskom PZ-u.

2. O POJMU PODRTINA

2.1. Načelna razmatranja o pojmu podrtina

U suvremenoj pomorskopravnoj teoriji i praksi za pravno značenje i tumačenje pojma *podrtina* može biti relevantno niz pitanja: vrsta stvari, stanje u kojem se stvar nalazi, starost stvari, specijalna (kulturna, arheološka ili vojna) obilježja stvari, vrsta i stupanj opasnosti koju stvar predstavlja, mjesto od kuda je stvar potekla, odnosno kako se našla u moru, morski prostor u kojem se stvar nalazi, odnos vlasnika prema toj stvari, cilj i stvarna priroda interventnih operacija poduzetih u odnosu na tu stvar, i sl. Tako se u poredbenom pomorskom pravu sam pojam podrtina definira na različite načine. Na razini međunarodnog pomorskog prava pojam podrtine po prvi je puta unificiran usvajanjem WRC konvencije. Ipak, treba imati u vidu da pojam podrtine u okviru WRC konvencije ima specifično značenje vezano uz kontekst posebnog pravnog područja koje ta konvencija unificira, a to je obvezno interventno uklanjanje opasnih podrtina nastalih uslijed pomorskih nesreća brodova (ili drugih plovila). Prema tome, nije isključeno da se u pojedinim nacionalnim pravima i nadalje zadrži šira definicija podrtine kada je riječ o kontekstu izvan onog unificiranog WRC konvencijom, npr. o neobveznom uklanjanju podrtina, vađenju potonulih stvari, nalazu stvari u moru, itd.

U nastavku ćemo analizirati koji aspekti mogu biti relevantni za pravno poimanje podrtine.

2.1.a. Vrsta predmeta

U poredbenom pravu, ali i u okviru istog pravnog sustava ovisno o pravnom institutu primjenjivom na određeni odnos, pojam podrtina može se odnositi samo na potonule ili nasukane brodove i druge plovne objekte, može uključivati i samo dijelove brodova, ili sve što se na unesrećenom brodu nalazi ili je s njega poteklo, kao što je teret ili gorivo, ili pak može obuhvaćati različite stvari koje se nađu u moru bez obzira od kuda su one potekle (pali zrakoplov, odbačene stvari s kopna, stvari koje je more donijelo, a ne zna se od kuda su potekle, itd.). Tako je npr. u domaćem pravu stvarno obično značenje pojma podrtina tradicionalno uvjetovalo i pravno poimanje pojma podrtina te ga je ograničavalo samo na brodove i druge plovne objekte koji su izgubili to svoje specifično svojstvo. S druge strane u anglosaksonskim pomorskopravnim sustavima pojam podrtina ima puno šire značenje koje tradicionalno obuhvaća i svaku stvar koja je izbačena s broda, zatim svaku stvar koja pluta ili je nasukana, potonula ili napuštena.

2.1.b. Stanje u kojem se stvar nalazi

U određivanju značenja podrtine može se postaviti pitanje je li bitno da stvar bude u nekom posebno lošem stanju da bi se smatrala podrtinom, te ako je odgovor na to pitanje potvrdan gdje je ta granica kada se neka stvar može smatrati podrtinom s obzirom na stanje u kojem se nalazi. U nekim pravima, kao što je npr. nekad bio slučaj s našim domaćim pravom, podrtinom se može smatrati samo plovni objekt koji je u takvom stanju da je izgubio to svoje specifično svojstvo. Tada se postavlja pitanje kada se smatra da je plovni objekt izgubio to svoje svojstvo. Je li granica apsolutni gubitak toga svojstva ili je pak dovoljno da je stvar izgubila sposobnost plovidbe ili plutanja? U prijašnjem domaćem pravu stav je bio da gubitak svojstva plovnog objekta ne smije biti apsolutan, već da stvar da bi se smatrala podrtinom mora zadržati, bar u glavnim tj. osnovnim tehničkim karakteristikama, bitne elemente plovnog objekta. Gubitak svojstva plovnog objekta u tom smislu se tumačio kao gubitak sposobnosti za plovidbu i to takav gubitak sposobnosti za plovidbu koji je nepopravljiv ili se pak može otkloniti samo uz vrlo velike troškove koji su neisplativi. No pitanje granice između plovnog objekta i podrtine nije bilo izričito zakonski definirano, već se ta stvar morala rješavati pojedinačno od slučaja do slučaja kao faktično pitanje.[10] S druge strane, u nekim pravnim sustavima koji šire definiraju podrtinu, stanje u kojem se stvar nalazi nije relevantno, već je npr. dovoljno da je stvar napuštena, da je nađena nasukana, potonula ili ostavljena da pluta.

10 JAKAŠA, op.cit. bilj. 1, str. 197-200.

2.1.c. Starost stvari

Poznato je da pod morem ima puno vrijednih povijesnih i arheoloških predmeta koji su kao takvi zaštićeni jer se smatraju nacionalnom ili svjetskom kulturnom baštinom. Takve predmete, iako se najčešće uklapaju u definiciju podrtina, potrebno je izuzeti iz općeg režima uklanjanja podrtina. Oni su uglavnom predmet posebnog pravnog uređenja koje je usmjereno na njihovu zaštitu i očuvanje. U tom se smislu javlja problem definiranja pravne razlike između podrtina u širem smislu i povijesnih podrtina, tj. podvodne kulturne baštine. Najčešće se kao pravno rješenje uzima starost predmeta, točnije propisuje se koliko je vremena potrebno da podrtina bude u moru kako bi se mogla smatrati kulturnom baštinom. Tako npr. Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine[11] (dalje u tekstu UNESCO konvencija) svojstvo podvodne kulturne baštine određuje ovisno o *starosti predmeta nađenih u moru*, pa tu spadaju svi relevantni ostaci koji su pod morem barem 100 godina. Dakle, u tom smislu starost predmeta je kriterij za razlikovanje pojma podvodne kulturne baštine od pojma podrtina u širem smislu.

2.1.d. Specijalna obilježja stvari

Neka specijalna obilježja podrtina također mogu biti relevantna, međutim, samo ako potpadaju pod poseban pravni režim. Posebnu zaštitu uživaju već spomenuta podvodna kulturna baština, koja zahtijeva poseban tretman i pravnu zaštitu u pogledu njezine povijesne i kulturne vrijednosti, te imovina od vojnog značaja. Tako npr. hrvatski PZ respektira interese zaštite kulturnih dobara, te imovine koja ima vojnu važnost, a time su u postupak njihovog uklanjanja uključena i nadležna tijela za te vrste poslova, ministarstvo nadležno za poslove kulture, odnosno ministarstvo nadležno za poslove obrane. Podvodna kulturna baština potpada pod posebnu reglementaciju. Nadalje, spomenuta UNESCO konvencija instrument je koji izravno štiti i uređuje postupanje s podvodnom kulturnom baštinom u skladu s međunarodnim pravom i praksom.[12] U svezi toga otvoreno pitanje je kako ukloniti opasne podrtine, a da se pri tome sačuva njihova povijesna i kulturna vrijednost. Dakle, u kompeticiji se mogu naći različite reglementacije, s jedne strane ona kojom se jasno ocrtavaju interes da se takve podrtine zadrže, tj. sačuvaju *in situ* i s druge strane posebna reglementacija koja propisuje obvezno uklanjanje opasnih podrtina. Najčešće opasnost prijeti od pogonskog goriva zaostalog u potonulim brodovima te municije i drugog

11 Konvencija je stupila na snagu 2. siječnja 2009. Republika Hrvatska ratificirala je Konvenciju 1. prosinca 2004. godine. Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine objavljena je u Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 10/2004.

12 U domaćoj pravnoj literaturi o ovoj Konvenciji više u radu: Trpimir M. Šošić, Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine i jurisdikcija država u Jadranskome moru, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 49 (2010) br. 164, str. 101-138.

opasnog tereta.[13] Otvoreni problem je i zaštita povijesnih podrtina iz novije povijesti, primjerice onih koje potječu iz II. svjetskog rata koje ne ulaze u polje primjene UNESCO konvencije jer nisu stariji od 100 godina.[14] Međutim, detaljnija analiza ovdje navedenih pitanja trebala bi biti predmetom posebne diskusije, te je izvan dosega ovog rada u čijem fokusu je interventno uklanjanje podrtina nastalih kao posljedica pomorske nezgode.

2.1.e. Opasnost

Za značenje i tumačenje pojma podrtina može biti relevantna vrsta i stupanj *opasnosti* koju stvar predstavlja. Naime, potonuli ili nasukani brod, ili brod koji još pluta ali za koji se može očekivati da će se uskoro nasukati ili potonuti ili pak dijelovi takvog broda, ili teret koji se na njemu nalazi ili je s njega potekao, često mogu predstavljati opasnost za sigurnost plovidbe, za okoliš, za zdravlje ljudi, itd. Pri tome podrtina može predstavljati opasnost zbog samih svojih svojstava, npr. ako je riječ o brodu koji prevozi teret koji može biti štetan ili opasan za okoliš, ili ako postoji opasnost od izlijevanja brodskog goriva, i sl. Ona može predstavljati opasnost ili postati opasna i zbog lokacije na kojoj se nalazi, osobito ako je opstrukcija na plovnom putu. Upravo će postojanje takve opasnosti i stupanj te opasnosti biti relevantni za svrstavanje podrtine u režim obveznog uklanjanja podrtine, tj. takvog uklanjanja koje se poduzima po naredbi ili pod nadzorom javnih vlasti, odnosno koje obalna država izravno poduzima. Ovdje je bitno razlikovati pojam opasnost u kontekstu uklanjanja podrtina u odnosu na pojam opasnosti u kontekstu spašavanja. Tako Konvencija o spašavanju, 1989. kao uvjet za postojanje odnosa iz spašavanja predviđa da imovina koja je predmet spašavanja mora biti u opasnosti (eng. *danger*). S druge strane, u kontekstu obveznog uklanjanja podrtine po WRC konvenciji relevantno je da imovina koja se smatra podrtinom predstavlja opasnost (eng. *hazard*) za sigurnost plovidbe i/ili za okoliš.

I u pozitivnom se domaćem pravu opasnost respektira kao relevantna činjenica kad je riječ o podrtinama. Naime, sukladno PZ-u u pravilu se omogućuje vlasniku da u primjerenom roku ukloni brod ili drugu imovinu koji predstavljaju opasnost za plovidbu, iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša (PZ, čl. 785. st. 1.).

---

13 O problemu povijesnih podrtina i njihovoj istodobnoj opasnosti opširnije: Sarah Dromgoole, Craig Forrest, The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2011), part 1, str. 92-122.

14 Prema podacima iz literature, tijekom 2005. godine širom svijeta uklonjeno je 8.569 opasnih podrtina koje su potencijalno predstavljale opasnost za onečišćenje mora uljem, od toga čak 75% uklonjenih podrtina potječe iz II svjetskog rata: J Michel, T Gilbert, J Waldron, CT Blocksidge, DS Etkin and R Urban, Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters, *An Issue Paper Prepared for the 2005 International Oil Spill Conference*, 5, www.iosc.org/docs/iosc_issue_2005.pdf., prema DROMGOOLE – FORREST, op. cit. u bilj. 13.

Međutim ako je stupanj opasnosti veći, kapetanija će naložiti da se oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekt bez odlaganja ukloni s plovnog puta (PZ, čl. 65. st. 1.). Ukoliko brod ili druga imovina predstavljaju neposrednu opasnost kapetanija može bez prethodnog rješenja odlučiti o poduzimanju uklanjanja (PZ, čl. 785. st. 3.). Posljednjom novelom PZ-a iz 2011. i u čl. 171. ponavlja se opisano ovlaštenje kapetanije. Dakle, u tom smislu, ingerencija pomorskih upravnih organa u intervencijama uklanjanja podrtina ovisi o postojanju određenih vrsta opasnosti koje te podrtine predstavljaju, te štoviše, ta ingerencija raste što je stupanj opasnosti veći.

2.1.f. Odnos vlasnika prema stvari

Gubitak prava vlasništva ne utječe na stvarno i pravno obilježje neke stvari kao podrtine u smislu njezinih atributa podrtine. Međutim, za interventne mjere postupanja s podrtinom, a poglavito imovinskopravne odnose, relevantan može biti *odnos vlasnika* prema stvari koja se ima smatrati podrtinom. Važno je pojasniti kako prestaje pravo vlasništva na podrtini, osobito kada je riječ o brodu. Relevantna pitanja su koje pravne posljedice stvara činjenica propasti broda te posebno pitanje odricanja od vlasništva na brodu kada je brod postao podrtina. Nadalje, moguće je i pitanje utjecaja napuštanja stvari od strane njezinog vlasnika.

Propast broda jedan je od načina prestanka prava vlasništva na brodu. Upravo je to specifično za podrtine. Prema našem pravu pravo vlasništva na brodu formalno se može izgubiti samo kada se brod zbog propasti briše iz upisnika. To je rezultat pravila da upis stvarnih prava u odgovarajući registar pomorskih objekata ima konstitutivno značenje kako za nastanak i promjenu tako i za prestanak tih prava. Također, odreknuće od prava vlasništva može predstavljati jedan od načina prestanka vlasništva na brodu. I u tom slučaju pravo vlasništva prestaje tek kada na temelju očitovanja o odricanju od vlasništva, danog u obliku isprave prikladne za upis u upisnik brodova, to pravo bude izbrisano iz upisnika.

Pozitivni PZ više ne sadrži presumpciju da je vlasnik iskazao svoju volju odricanja od vlasništva ako stvar ne izvadi iz mora u zakonom propisanom roku koji teče od dana kada je stvar potonula. Dakle u tom slučaju, u ranijem zakonodavstvu odstupalo se od načela konstitutivnosti upisa, pa je dolazilo do stjecanja vlasništva u korist države koja bi postala vlasnik i prestanka prava bivšeg vlasnika na potonulim brodovima ako su ta prava stečena, odnosno prestala zbog propusta da se brod izvadi u propisanom roku. Derogiranje te odredbe u domaćem pravu može se izložiti kritici.[15]

15 O problemima vezanim uz presumpciju gubitka prava vlasništva na potonuloj stvari / podrtini, utjecaju činjenice da je vlasnik stvari nepoznat ili je poznat, ali očito izbjegava svoju obvezu uklanjanja opasne podrtine, ili slučaju odustajanja ili prekidanja započetog vađenja potonule stvari / uklanjanja podrtine, opširnije *infra t. 3.2*.

Važno je da prestanak prava vlasništva ne dovodi do prestanka odgovornosti za obveze nastale prije propasti stvari odnosno odreknuća od vlasništva. U kontekstu interventnog uklanjanja podrtina to je konkretno nastala obveza plaćanja naknade za troškove naređenog uklanjanja podrtine ili troškove lociranja, obilježavanja i druge nastale troškove.[16]

Važno je naglasiti da faktično napuštanje broda ili pasivnost vlasnika u smislu nebrige za brod, njegovo ostavljanje da pluta, bude nasukan, potopljen, te drugi oblici nepoduzimanja pomoći odnosno mjera uklanjanja sami po sebi ne mogu imati pravni učinak napuštanja broda u smislu odricanja od vlasništva. Štoviše, takvo ponašanje vlasnika državna uprava će u pravilu sankcionirati i prekršajno ako oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekt ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe ili predstavlja opasnost od onečišćenja.

Prema tome, vlasnik ne može napustiti podrtinu s ciljem da se oslobodi odgovornosti prema državnoj upravi za njeno uklanjanje, štoviše on je odgovoran i trećim osobama za štetu koju podrtina prouzroči prije nego što bude uklonjena.

U ovom kontekstu posebno značenje ima institut napuštaja (abandona) podrtine u korist osiguratelja, odnosno prelaska vlasništva na podrtini s osiguranika na osiguratelja, a u vezi isplate štete iz osiguranja temeljem izvedenog potpunog gubitka. O tome ćemo detaljnije izlagati niže u tekstu u okviru analize osigurateljnih aspekata odjelitosti instituta uklanjanja podrtine i spašavanja.[17]

2.1.g. Cilj operacija

Za samo određivanje pojma *podrtina* važan je *cilj operacija* koje se poduzimaju. Cilj operacija može biti pomoć imovini izloženoj opasnosti na moru, njezino očuvanje, u kojem slučaju nije riječ o uklanjanju podrtine, već o spašavanju. S druge strane, primarna svrha operacija može biti uklanjanje opasnosti koju podrtina predstavlja, znači, svake okolnosti ili prijetnje koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu, ili od koje se mogu očekivati štetne posljedice za morski okoliš, obalu, pomorsku

16 Nesumnjivo, pravno su relevantna pitanja i odgovornosti za druge izvanugovorne i ugovorne obveze u vezi podrtine, međutim ne ulaze u opseg istraživanja koji se provodi u ovom radu. Posebna tema u okviru imovinskopravnog aspekta postupanja s podrtinom bila bi i uređenje prava zaloga i retencije na podrtini koje bi imala osoba koja je uklonila podrtinu radi osiguranja naknade troškova uklanjanja i čuvanja stvari. PZ bi trebao sadržati i posebnu normu kojom bi se propisalo da su tražbine za troškove nastale zbog uklanjanja podrtine osigurane pomorskim privilegijima. To znači da bi izričito trebalo propisati da pomorski privilegiji postoje i za tražbine nadležnog tijela za naređeno i izvršeno uklanjanje podrtine. Posredno, ove tražbine su i sada osigurane pomorskim privilegijem jer naš zakonodavac (pogrešno) ove radnje naziva spašavanjem i primjenjuju se propisi o pomorskim privilegijima koji osiguravaju tražbine s naslova nagrade za spašavanje broda.

17 Opširnije *infra*, t. 3.3.i.

djelatnost, turističke znamenitosti, zdravlje obalnog stanovništva, odobalnu i podvodnu infrastrukturu. Tada je riječ o uklanjanju podrtine.[18] Osim toga, ukoliko se nakon pomorske nezgode ne poduzmu učinkovite mjere pomoći brodu ili drugoj imovini koja je izložena opasnosti na moru, tj. mjere spašavanja, to će dovesti do toga da se takav brod ili imovina imaju smatrati podrtinom.

2.1.h. Stvarna priroda operacija

Stvarna priroda operacija postupanja s podrtinom može biti različita. To mogu biti mjere odsukivanja, podizanja na površinu, tegljenja, osvjetljivanje i sl., kada se u stvari radi o operacijama koje su po svojoj stvarnoj prirodi mjere spašavanja. Međutim, kod uklanjanja podrtine često se poduzimaju operacije rezanja, potapanja, zapaljivanja, bombardiranja, odvoza na otpad, tegljenja broda u rezalište ili bilo koje druge mjere uklanjanja, pa čak i pod cijenu potpunog uništenja stvari. Dakle, konkretna tehnologija postupanja s podrtinom tj. njenoga uklanjanja činjenično je pitanje koje ne utječe na pravno poimanje podrtine. Ipak, zbog sličnosti činjeničnog stanja koje može biti podloga i za odnose vezane uz postupanje s podrtinom kao i za odnose iz spašavanja na moru, može doći do zabune u tumačenju i razlikovanju odnosnih pravnih instituta uklanjanja podrtine i spašavanja.

2.1.i. Lokacija

U međunarodnom pravu *morski prostori podvrgnuti su različitim pravnim režimima*, a prava i obveze država u svezi s predmetima nađenim u moru ovise o mjestu i pravnom režimu prostora. Postoje, dakle, norme javnopravne prirode kojima se uređuju javnopravne ovlasti država u postupanju s nasukanim, potonulim i napuštenim stvarima ili stvarima koje su ostavljene da plutaju u moru ili pak drugim stvarima koje se nađu u moru. Posebno je pitanje međunarodnog prava dokle sežu ovlasti obalnih država da interveniraju uklanjanjem podrtine, osobito kad je riječ o morskim prostorima izvan unutrašnjih voda i teritorijalnog mora. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Montego Bay, 1982. (u nastavku UNCLOS) nije izričito adresirala to pitanje, ali je nizom odredbi adresirala pitanje ovlasti država u zaštiti morskog okoliša i sigurnosti plovidbe u teritorijalnom moru i gospodarskom pojasu.[19] Odražavajući već postojeće međunarodno običajno pravo prema kojem je obalna država ovlaštena poduzeti mjere kako bi zaštitila svoje interese od opasnosti koje potječu iz teritorijalnog mora, pa i iz morskih prostora izvan teritorijalnog mora, te potvrđujući

18 O odnosu spašavanja i uklanjanja podrtina opširnije *infra, t.* 3.3.

19 Opširnije vidi DROMGOOLE – FORREST, op.cit. u bilj. 13, str. 95-100.

prava država proizašlih iz Konvencije o intervenciji[20], UNCLOS u čl. 221. st. 1. Dijela XII o zaštiti i očuvanju morskog okoliša propisuje: "Ništa u ovome dijelu ne dira u pravo koje države imaju po međunarodnom pravu, kako običajnom tako i ugovornom, da poduzimaju i provode mjere izvan teritorijalnog mora, koje su u razmjeru sa stvarnom štetom ili s opasnošću od štete, radi zaštite njihove obale ili interesa povezanih s obalom, uključujući ribolov, od onečišćenja ili opasnosti od onečišćenja koje nastaju uslijed pomorske nesreće ili radnji vezanih uz takvu nesreću, kada se razumno može očekivati da će to onečišćenje uzrokovati štetne posljedice."

Za temu ovog rada osobito je relevantna WRC konvencija koja pruža pravni okvir državama strankama za brzo i učinkovito uklanjanje podrtina smještenih izvan područja u kojima obalna država ima punu nadležnost, tj. izvan unutrašnjih voda i teritorijalnog mora. *Konvencijsko područje* kao inovativni pojam definira u stvari teritorijalno polje primjene WRC konvencije, a to je gospodarski pojas države stranke ustanovljen u skladu s međunarodnim pravom.[21] Za države stranke WRC konvencije koje nisu ustanovile gospodarski pojas, to je područje izvan njezinog teritorijalnog mora i uz njega, a koje ne može biti šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. U skladu s međunarodnim pravom mora, Republika Hrvatska je 3. listopada 2003. godine proglasila zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP)[22] koji joj osigurava neka suverena prava inače karakteristična za

20 Misli se na Međunarodnu konvenciju o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla uzrokovati onečišćenje naftom, London, 1969. s Protokolom iz 1973. Navedena konvencija je usvojena istovremeno kada i CLC 1969. Obje su te konvencije bile reakcija međunarodne zajednice na nesreću tankera *Torrey Canyon* (1967.). Konkretno, Konvencija o intervenciji legalizirala je intervenciju država u odnosu na trgovačke brodove dok se nalaze na otvorenom moru, a predstavljaju opasnost ili prijete onečišćenjem morskog okoliša uljem koje bi se moglo proširiti na teritorijalno more ili drugo područje pod nadležnošću intervenirajuće države. Intervencija se može sastojati u različitim aktivnostima prevencije ili smanjenja posljedica izlijevanja nafte s brodova prouzročenog pomorskom nezgodom, a među njima je i krajnja mogućnost potpunog uništenja broda zapaljenjem ili bombardiranjem. Člankom I Konvencije o intervenciji propisano je da država stranka može poduzeti mjere na otvorenom moru koje su nužne za sprečavanje, ublažavanje ili uklanjanje neposredne i teške opasnosti za njenu obalu, zbog onečišćenja ili prijetnje onečišćenjem mora uljem prouzročenog pomorskom nezgodom ili radnjama poduzetim u vezi te nezgode, za koje je razumno očekivati da će rezultirati teškim štetnim posljedicama. Naknadno je Protokolom iz 1973. godine opseg primjene Konvencije o intervenciji proširen na slučajeve u kojima se radi o onečišćenju morskog okoliša i drugim tvarima koje mogu predstavljati opasnost za ljudsko zdravlje, morska i druga prirodna bogatstva, ili mogu na drugi način ometati zakonito iskorištavanje mora.

21 Do sada su u svijetu 122 države proglasile gospodarski pojas širok 200 milja (računajući od polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora pa je zapravo širok 188 milja), a ribolovnu zonu 14 država (uz to valja imati na umu da je 7 država proglasilo teritorijalno more preko granice 12 milja, najčešće široko 200 milja), Vesna Barić Punda, Davorin Rudolf ml., *Pravo mora, dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Pravni fakultet, Split, 2007., str. 367.

22 Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, Narodne novine br. 157/2003, 77/2004, 138/2006 i 31/2008.

gospodarski pojas. Slijedom toga, prema WRC konvenciji hrvatski bi ZERP bio područje njezine teritorijalne primjene.[23] Osim što se primjenjuje na gospodarski pojas obalne države, WRC konvencija uključuje fakultativnu klauzulu (WRC konvencija, čl. 3 st. 2. i 3.) koja omogućuje državama strankama da prošire primjenu te konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more. Važnost opcije proširenja primjene WRC konvencije leži u činjenici da se najveći broj podrtina nalazi upravo u teritorijalnom moru. Notifikacija države stranke o primjeni WRC konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more, ne utječe na njezina prava i obveze u poduzimanju drugih mjera u vezi podrtina smještenih na tom području. Radi se o mjerama koje su različite od lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine sukladno WRC konvenciji.[24] Ovakvo rješenje, točnije opcija primjene WRC konvencije na teritorijalno more države članice, dobrodošla je za proces harmonizacije ovog složenog pomorskopravnog instituta u različitim nacionalnim pravima.

2.2. Pojam podrtina u ranijem domaćem pravu i u nekim poredbenim pravnim sustavima

Pojam podrtina u ranijem domaćem pomorskom pravu nije bio zakonski definiran. U starijoj domaćoj pomorskopravnoj literaturi[25] *podrtinom* se smatrala svaka stvar koja je izgubila svojstvo broda,[26] međutim gubitak toga svojstva nije smio

23 Primjena pravnog režima zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa, kako je određeno Odlukom o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, započela je dvanaest mjeseci nakon njegovog uspostavljanja, odnosno 3. listopada 2004. godine. Ono što je važno za temu ovog rada je da se jurisdikcija glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša započela primjenjivati. Međutim, bez obzira na to je li država proglasila gospodarski pojas ili nije, područje uklanjanja podrtina, kako je definirano WRC konvencijom, je područje neposredno iza njezinog teritorijalnog mora koje ne smije biti šire od 200 milja.

24 Odredbe WRC konvencije o odgovornosti vlasnika, izuzecima od odgovornosti i obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu neće se primjenjivati niti na jednu od tako poduzetih mjera, osim na lociranje, označavanje i uklanjanje podrtina.

25 JAKAŠA, op. cit. bilj. 1, str. 197; *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1983., sv. 6, str. 168; *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990., str. 603; Ivo Grabovac, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991., str. 133.

26 Kada se u ovom kontekstu govori o brodu, misli se na bilo koji plovni objekt koji se kao takav može definirati u najširem smislu riječi, bez obzira na njegovu specifičnu užu kvalifikaciju. Tako, primjerice, podrtine mogu biti i tehnički plovni objekti koji se prema pozitivnim propisima pomorskog upravnog prava ne smatraju brodom, također to mogu biti i brodice. Međutim, tu se ne ubrajaju npr. plutače za vez, balisažne oznake i sl. Tako objašnjava JAKAŠA, op. cit. bilj. 1, str. 198.

biti apsolutan. Takvo tumačenje pojma podrtina proizlazilo je iz običnog stvarnog značenja te riječi. Tako se, primjerice, nije smatralo *podrtinom* nekoliko preostalih komada broda uništenog požarom ili eksplozijom. Opisana definicija pojma *podrtina* otvarala je pitanje do kojeg stupnja brod može propasti da bi zadržao svojstvo *podrtine*. Smatralo se da stvar mora ipak, u osnovnim tehničkim karakteristikama, zadržati bitne elemente broda. Drugim riječima, brod koji propadne i ispod spomenutog minimuma, odnosno bolje rečeno njegovi ostaci, imaju svojstvo obične stvari u građanskopravnom smislu. Konkretno, plovni objekt izgubio je to svoje svojstvo ako je zbog prirodnih ili pogonskih događaja ili ljudskih radnji, izgubio svoju sposobnost za plovidbu. Ipak, smatralo se da gubitak sposobnosti za plovidbu nije uvijek dovodio do gubitka svojstva plovnog objekta. Naime, svaki kvar nije od broda učinio podrtinu. Međutim, nepopravljiv kvar, ili onaj koji se može ukloniti samo uz velike troškove smatrao se dovoljnim razlogom da objekt dobije svojstvo podrtine. U ranijoj domaćoj teoriji nije postojalo jedinstveno stajalište oko toga treba li uz nesposobnost broda za plovidbu biti kumulativno ispunjen i uvjet da je brod napušten (dereliktiran).[27] Pri tome se može razlikovati napuštanje broda od posade ili samog vlasnika. Prevladavajuće je bilo shvaćanje da će se zbog napuštanja raditi o podrtini uvijek kada ono dovodi do nesposobnosti broda za plovidbu, a s druge strane, o podrtini se naravno može raditi i ako brod nije napušten. Bitno je istaknuti da u ranijem domaćem pravu nije postojala zakonska definicija podrtine već je to bilo činjenično pitanje za koje je odgovor iznalazila poslovna i sudska praksa. Smatralo se da nije moguće unaprijed odrediti točna mjerila i granicu između plovnog objekta i podrtine, pa se to rješavalo u svakom slučaju pojedinačno.

Za razliku od prijašnjeg domaćeg pomorskog prava, pojam podrtina u nekim drugim nacionalnim pravima ima nešto šire značenje, jer se ne ograničava na podrtine brodova, odnosno drugih plovnih objekata. Tako je npr. u pomorskom pravu Ujedinjenog kraljevstva pojam podrtina (eng. *wreck*) izričito definiran zakonom tako da uključuje sve stvari koje su odbačene, stvari koje plutaju, stvari koje su potonule te stvari koje su napuštene, a nađene su u moru ili na obalama mora ili drugim obalama podvrgnutim plimi i oseki (*Merchant Shipping Act*, 1995., čl 255. st. 1.).[28] Nadalje, u talijanskom pravu pojam podrtina (tal. *relitto*) obuhvaća osim broda i različite pripatke broda, stvari izbačene s broda u more ili koje se iskrca-

27 Također, i u novijoj literaturi: *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 1086 i 1087., napuštanje broda od posade navodi se kao uvjet za to da se neki polovni objekt smatra podrtinom. "Uz uvjet da je bila riječ o ostatku plovnog objekta koji je izgubio sposobnost plutanja, trebalo je biti riječ i o uvjetu da je napušten od posade, luta po moru ili je nasukan".

28 U izvorniku definicija glasi: "*wreck*" *includes jetsam, flotsam, lagan and derelict found in or on the shores of the sea or any tidal water*."

vaju s broda, sidra, sidrene lance, teret izbačen s broda, teret koji je slučajno pao s broda, osobne stvari osoba koje se nalaze na brodu te različite objekte u prekrcaju s obale na brod.[29]

2.3. Definicija podrtine u Konvenciji o uklanjanju podrtina i pozitivnom domaćem pravu

Pojam *podrtina* po prvi puta je u međunarodnom pomorskom pravu unificiran WRC konvencijom. WRC Konvencijom prihvaćena je vrlo široka definicija pojma *podrtina*. Podrtina nije samo potonuli ili nasukani brod već podrtina može biti i bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom brodu; ili svaki predmet koji je nestao u moru s broda i koji je nasukan, potonuo ili ostavljen plutati. Bitna odrednica pojma je da se radi o predmetu koji potječe s broda ili se nalazi na brodu ili je to pod opisanim uvjetima (potonuli ili nasukani) sam brod ili neki od dijelova broda. Dakle, pojmom *podrtina* nisu obuhvaćeni primjerice dijelovi oštećenih pomorskih kabela, cjevovoda ili nekih drugih predmeta ili objekata koji ne potječu s broda. WRC Konvencija u opseg pojma *podrtina* uključuje i brod koji plovi ali se opravdano može očekivati da će uskoro potonuti ili se nasukati. Međutim u tom slučaju, ključno je da se takav brod (za kojeg se očekuje da će potonuti ili nasukati se) neće smatrati podrtinom ako su poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu ili drugoj imovini u opasnosti. Točnije, izostanak učinkovitih mjera spašavanja, brod će kvalificirati kao podrtinu.[30] Rabi se izraz djelotvorne ili učinkovite mjere (*effective measures*) kako bi se omogućilo nadležnim tijelima da interveniraju ako nisu zadovoljni uslugama spašavatelja u postizanju brzog i učinkovitog spašavanja, te ako procijene da unatoč poduzetim mjerama neće biti otklonjena opasnost koju takav brod stvara. Drugim riječima, ako nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu, nadležna državna tijela moći će narediti uklanjanje broda koji još uvijek pluta, znači nije niti nasukan niti potonuo, međutim predstavlja opasnost za sigurnost plovidbe, morski okoliš i povezane interese.

Pojam *podrtina* treba promatrati povezano s pojmom *opasnost* i *pomorska nezgoda*, a respektirati treba i definiciju pojma *brod* koju donosi WRC konvencija. Na ovom mjestu važno je istaknuti da je prema WRC konvenciji postojanje opasnosti

29 U izvorniku definicija glasi: "*varie pertinenze della nave, imbarcazioni gettate in mare o transportate via della nave, le ancore, le catene, …, le merci gettate a mare o cadute incidentalmente, gli indumenta delle persone di bordo o oggetti varii transportati anche dale rive verso il mare*." Citirano iz Sandiford, Diritto maritimo, Milano, 1960, str. 160 prema JAKAŠA, op.cit. u bilj. 1, str. 198.

30 Opširna poredbena analiza spašavanja i uklanjanja podrtina *infra, t.* 3.3.

pretpostavka za aktivnosti koje Konvencija normira. Slijedom toga, ako podrtina ne predstavlja opasnost tada se ne primjenjuju prava i obveze iz Konvencije.[31] Dakle, ako se ne radi o opasnoj podrtini neće se primjenjivati pravila o uklanjanju podrtina prema kojima se uklanjanje uvijek poduzima u javnom interesu, po nalogu nadležnih javnih vlasti, a to znači da je ono kao i poduzimanje drugih mjera obvezno. Ako podrtina nije opasna njezino eventualno vađenje iz mora poduzimat će se samoinicijativno i dobrovoljno odlukom vlasnika toga broda i druge imovine. Drugim riječima, samo značenje pojma *podrtina* iz WRC Konvencije treba tumačiti tako da ono uključuje u sebi pretpostavku da se radi o *opasnoj podrtini*. Prilikom izrade WRC konvencije mnogo se raspravljalo o tome kako će biti definiran pojam *opasnost*. *Opasnost* je definirana kao svaka okolnost ili prijetnja koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu i od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski okoliš, ili obalu ili povezane interese jedne ili više obalnih država (WRC konvencija, čl. 1. st. 1. t. 5.). Prilikom procjene opasnosti, uz taj pojam treba tumačiti i pojam *povezani interesi* koji dodatno proširuje pojam *opasnost*.[32]

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

Povezani interesi[33] definirani su WRC konvencijom kao interesi obalne države koja je izravno ugrožena podrtinom ili joj od nje prijeti opasnost. U WRC konvenciji primjerice se navode (engleskom formulacijom "*such as"*): pomorske djelatnosti u obalnim područjima, lukama i ušćima, uključujući ribarstvo, pod uvjetom da predstavljaju osnovne izvore prihoda osobama koje se njima bave. Uz navedeno, po prvi puta u jednoj međunarodnoj odštetnoj konvenciji, primjerice se spominju turističke znamenitosti i drugi gospodarski interesi tog područja, zdravlje obalnog stanovništva i dobrobit tog područja, uključujući očuvanje živih morskih bogatstava, te flore i faune, kao i odobalna i podvodna infrastruktura (WRC konvencija, čl. 1. st. 1. t. 6.). Dakle, pojmom *povezani interesi* obuhvaćene su razne djelatnosti, gospodarski interesi i dobra koje opasna podrtina može ugrožavati. Spominjanjem *povezanih interesa* jedne ili više država nastoji se posredno proširiti pojam *opasnost* te uz opasnost pomorskoj plovidbi i morskom i obalnom okolišu obuhvatiti i opisane povezane interese.

---

31 Tako zaključuje i *Griggs* u Patrick Griggs, Draft Wreck Removal Convention, *CMI Yearbook* 2005.-2006., str. 376-383.; O pojmu opasnost opširnije DROMGOOLE – FORREST, op. cit. u bilj.13.

32 O razlikovanju pojma opasnost kod spašavanja i uklanjanja podrtina opširnije *supra,* t. 2.1.e.

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

Za potrebe WRC konvencije pojam *brod* uključuje svako pomorsko plovilo, uključujući hidrokrilne brodove, plovila na zračnom jastuku, ronilice, plutajuće objekte i u ograničenom opsegu plutajuće platforme. Primjenjuje se na plutajuće platforme, osim kada su takve platforme postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstva s morskog dna (WRC konvencija, čl. 1. st. 1. t. 2.).[34]

Pojam *podrtina* uveden je i definiran u PZ-u 2008. godine. U pogledu same definicije PZ doslovno preuzima definiciju *podrtine* iz WRC konvencije, pa se u tumačenju ovoga pojma i traženju odgovora na pitanje što sve može biti objektom uklanjanja podrtina treba osloniti na interpretaciju konvencijskih odredbi o tome. Međutim PZ pojam podrtina rabi samo u definicijama pojmova (PZ, čl. 5. st. 1. t. 31. a)) i odredbama koje govore o obveznom osiguranju (PZ, čl. 62. st. 5. i čl. 823. b). To dovodi do toga da u PZ-u postoji poprilična terminološka zbrka i nedosljedna uporaba pojmova *uklanjanje*, *vađenje*, *spašavanje*, *podrtina, brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost* i sl.

Cilj ovog rada je upravo ukazati na nedosljednost uporabe terminologije i potrebu da se pojam *podrtina* uvrsti i rabi i na drugim odgovarajućim mjestima u PZ-u.

Na mjestima u PZ-u u kojima se sadržajno radi o propisima kojima se propisuje obveza ukloniti ili na drugi način postupati s *podrtinom*, ne rabi se pojam *podrtina* već se govori o "*brodu ili drugoj imovini koja može biti predmetom spašavanja…*" (PZ, čl. 785. st. 1 i st. 2.), "*uklanjanju takve imovine*" (PZ, čl. 785. st. 1.), "*uklanjanju takve stvari*" (PZ, čl. 785. st. 1.). Pri tome pridjev "*takve*" označava imovinu koja predstavlja ili može predstavljati opasnost za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša. U posljednjoj noveli PZ-a iz 2011. godine (PZ, čl. 171. st. 7.) zakonodavac ponovno koristi opisnu stilizaciju za pojam podrtina, govoreći o brodu koji predstavlja ili može predstavljati opasnost. U našem PZ-u postoji zakonsko uporište za korištenje pojma podrtina, pa bi dosljedno trebalo taj pojam i rabiti u zakonu. Pojam *uklanjanje* definiran je novelom PZ-a iz 2011., pa bi ga također trebalo dosljedno upotrebljavati na svim onim mjestima u PZ-u u kojima se govori o uklanjanju podrtina.

---

34 Konvencija o spašavanju, 1989. također svoju primjenu isključuje u odnosu na navedene platforme. Razlog isključenja iz primjene konvencije platformi postavljenih za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstava s morskog dna u njihovoj je kompliciranoj tehnologiji pri obavljanju podmorskih radova, kao i u skupoj i složenoj opremi platformi i sličnih naprava. Smatra se da bi spašavanje ili uklanjanje takvih objekata, uz nedovoljno poznavanje njihove tehnologije, moglo izazvati znatnu materijalnu štetu, ugroziti ljudske živote ili izazvati onečišćenja morskog okoliša velikih razmjera. Osim toga, takvi objekti imaju detaljne sigurnosne planove postupanja u rizičnim situacijama, pa je opravdano izuzeti ih iz primjene ovih konvencija.

Pojam pomorska nezgoda nije definiran u PZ-u.[35] Pojam pomorska nezgoda iz WRC konvencije bilo bi poželjno uvesti i u PZ.

Pojam *brod* kako je definiran u PZ-u (PZ, čl. 5. st. 1. t. 4.) znatno je uži od pojma brod iz WRC konvencije. Cjelovitim akceptiranjem WRC konvencije u domaće pravo potrebno je prevladati i tu neujednačenost te za potrebe dijela PZ-a koji će govoriti o uklanjanju podrtina brod definirati sukladno njegovoj definiciji u WRC konvenciji.

Naš zakonodavac na mjestu na kojem govori o obvezi uklanjanja opasne podrtine, a to su odredbe o spašavanju iz Dijela osmog, Glave II, koristi stilizaciju "… opasnost za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša." Pri tome se sintagmom "iskorištavanje prirodnih bogatstava mora" u nešto užem smislu mogu obuhvatiti one djelatnosti koje WRC konvencija primjerice navodi u pojmu *povezani interesi*. Novelom PZ-a iz 2011. godine zakonodavac i na mjestu na kojem propisuje odredbe o inspekcijskom nadzoru ponovno ponavlja obvezu uklanjanja broda koji predstavlja opasnost navodeći i na ovom mjestu citiranu stilizaciju. Uz to, ovom posljednjom novelom PZ-a iz 2011. pojam opasnost se dodatno proširuje, pa se govori i o opasnosti za luke i plovne putove (PZ, čl. 171. st. 7.). Bilo bi dosljedno, precizno i jednostavnije u PZ uvesti pojam *povezani interesi* u značenju i tumačenju kako se on pojavljuje u WRC konvenciji.

3. VAĐENJE POTONULIH STVARI, UKLANJANJE PODRTINA, SPAŠAVANJE, NALAZ STVARI U MORU - KONCEPCIJSKE RAZLIKE I MOGUĆE PODUDARNOSTI

3.1. Uklanjanje podrtina i vađenje potonulih stvari – kongruentnost, sličnosti i razlike

Kada govorimo o vađenju potonulih stvari mislimo na specifičan pomorskopravni institut koji je u domaćem pomorskom pravu postojao sve do novele PZ-a iz 2004. godine. U PZ-u iz 1994. godine[36] vađenje potonulih stvari bilo je regulirano odredba-

35 PZ sadrži poseban dio (Dio osmi) pod nazivom "Pomorske nesreće". U tom dijelu zakona uređuje se sudar brodova, spašavanje, zajedničke havarije, izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara, odgovornost poduzetnika nuklearnog broda. Prema tome, pojam pomorske nesreće kako se koristi u PZ-u ne odgovara značenju pojma *pomorske nezgode* kako ga definira WRC konvencija.

36 Narodne novine br. 17/94, 78/94, 43/96 (u nastavku PZ 1994).

ma Glave III (čl. 801. – 813.) Dijela devetog – "Plovidbene nezgode".[37] Ovaj se institut primjenjivao na vađenje, uklanjanje ili uništenje (arg. PZ 1994., čl. 801., čl. 804., čl. 811. st. 3. i čl. 813.). potonulih stvari u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (PZ 1994., čl. 801.). U smislu odnosnih zakonskih odredbi pojam *potonule stvari* obuhvaćao je potonule kao i nasukane plovne objekte, potonule zrakoplove, dijelove i terete potonulih plovnih objekata i zrakoplova te druge stvari potonule u moru (arg. PZ 1994., čl. 801.).[38] Prema tome, zaključujemo da je riječ o širem pojmu koji je konzumirao i pojam *podrtine* kako smo ga ranije analizirali.[39]

U okviru instituta vađenja potonulih stvari bile su sadržane odredbe pretežito upravnopravne prirode te neke imovinskopravne odredbe. One su regulirale postupak i odnose iz obveznog vađenja, uklanjanja odnosno uništenja potonulih stvari (PZ 1994., čl. 804. – upravnopravni postupak obveznog vađenja / uklanjanja / uništenja opasne potonule stvari na rizik i o trošku ovlaštene osobe po naredbi lučke kapetanije; čl. 805. – upravnopravni postupak obveznog vađenja / uklanjanja / uništenja opasne potonule stvari po naredbi lučke kapetanije kada ovlaštena osoba ne ispunjava svoje obveze, ili je nepoznata te s tim u vezi naknada troškova iz proračuna po čl. 807.; čl. 806. – zabrana prekidanja / napuštanja radova od strane izvoditelja bez opravdanog razloga kod obveznog vađenja / uklanjanja / uništenja; čl. 811. st. 3. – iznos naknade izvoditelju radova). Nadalje, regulirale su i postupak te odnose iz dobrovoljnog vađenja potonulih stvari poduzetog na inicijativu *ovlaštene osobe*[40] uz dozvolu nadležne lučke kapetanije (PZ 1994., čl. 803. – upravnopravni postupak; 811. st. 2. – iznos naknade izvoditelju radova). Posebno je bila propisana vrsta i osnova odgovornosti izvoditelja radova za štetu prouzročenu bilo obveznim bilo dobrovoljnim vađenjem, uklanjanjem odnosno uništenjem potonulih stvari (PZ 1994., čl. 810.), zatim njegovo pravo zaloga i retencije na izvađenoj potonuloj stvari radi osiguranja naknade troškova vađenja (PZ 1994., čl. 812.) te rok zastare kod tražbina za naknadu troškova vađenja, uklanjanja odnosno uništenja potonulih stvari (PZ 1994., čl. 813.). Nadalje, odredbe o gubitku vlasništva

37 Navedene odredbe PZ-a 1994. proizašle su iz odredbi o vađenju potonulih stvari Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ br. 22/1977, preuzet u Narodne novine br. 53/91 (u nastavku ZPUP), (ZPUP, čl. 783. – 795.). Povijest instituta vađenja potonulih stvari u domaćem pravu bit će obrađena u okviru zasebnog rada koji će predstavljati drugi dio ovog istraživanja.

38 U istom značenju služimo se pojmom potonulih stvari i u ovom poglavlju, osim ako nije drugačije izričito navedeno.

39 Ovdje mislimo i na pojam podrtine kako smo ga razumijevali u prijašnjem domaćem pravu (vidi *supra*, t. 2.2.) i na pojam podrtine kako ga definira WRC konvencija, a koji je preuzet i u pozitivnom domaćem pravu (vidi *supra,* t. 2.3.). Dalje u tekstu pod pojmom podrtina podrazumijevamo njegovu modernu definiciju kako je preuzeta iz WRC konvencije.

40 Pod ovlaštenom osobom misli se na vlasnika stvari ili na osobu koja ima pravo raspolaganja tom stvari (vidi PZ 1994., čl. 803. st. 1.).

na napuštenim potonulim stvarima, tj. potonulim stvarima koje ovlaštena osoba ne izvadi u roku od 10 godina, te prelasku tih stvari u vlasništvo Republike Hrvatske. Ova je odredba posredno relevantna za imovinskopravne odnose iz nalaza odnosno prisvajanja stvari u moru. Također su za pitanje nalaza odnosno prisvajanja stvari u moru posredno relevantne odredbe o vađenju potonulih stvari čiji vlasnik, odnosno ovlaštena osoba, nisu poznati (PZ 1994., čl. 805. st. 1. i 3.) te odredba o objektivnoj odgovornosti izvoditelja radova za štetu prouzročenu dobrovoljnim vađenjem ako on postupa bez odobrenja ovlaštene osobe i bez dozvole lučke kapetanije.

Prema tome, mogli bismo konstatirati da je pomorskopravni institut vađenja potonulih stvari u domaćem pravu obuhvaćao pitanja a) dobrovoljnog vađenja potonulih stvari, b) obveznog vađenja, uklanjanja odnosno uništenja potonulih stvari te c) vlasništva izgubljenih ili napuštenih stvari u moru. Kako pravni pojam potonule stvari ujedno obuhvaća i pojam podrtine, onda možemo zaključiti da se pravno uređenje uklanjanja podrtina u domaćem pomorskom pravu profiliralo u okviru posebnog instituta vađenja potonulih stvari. Stvarna je tendencija sve detaljnijeg reguliranja obveznog uklanjanja podrtina uvjetovanog povećanim zahtjevima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša te porastom javnih ovlasti intervencije kod pomorskih nezgoda. Ta tendencija nalaže da se obvezno uklanjanje podrtina izdvoji kao zasebni pomorskopravni institut. Poželjno je da se *de lege ferenda* ono uredi sukladno odredbama WRC konvencije. Po prirodi stvari i logici koju nalaže povijesni razvoj domaćeg pomorskog prava u relevantnom području taj bi institut trebalo urediti u okviru jednog šireg pravnog režima vađenja potonulih stvari. Pri tome bi režim vađenja potonulih stvari svakako trebalo modernizirati uvažavajući, između ostalog, i činjenicu da je moderan razvoj pomorskopravnog instituta spašavanja doveo do znatnog približavanja tih dvaju instituta, te bi trebalo paziti da među njima ne bude preklapanja, tj. dvostrukog reguliranja istih odnosa.[41]

Dakle, pođemo li sada od toga da je obvezno uklanjanje podrtina poseban institut u okviru vađenja potonulih stvari, najprije ćemo se podsjetiti da je to iz dva razloga:

i. pojam potonulih stvari širi je od pojma podrtina[42];
ii. vađenje potonulih stvari obuhvaća, osim obveznog uklanjanja potonulih stvari, još i dobrovoljno vađenje potonulih stvari te neke specijalne pomorskopravne aspekte stjecanja vlasništva odnosno posjeda izgubljenih ili napuštenih stvari nađenih u moru.

41 O odnosu instituta vađenja potonulih stvari i spašavanja vidi opširnije *infra.*

42 U potonule stvari mogu se ubrajati vrlo različiti predmeti koji u more nisu nužno dospjeli s broda, što je inače bitna pretpostavka iz moderne definicije podrtine. Slično, kod potonulih stvari nije nužno da su one u more dospjele uslijed pomorske nezgode. Tako npr. u potonule stvari možemo ubrojiti i podrtine, ali i druge predmete, poput dijelova mostova, kabela, cjevovoda, instalacija i raznih drugih potonulih predmeta. To znači, da objekti vađenja potonulih stvari i objekti uklanjanja podrtina mogu biti vrlo različiti.

U okviru ovog potpoglavlja istaknuli bismo samo neke osnovne pojmovne razlike između dobrovoljnog vađenja potonulih stvari i obveznog uklanjanja podrtina. Opće je pravilo da je prvenstveno vlasnik potonule stvari ovlašten i odgovoran za vađenje te stvari iz mora. No za takve radove koji se poduzimaju u morskim pojasevima u kojima država ima nadležnost ili suverena prava, uobičajeno je da nadležno javno tijelo izdaje posebnu odgovarajuću dozvolu. Ovo je iz razloga specifičnosti radova na moru koji su pod posebnim nadzorom države zbog zaštite različitih javnih interesa. Praktično, vlasnik (ili osoba ovlaštena raspolagati potonulom stvari) bit će zainteresiran izvaditi stvar samo onda kada ona ima preostalu vrijednost i kada troškovi njenog vađenja ne premašuju tu vrijednost. U takvom će se slučaju vađenje najčešće poduzimati na inicijativu same ovlaštene osobe i uz dozvolu nadležnog tijela, tj. radit će se o dobrovoljnom vađenju. Pri takvom vađenju potonulih stvari riječ je o podizanju stvari s morskog dna, njezinom vađenju iz mora ili odsukivanju, s namjerom da se stvar zadrži odnosno preda nekom u posjed, drugim riječima radi se o očuvanju neke imovinske vrijednosti od propadanja.[43] Za vađenje je bitno da stvar bude izvađena u bitno istom stanju u kojem se nalazila u moru. Može se dogoditi da stvar tijekom vađenja bude djelomično oštećena, ali uvijek u granicama u kojima zadržava svoja bitna svojstva. Inače, ako su operacije takve da se ne vodi briga o razmjeru oštećenja, jer nije relevantno da stvar sačuva svoju individualnost, o vađenju se ne može govoriti, već je riječ o operacijama uklanjanja ili uništenja.[44] U tom smislu dobrovoljno vađenje potonulih stvari efektivno se sastoji od raznih operacija koje su po svojoj stvarnoj prirodi operacije spašavanja. K tome je razina intervencije države u ovim slučajevima vrlo niska te se najčešće sastoji u izdavanju dozvola za radove te nadzoru standarda sigurnosti i zaštite okoliša. Stoga dobrovoljno vađenje potonulih stvari ostaje pretežito u sferi imovinskopravnih odnosa te se ono znatno približava ili čak možda i podudara s pomorskopravnim institutom spašavanja. Tada se postavlja pitanje postoji li uopće razlika između ovih instituta i ima li svrhe zadržavanja oba ta pravna instituta u domaćem pomorskom pravu. O tome ćemo detaljnije raspravljati niže u tekstu.

S druge strane, vrlo su česte situacije kada vlasniku nije isplativo vaditi stvar iz mora, s obzirom na njenu malu preostalu vrijednost u odnosu na često vrlo visoke troškove vađenja. U takvoj situaciji vlasnik (odnosno ovlaštena osoba) će najčešće napustiti stvar, tj. ostaviti je u moru i neće je htjeti vaditi. Međutim, ukoliko je riječ o takvoj stvari koja zbog svojih svojstava ili zbog lokacije na kojoj se nalazi može biti prijetnja za sigurnost plovidbe, za morski okoliš, zdravlje ljudi ili normalno od-

43 Slično JAKAŠA, op. cit. bilj. 1, str. 218.

44 Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, četvrta knjiga, Plovidbene nezgode, svezak II, Narodne novine, Zagreb, 1990., str. 454 i 455.

vijanje neke gospodarske djelatnosti (uzgajanje ribe, školjaka, turizam, istraživanje ili eksploatacija podvodnih mineralnih izvora, itd.), onda ta stvar predstavlja izvor potencijalne odgovornosti njenog vlasnika za štetu trećim osobama. To bi ponekad bio i dovoljan razlog za savjesnog i odgovornog vlasnika da poduzme mjere uklanjanja takve stvari i opasnosti koju ona predstavlja. Međutim, razlozi javnog interesa ne dopuštaju da se ta važna odluka ostavi u okviru sfere privatnih interesa. Stoga države propisuju obvezno uklanjanje podrtina koje predstavljaju opasnost za javne interese.

Osim toga, država će u slučaju opasne podrtine htjeti aktivno intervenirati temeljem gore spomenutih ovlasti iz instituta obveznog uklanjanja podrtine i onda kada je vrijednost podrtine velika te ujedno postoji i privatni interes, tj. vlasnikova volja za njeno očuvanje. Upravo su takvi najčešći primjeri u praksi u današnje vrijeme razvijene pomorske trgovine, tehnološki naprednih brodova velikoga kapaciteta i velikih vrijednosti koje se prevoze morem. Konkretno, to je slučaj kada vlasnici broda i tereta nastradalih u pomorskoj nezgodi, a koji ujedno predstavljaju opasnost za sigurnost plovidbe, okoliš ili druge povezane interese, žele samoinicijativno poduzeti operacije radi očuvanja svoje imovine. U takvoj situaciji, najvjerojatnije će postojati i naredba nadležnog tijela da se imovina ukloni, što je ujedno i element instituta obveznog uklanjanja podrtine. Bez obzira na navedeno, kod instituta obveznog uklanjanja podrtine namjera postizanja neke imovinske koristi nije relevantna, već je njegov primarni i osnovni cilj sprječavanje nastanka štete okolišu, sigurnosti plovidbe i drugim povezanim interesima, pa i pod cijenu potpunog uništenja podrtine. U sferi teorijske rasprave o ovom problemu može se zaključiti da obvezno uklanjanje podrtine može biti skopčano i s istodobnim dobrovoljno poduzetim operacijama spašavanja. To će biti onda kada se želi postići i jedna i druga svrha, a to je da se stvar sačuva i time postigne imovinska korist, a da se pri tome uklanja i opasnost koja prijeti od te stvari. Međutim, ono što je važnije s pravnog aspekta, je pitanje koji propisi će se u tim slučajevima primjenjivati? Institut obveznog uklanjanja podrtina uvijek mora imati prednost pred imovinskopravnim institutima dobrovoljnog vađenja potonulih stvari i spašavanja. Inače, ne moraju ti instituti uvijek doći u međusobnu koliziju pa u takvim slučajevima može doći i do paralelne primjene normi instituta uklanjanja podrtine i normi koje reguliraju dobrovoljno vađenje potonulih stvari odnosno spašavanje.[45] Bitna razlika između dobrovoljnog vađenja potonulih stvari i obveznog uklanjanja podrtina je u tome što kod dobrovoljnog vađenja potonulih stvari, slično kao kod instituta spašavanja, dominiraju imovinskopravni odnosi između vlasnika stvari i izvođača radova, tj. profesionalnih spašavatelja, a obvezno ili interventno uklanjanje podrtina ima atribute instituta u kojem dominiraju odredbe upravnopravne prirode usmjerene na javnu zaštitu luka, plovnih putova, zaštitu plovidbe i okoliša.

45 Slično zaključuje i JAKAŠA, *ibid,*, str. 218.

Opisane operacije vađenja, uklanjanja i uništenja potonulih stvari, i kad je riječ o dobrovoljnom vađenju i o obveznom uklanjanju, obično izvode osobe kojima su odnosne vrste radova poslovna djelatnost, dakle koje za to imaju potrebna nautička i tehnička sredstva te osobitu stručnost.[46] Najčešće se ti radovi poduzimaju temeljem ugovora s vlasnikom stvari ili podrtine koja se vadi ili uklanja (odnosno s osobom koja je ovlaštena raspolagati tom stvari), a kod obveznog uklanjanja radove je ovlašteno ugovoriti nadležno javno tijelo izravno s profesionalnim spašavateljem u posebno osjetljivim slučajevima neposredne opasnosti ili kad je vlasnik nepoznat, nedostupan ili ne surađuje. U praksi izvođači ovih radova najčešće su trgovačka društva specijalizirana za poslove spašavanja i sličnih intervencija i radova na moru, pa ćemo ih dalje u tekstu nazivati *profesionalnim spašavateljima*. Profesionalni spašavatelji najčešće spomenute ugovore sklapaju po standardnim ugovornim obrascima kao što su BIMCO-vi[47] i ISU-ovi[48] obrasci WRECKHIRE 1999 (dnevni najam spašavateljevog ljudstva i opreme), WRECKSTAGE 1999 (ugovor na ukupnu fiksnu cijenu koja se plaća u fazama vezanim za tijek operacija), WRECKFIXED 1999 (ugovor na fiksnu cijenu, ali "*no cure – no pay*"), i sl.[49]

3.2. Pravo nalaza stvari u moru u kontekstu vađenja potonulih stvari i uklanjanja podrtine

Općenito, pravo nalaza je institut građanskog, i to stvarnog prava. Njime se regulira originarno ili izvorno (*ex lege*) stjecanje izgubljenih stvari, tj. stjecanje prava vlasništva na stvarima koje su nađene nakon što ih je njihov vlasnik, odnosno posjednik izgubio. Važno je naglasiti da takva stvar nije *res nullius*, već je vlasnik ostao bez faktične vlasti na njoj.[50] Osnovni elementi instituta prava nalaza su sljedeći:

a. nalaz tuđe izgubljene stvari i njeno uzimanje u posjed
b. *ex lege* dužnosti i prava nalaznika
c. predaja stvari nalazniku i stjecanje vlasništva

---

46 Tako je i naš stariji propis, PZ 1994. predviđao da se radovi mogu odobriti samo ako ih izvode za to kvalificirani i adekvatno opremljeni izvođači (arg. PZ 1994., čl. 808.).

47 *The Baltic International Maritime Council* (BIMCO) – vrlo utjecajna nezavisna međunarodna pomorska udruga čiji članovi su brodari, poslovođe broda, pomorski agenti i drugi posrednici te razni drugi subjekti koji imaju neki interes u pomorskoj industriji.

48 *International Salvage Union* (ISU) – međunarodna udruga profesionalnih spašavatelja.

49 Navedeni ugovorni obrasci dostupni su na www.bimco.org/Corporate/Documents/BIMCO_Documents.aspx (web stranica posjećena 15.9.2011.).

50 Nikola Gavella, Tatjana Josipović, Igor Gliha, Vlado Belaj, Z Stipković: *Stvarno pravo*, Informator, Zagreb, 1998., str. 373.

Pojednostavljeno, u općem građanskom pravu institut nalaza stvari podrazumijeva da osoba koja nađe tuđu izgubljenu stvar na temelju zakona stječe pravo vlasništva te stvari, ako stvar u zakonskom roku ne bude vraćena osobi koja ju je izgubila te ako je nalaznik ispunio sve zakonom mu određene dužnosti. Ako se prije isteka tog roka stvar vrati onom tko ju je izgubio, nalaznik ima zakonsko pravo na nagradu i naknadu troškova.[51]

Sličan način izvornog stjecanja vlasništva je stjecanje prisvojenjem (okupacijom). Vlasništvo prisvojenjem stječe se samim činom uzimanja stvari u samostalan posjed s namjerom da se stvar prisvoji. Za razliku od nalaza, predmet prisvojenja je ničija stvar, tj. *res nullius*. Ne može se prisvojiti stvar koja je u nečijem vlasništvu. U dvojbi je li neka stvar ničija ili nije, smatra se da nije ničija (ZVDSP, čl. 132. st. 3.). Pokretna stvar je ničija od trenutka kada njezin vlasnik, u namjeri da se odrekne vlasništva, napusti posjed te stvari (ZVDSP, čl. 132. st. 2.).

U nas su odredbe o stjecanju vlasništva prisvojenjem i nalazom stvari sadržane u Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima[52] (ZVDSP, čl. 131.-140.).

Jasno je da ovi instituti mogu doći do primjene i za stvari potonule, napuštene ili nađene u moru. ZVSDP se u nedostatku odgovarajućih specijalnih odredbi PZ-a doista i primjenjuje, no smatramo da to nije adekvatno rješenje. Ističemo da bi pomorskopravne norme i u ovim pitanjima trebale naglašavati svoju autonomnost i specifičnost. Ova se potreba osobito nameće po pitanju podrtina brodova, budući su brodovi, iako pokretnine, podložni sustavu registracije. U tom smislu svakako je potrebno specijalnim odredbama regulirati kada se podrtina broda smatra napuštenom od vlasnika, tj. koje se zakonske pretpostavke moraju ispuniti da bi se presumiralo odricanje od vlasništva na podrtini, s obzirom da napuštanje vlasništva na brodu nije samo faktično pitanje napuštanja posjeda stvari u namjeri odreknuća od vlasništva, već i formalnopravno pitanje upisa u knjigama.[53]

U prijašnjem domaćem pomorskom pravu, primjerice u PZ-u 1994. zakonodavac je predvidio neka posebna rješenja za spomenutu problematiku i to u okviru odredaba o vađenju potonulih stvari, koje su nažalost u cijelosti ukinute novelom PZ-a 2004., a nisu nikada nadomještene primjerenim novim odredbama. Tako je npr. PZ 1994. propisivao da vlasnik koji ne izvadi svoju potonulu stvar u roku od deset godina od dana kad je potonula gubi pravo vlasništva, a potonula stvar postaje vla-

51 *Ibidem*.

52 Narodne novine br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 129/2000,114/2001, 79/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009; u nastavku ZVDSP.

53 Neka smo koncepcijska razmatranja u tom smislu iznijeli opširnije *supra*.

sništvo države (PZ 1994., čl. 809.).[54] Dakle, pretpostavljalo se da vlasnik potonule stvari za nju nema nikakav interes, ako ju nije izvadio u roku koji je zakonodavac propisao, pa je taj slučaj bio jedan od zakonom propisanih slučajeva gubitka prava vlasništva. Drugim riječima, vlasnik potonulog broda ili druge potonule stvari bio je vlasnik još deset godina od potonuća. Protekom tog razdoblja zakonodavac je smatrao da je vlasnik definitivno manifestirao svoju volju odricanja, odnosno odustajanja od vlasništva.[55] Nadalje, PZ 1994. predviđao je posebno rješenje za problem preuzimanja posjeda na opasnim potonulim stvarima kojima se ne zna vlasnik (odnosno osoba ovlaštena za njihovo vađenje) kao i na takvim potonulim stvarima koje vlasnik ne namjerava vaditi, ili kad on bez opravdanog razloga prekine ili napusti započeto vađenje (PZ 1994., čl. 805.). Inače, u situacijama kad je vlasnik nepoznat ili nedostupan javnim vlastima, ili je poznat ali očito izbjegava svoju obvezu da opasnu potonulu stvar po naredbi vlasti izvadi, ukloni ili uništi, otvara se potreba za posebnim zakonskim rješenjem kojim će se oboriti presumpcija da stvar nije ničija, tj. da nije napuštena, ili alternativno kojim će se presumirati da je stvar izgubljena pa da stoga može biti predmetom instituta nalaza stvari. To je potrebno kako bi bilo koja druga osoba koja nije ovlaštena raspolagati sa stvari mogla legitimno preuzeti posjed te stvari, izvaditi je, ukloniti ili uništiti, osobito kada stvar predstavlja određenu opasnost ili smetnju. Poželjno je da osoba koja u tim okolnostima poduzme operacije vađenja, uklanjanja ili uništenja stvari ne stekne u vezi toga kakvu odgovornost prema stvarnom vlasniku stvari, već štoviše da ima pravo na nagradu i na naknadu troškova. Npr., PZ 1994. je propisivao da se smatra da poznata ovlaštena osoba ne namjerava poduzeti vađenje potonule stvari ako u roku od 90 dana od dana kad je stvar potonula ne podnese izjavu da namjerava vaditi potonulu stvar ili ako u roku od 90 dana od dobivanja dozvole nadležnog tijela za vađenje ne započne radove, odnosno s njima ne nastavi ako ih je prekinula ili napustila bez opravdanog razloga (PZ 1994., čl. 805. st. 2.). Slično, postojala je zakonska presumpcija da nepoznata ovlaštena osoba ne namjerava vaditi potonulu stvar ako u roku od 90 dana ne

54 Ovakvim rješenjem su podrtine i druge potonule stvari bile svrstane u režim sličan nalazu blaga, tj. novca, dragocjenosti i drugih stvari od vrijednosti koje su bile skrivene toliko dugo da se više ne može utvrditi tko im je vlasnik te one prelaze u vlasništvo države (ZVDSP, čl. 140.).

55 Zakon je propisivao presumpciju o vremenu potonuća stvari, ako se nije moglo utvrditi kad je stvar potonula. Prema toj odredbi predmnijevalo se da je stvar potonula sutradan nakon dobivanja posljednje vijesti o brodu, o plovnom objektu ili zrakoplovu, a ostali predmeti - onog dana kada je utvrđeno mjesto gdje je predmet potonuo (PZ 1994., čl. 809. st. 2.). U tim se slučajevima nije radilo o točnom utvrđivanju datuma potonuća, već o presumpciji da je stvar pod morem više od 10 godina. Ako je, s obzirom na sve konkretne okolnosti, bilo jasno da se stvar nalazila u moru više od 10 godina, ta se odredba nije primjenjivala. Tako npr. za potonule stvari za koje je jasno da pod morem leže više od 10 godina za stjecanje vlasništva od strane države nije trebalo čekati protek vremena od 10 godina od dana kada je npr. amfora ili slična potonula stvar otkrivena.

podnese zahtjev za vađenje i dokaze o svojem pravu na vađenje potonule stvari (PZ 1994., čl. 805. st. 3.). Time je bila otvorena mogućnost bilo kojoj hrvatskoj pravnoj osobi kojoj je to poslovna djelatnost (profesionalni spašavatelji) da poduzme vađenje, uklanjanje odnosno uništenje stvari (PZ 1994., čl. 805., st. 1.). Naknada troškova vađenja i čuvanja stvari takvoj osobi je bila osigurana iz državnog proračuna (PZ 1994., čl. 807.).

Pitanja vlasničkih prava te postupanja sa stvarima izgubljenim ili *de facto* napuštenim u moru u nas su danas regulirana samo ZVDSP-om kao općim propisom koji očito ne pruža u cijelosti primjerena rješenja. Smatramo da bi *de lege ferenda* posebno reglementiranje vađenja potonulih stvari koje bi uključivalo i posebne pomorskopravne odredbe o nalazu i prisvajanju stvari imalo svoj puni smisao. Vađenje, uklanjanje ili uništenje stvari iz mora pa i spašavanje stvari koju more nosi, bez obzira kako je ona dospjela u more, predstavlja akciju skopčanu s određenim stupnjem specifičnih opasnosti, pa bi primjena normi građanskog prava u većini slučajeva bila nedostatna. Naime, sigurnost plovidbe, zaštita ljudskih života na moru i drugih povezanih interesa zahtijevali bi da nalaznik stvari obavijesti nadležna tijela i dokaže da raspolaže odgovarajućom opremom, sredstvima i sl. da može vaditi stvar.

3.3. Odjelitost instituta vađenja potonulih stvari i uklanjanja podrtina te instituta prava spašavanja

Kako smo već ranije naveli, novelom PZ-a iz 2004. godine napušten je institut vađenja potonulih stvari s obrazloženjem da je novo uređenje instituta spašavanja na moru konzumiralo u cijelosti taj institut, čime je u imovinskopravnom aspektu (dijelu) uklanjanje podrtina izjednačeno sa spašavanjem koje je regulirano u Glavi II Dijela osmog PZ-a. To znači da je, gledajući formalnopravno, u domaćem pomorskom zakonodavstvu došlo do kongruentnosti ovih dvaju instituta nastale njihovim jedinstvenim pravnim uređenjem. Takvo objedinjavanje kritizirano je u domaćoj pomorskopravnoj literaturi.[56] Stav autorica ovog rada jest da je izjednačavanje spašavanja i uklanjanja podrtina pravno neutemeljeno te da ono rezultira nizom nelogičnih i pogrešnih pravnih posljedica. U nastavku ovog rada istaknut ćemo relevantne razloge koji govore u prilog ove teze.

Najprije je potrebno preciznije se osvrnuti na činjenicu da su odredbe PZ-a 1994. koje su se odnosile na vađenje potonulih stvari novelom PZ-a 2004. izostavljene uz obrazloženje da se novom Konvencijom o spašavanju, 1989. koja je implemen-

56 BRAVAR, op. cit. u bilj. 33; Vesna Skorupan Wolff, Vađenje potonulih stvari u hrvatskom pravu *de lege lata i de lege desiderata*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 60 (2010), 3-4 ; str. 693-746.

tirana i u PZ-u, uklanja svaka razlika između vađenja potonulih stvari i spašavanja.[57] *Stanković* tako navodi: "U tom je pogledu prevagnulo jednostavnije rješenje anglo-američkoga pomorskog prava da se vađenje potonulih stvari smatra samo jednim modalitetom, jednim pojavnim oblikom spašavanja. Rezerve u tome pogledu nisu Konvencijom dopuštene. Ako se Republika Hrvatska odluči za ratifikaciju, pa ako ta Konvencija u dogledno vrijeme stupi na snagu obvezujući i našu domovinu, morat ćemo unijeti odgovarajuću novelu u Plovidbeni zakonik. Ovu glavu Zakonika i pravni institut vađenja potonulih stvari morat ćemo tada napustiti, a neophodne upravne i organizacijske odredbe koje se odnose na podvodne aktivnosti i zaštitu javnih interesa pri tome – svrstati u dio o sigurnosti plovidbe ili u posebni podzakonski propis."[58] Međutim, autori koji su zastupali opisani stav, kakav je bezrezervno slijedio domaći zakonodavac, nisu pružili detaljniju argumentaciju u njegovu obranu.

Analizirajući danas ovaj problem, u prilog takvom stavu mogli bismo navesti argument da definicija operacija spašavanja iz Konvencije o spašavanju, 1989. obuhvaća i vađenje potonulih stvari.

3.3.a. Definicija operacije spašavanja

Po Konvenciji o spašavanju, 1989. operacija spašavanja znači "svaki čin ili činidbu poduzetu kako bi se pomoglo brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti u plovnim vodama ili u ma kojim drugim vodama."[59]

Ako vađenje potonulih stvari tumačimo isključivo kao *vađenje* u stvarnom smislu toga pojma, isključujući uništenje i uklanjanje, onda bi argument bio utemeljen. Naime, operacija spašavanja je definirana kao "svaki čin ili činidb[a] poduzet[a] kako bi se pomoglo…".[60] Ako vađenje potonulih stvari tumačimo kao njihovo podizanje na površinu ili vađenje iz mora na način da se one u čim većoj mjeri očuvaju,

---

57 To je argument koji je zakonodavac prihvatio prilikom donošenja PZ-a 2004. Tako tumače: PAVIĆ, *Pomorsko imovinsko pravo*, op.cit. bilj. 7, str. 382; Predrag Stanković, Odredbe glave o spašavanju na moru u novom Plovidbenom zakoniku Republike Hrvatske, *Radni materijal na izmjenama i dopunama PZ-a*, Arhiva Jadranskog zavoda HAZU. Takav pristup kritiziraju: BRAVAR, op. cit. u bilj. 33: "Zasigurno je neprilično osnivati podlogu za takvo rješenje pozivanjem na Međunarodnu konvenciju o spašavanju (1989.), koja bi navodno izjednačavala dva instituta".; SKORUPAN WOLFF, op. cit. u bilj. 56 "Osobitosti su pravnog posla vađenja potonulih stvari općeprisutne. Njegovo razlikovanje od sličnih instituta pravno je opravdano. To prvenstveno slijedi iz okolnosti da se u tom poslu pojavljuju specifični pravni problemi koji nameću potrebu postojanja specijalnih pravnih normi."

58 Predrag Stanković: Odredbe našega novoga Pomorskog zakonika koje se odnose na spašavanje na moru i vađenje potonulih stvari, *Uporedno pomorsko pravo*, Vol. 36 (1994), br. 1-4, str. 147-152.

59 Konvencija o spašavanju, 1989., čl. 1. t. a).

60 Naglasak dodan.

onda je doista u faktičnom smislu riječ o operaciji spašavanja jer se takvo vađenje poduzima s ciljem očuvanja stvari, tj. "kako bi se pomoglo" toj stvari. Pri tome se može smatrati da je stvar koja je potonula u moru[61] u svakom slučaju "u opasnosti u plovnim vodama", iako ne uvijek u neposrednoj opasnosti, ali ipak u stvarnoj opasnosti od propadanja ili uništenja, pa je time ispunjen i element opasnosti koji je bitna pretpostavka za postojanje spašavanja. Međutim, argument da *operacija spašavanja* kako je definirana u Konvenciji o spašavanju, 1989. ujedno obuhvaća i pojam *vađenja* samo je djelomično utemeljen. On je točan samo u odnosu na vađenje potonulih stvari koje se obavlja na način da se stvar koja se iz mora vadi sačuva. Kroz raniju analizu, međutim, dokazali smo da *vađenje potonulih stvari* ima znatno šire značenje od toga, tj. da se pomorskopravni institut vađenja potonulih stvari odnosi i na vađenje, i uklanjanje i uništenje potonulih stvari. Tim više, proizlazi kako nema dvojbe da spašavanje koje je uređeno Konvencijom o spašavanju, 1989. nikako ne obuhvaća uklanjanje podrtine kao poseban uži pojam u kontekstu vađenja potonulih stvari.

Nadalje, u prilog stavu da je stupanjem na snagu Konvencije o spašavanju, 1989. vađenje potonulih stvari izjednačeno sa spašavanjem, mogao bi se eventualno istaknuti argument da imovina koja može biti predmet operacija spašavanja sukladno Konvenciji o spašavanju, 1989. u cijelosti konzumira pojam potonulih stvari iz prijašnjeg domaćeg pomorskog prava.

3.3.b. Definicija predmeta spašavanja

Predmet operacija spašavanja sukladno definicijama iz Konvencije o spašavanju, 1989. može biti:

i. brod (a to znači svaki brod, plovilo ili naprava sposobna za plovidbu)[62], ali i
ii. svaka druga imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu izloženu riziku.[63]

Prema tome, točna je konstatacija da definicija predmeta spašavanja iz Konvencije o spašavanju, 1989. u cijelosti obuhvaća pojam potonulih stvari koji smo gore u tekstu detaljno analizirali.

Međutim, smatramo da sve to nikako nije dovoljno da bi se institut vađenja potonulih stvari iz ranijeg domaćeg pomorskog prava mogao izjednačiti s pomorsko-

61 Podsjećamo, u domaćem pravu potonula stvar znači bilo koju stvar koja je potonula u moru, dakle nalazi se na morskom dnu, ali i nasukane plovne objekte. O značenju i opsegu pojma potonule stvari vidi opširnije *supra*.

62 Konvencija o spašavanju, 1989., čl. 1. t. b).

63 *Ibid*., čl. 1. t. c).

pravnim institutom spašavanja kako ga uređuje Konvencija o spašavanju, 1989. Čini nam se da je do pogrešnog izjednačavanja ovih instituta došlo ponajviše zbog ključnog propusta razlikovanja između *stvarnog* i *pravnog značenja vađenja potonulih stvari*, te zbog poistovjećivanja stvarnog pojma *operacije spašavanja i pomorskopravnog instituta spašavanja*.

3.3.c. Imovinskopravna priroda instituta spašavanja po Konvenciji o spašavanju, 1989.

Konvencija o spašavanju, 1989. uređuje imovinskopravni odnos između spašavatelja i vlasnika spašavane imovine, njihove međusobne obveze, tj. dužnosti (arg. Konvencija o spašavanju, 1989., čl. 8.), osobito štiteći prava i interese spašavatelja iz tog odnosa (nagrada za spašavanje, posebna naknada, založna prava na spašavanoj imovini, i sl.), te nalažući i vlasniku spašavane imovine i spašavatelju primjenu dužne pažnje u sprečavanju ili smanjenju štete za okoliš prilikom izvršavanja operacija spašavanja. Konvencija uređuje prije svega njihov izvanugovorni odnos, dakle riječ je o izvanugovornom institutu spašavanja koji se primjenjuje *ex lege* kad god se ispune propisane pretpostavke za njegovu primjenu. Ugovorom stranke mogu isključiti primjenu Konvencije u cijelosti ili djelomično (arg. Konvencija o spašavanju, 1989., čl. 6.).[64] Ovdje je zanimljivo istaknuti da je namjera pisaca Konvencije od samog početka pripremnih radova upravo i bila strogo se ograničiti na imovinskopravni aspekt izvanugovornog spašavanja, o čemu svjedoče dokumenti Pravnog odbora IMO-a.[65] Tako sukladno stavku 1. članka 5. Konvencije o spašavanju, 1989.:

64 Pri tome, po čl. 7. Konvencije o spašavanju, 1989. "[u]govor ili bilo koji uvjet u ugovoru, mogu biti poništeni ili izmijenjeni, ako:

a) je ugovor bio sklopljen pod nedozvoljenim utjecajem ili pod utjecajem opasnosti, pa su njegovi uvjeti nepravedni ili

b) je isplata po ugovoru prekomjerno visoka ili niska u odnosu na stvarno pružene usluge."

65 Tako npr. iz izvještaja Pravnog odbora IMCO-a s njegove četrdesete sjednice, 1979. godine, IMCO LEG XL/5, 19.6.1979., proizlazi da je Pravni odbor IMCO-a zatražio CMI (Međunarodni pomorski odbor) da "razmotri načela privatnog prava spašavanja, usmjeravajući svoja istraživanja na Konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1910. s Protokolom iz 1967. To razmatranje ne treba obuhvatiti pitanja intervencije obalne države niti nadzora operacija spašavanja od strane javnih vlasti u kontekstu intervencije. […] CMI treba voditi računa o tome da su pitanja vezana za ugovor o spašavanju predmet druge rasprave te da se njima, kao i pitanjima javnog prava CMI ne treba baviti." CMI je doista i ostao u zadanim okvirima formulirajući Nacrt konvencije o spašavanju u Montrealu, 1981. Vidi "*CMI Report to the International Maritime Organization – IMO on the draft international convention on salvage approved by the XXXII International Conference of the CMI held in Montreal, May 1981 and designed to replace the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea made in Brussels on 23 September 1910*", IMO LEG 52/4, 3.7.1984., Annex 2.

> "Ova Konvencija neće utjecati na odredbe nacionalnog prava niti na bilo koju međunarodnu konvenciju koja se odnosi na operacije spašavanja što ih obavlja javna vlast ili koje se obavljaju pod njezinim nadzorom."

To se primjerice odnosi na Konvenciju o intervenciji[66] koja je u vrijeme usvajanja Konvencije o spašavanju, 1989. već bila na snazi. Međutim, jednako će se tako citirana odredba odnositi i na WRC konvenciju kada ona stupi na snagu.

Nadalje, stavkom 3. članka 5. Konvencije o spašavanju, 1989. propisuje se:

> "U kojoj se mjeri javna vlast, u sklopu dužnosti da obavlja akcije spašavanja, može koristiti pravima i pravnim sredstvima, predviđenima u ovoj Konvenciji, odredit će se po pravu one države u kojoj se takva vlast nalazi."

Pri tome se uvažava činjenica da i u takvim akcijama spašavanja najčešće sudjeluju specijalizirana trgovačka društva spašavatelja, pa je stavkom 2. istog članka Konvencije propisano:

> "Međutim, spašavatelji koji obavljaju takve operacije spašavanja, bit će ovlašteni koristiti se pravima i pravnim sredstvima predviđenima u ovoj Konvenciji za operacije spašavanja."

Konačno, izričito je propisano člankom 9. Konvencije o spašavanju, 1989. da ona ne utječe na pravo obalne države da sukladno općepriznatim načelima međunarodnog prava poduzme mjere za zaštitu svoje obale ili povezanih interesa od onečišćenja ili prijetnje onečišćenjem uslijed pomorske nezgode, odnosno da poduzme djelovanja u vezi takve nezgode za koja se razborito može očekivati da će uroditi većim štetnim posljedicama, uključujući pravo obalne države za izdavanje naloga glede operacija spašavanja. Dakle, Konvencija o spašavanju, 1989. se izričito ograđuje od prava obalne države na intervencije u vezi pomorskih nezgoda radi zaštite svojih javnih interesa, a to naravno posebno uključuje i obvezno uklanjanje podrtina.

Iz izloženog slijedi da pomorskopravni institut spašavanja ne regulira nikakva javnopravna pitanja vezana za bilo kakvu intervenciju ili nadzor države nad operacijama spašavanja, vađenja niti uklanjanja podrtina i drugih potonulih stvari, tj. stvari koje se nađu u moru, a nisu trajno i namjerno učvršćene uz obalu. Osim toga, institut spašavanja ne regulira niti građanskopravnu odgovornost vlasnika potonule stvari, odnosno podrtine, za troškove njenog obveznog uklanjanja. Obveza vlasnika opasne podrtine da je ukloni te režim odgovornosti vlasnika podrtine za troškove njenog lociranja, označavanja i uklanjanja predmet su posebnog pomorskopravnog instituta uklanjanja podrtine.

Smatramo da su osobitosti instituta uklanjanja podrtine i instituta spašavanja općeprisutne. Njihovo međusobno razlikovanje pravno je nužno. To prvenstveno

66 Vidi bilj. 20.

slijedi iz okolnosti da se kod spašavanja i uklanjanja podrtina pojavljuju specifični pravni problemi za svaki od njih, a oni nameću potrebu postojanja specijalnih pravnih normi. Također, specijalni međunarodni ugovori za područje pravnog uređenja spašavanja i uklanjanja podrtina neosporno potvrđuju osobitosti svakog od ovih instituta. Interpretacijom odredbi Konvencije o spašavanju, 1989. i WRC konvencije može se zaključiti da one ne izjednačuju ta dva instituta, štoviše upravo njihova odvojena kodifikacija na međunarodnoj razini i postojanje niza specifičnih normi kojima se pravno uređuje postupanje s opasnim podrtinama i spašavanje potvrđuju njihovu specifičnost i autonomnost.

Specijalne odredbe koje sadrži WRC konvencija adresirane su na upisanog vlasnika broda te zapovjednika i brodara. Oni su obvezni poduzeti čitav niz mjera i aktivnosti specifičnih za materiju koju konvencija uređuje, tj. za obvezno uklanjanje podrtina. Vlasnik broda dužan je pribaviti brodu odgovarajuće osiguranje ili drugo financijsko jamstvo radi pokrića odgovornosti prema ovoj konvenciji, a to je građanskopravna odgovornost za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Također, uklanjanje podrtina WRC konvencijom je regulirano kao obveza upisanog vlasnika u odnosu prema obalnoj državi koja je ugrožena opasnom podrtinom. Zapovjednik broda ili brodar dužni su prijaviti da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina. WRC konvencija predviđa i dužnosti ugrožene države koja mora upozoriti pomorce i zainteresirane države na postojanje podrtine, procijeniti opasnost, locirati podrtinu i obilježiti podrtinu.[67]

Dakle, može se reći da WRC konvencija i institut uklanjanja podrtine općenito uravnotežuju prava i dužnosti ugrožene države i vlasnika podrtine. S druge strane, Konvencija o spašavanju, 1989. i institut spašavanja uređuju imovinske odnose između spašavatelja s jedne i vlasnika spašavane imovine s druge strane.

U nastavku ukazujemo na jasno razgraničenje između instituta uklanjanja podrtine i spašavanja koje se očituje i u samom tekstu WRC konvencije.

3.3.d. Definicija podrtine

Definicija podrtine iz WRC konvencije, a koju je u potpunosti hrvatski zakonodavac implementirao u PZ, već sama po sebi pokazuje da se poštuje razlika između spašavanja i uklanjanja podrtina. Naime, po toj definiciji u opseg pojma *podrtina*

67 Mjere propisane WRC konvencijom dužna je poduzeti država na čijem području je podrtina fizički locirana. Međutim, podrtina može predstavljati opasnost za više država, a ne samo za onu u kojoj je fizički locirana. Zbog specifičnog zemljopisnog položaja primjerice država na Mediteranu, Baltiku i drugih Europskih pomorskih država, više država može biti potencijalno ugroženo podrtinom, pa je važno određivanje točne lokacije podrtine i upozoravanje drugih država ugroženih podrtinom te obveza savjetovanja i sa tim državama.

između ostalog ulazi i brod koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ukoliko još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu ili bilo kojoj imovini u opasnosti (WRC konvencija, čl. 1. t. 4. d.). To znači, ako su djelotvorne (učinkovite) akcije spašavanja u tijeku brod se neće smatrati podrtinom u smislu odredbi WRC konvencije koja regulira obvezno uklanjanje podrtina. Rabi se izraz *učinkovite mjere* (eng. *effective measures*) kako bi se omogućilo nadležnim tijelima da interveniraju ako nisu zadovoljni s tijekom poduzetih operacija radi postizanja brzog i učinkovitog spašavanja. Drugim riječima, tek ako utvrde da nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu, nadležna državna tijela moći će narediti uklanjanje (broda) podrtine koja predstavlja opasnost za sigurnost plovidbe, morski okoliš ili druge povezane interese.

3.3.e. Slično činjenično stanje u podlozi instituta uklanjanja podrtine i instituta spašavanja

Za poredbenu analizu spašavanja i uklanjanja podrtina relevantno je da isto činjenično stanje može biti u podlozi tih dvaju instituta, pa to dovodi do toga da nije u pojedinim situacijama jednostavno odvojiti spašavanje od uklanjanja podrtine. Naime, u konkretnom slučaju, operacije mogu započeti s ciljem spašavanja, a onda se transformirati u uklanjanje podrtine. Nerijetko je riječ o operacijama koje su po svojoj stvarnoj prirodi operacije spašavanja, barem do onog trenutka kada postane jasno da se više nema što spašavati, nakon čega operacije postaju uklanjanje podrtine.[68] Međutim, teza da je u podlozi primjene i jednog i drugog pomorskopravnog instituta često isto ili vrlo slično činjenično stanje ne ostavlja mogućnost zaključku da su to kongruentni instituti i da među njima nema jasne razlike. Izjednačavanje ovih dvaju instituta nije pravno prihvatljivo i dovodi do sasvim pogrešnih atribucija. Već je iz teksta same WRC konvencije vidljivo da su njeni pisci uvidjeli i uvažili mogućnost primjene oba ova pomorskopravna instituta na isto činjenično stanje. U tom smislu relevantan je čl. 9. st. 4. WRC konvencije[69] koji predviđa da je vlasnik broda slobodan ugovoriti s bilo kojim spašavateljem ili drugom osobom uklanjanje podrtine koja predstavlja opasnost. Prije početka operacija uklanjanja nadležna država ovlaštena je odrediti uvjete za takvo uklanjanje u mjeri u kojoj je to potrebno da uklanjanje protekne u skladu sa zahtjevima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Ovdje, iako se govori o uklanjanju podrtine, jer je s javnopravnog aspekta

68 Leslie J. Buglass, Salvage and the marine insurance industry, *Proceedings of the International Symposium on Marine Salvage, New York City, October 1979*, Marine Technology Society, Washington D.C., 1980., str. 150.

69 Relevantan je i njemu sličan čl. 5. st. 4. t. b. WRC konvencije, koji se primjenjuje na uklanjanje podrtina lociranih na teritoriju obalne države.

riječ o obveznom uklanjanju pod nadzorom obalne države, u stvari se s privatnopravnog aspekta može raditi o spašavanju. Naime, mogli bismo reći da je s aspekta obveznog uklanjanja podrtine granica javnog interesa da se intervenira u odnosne stvarne operacije tamo gdje su učinkovite mjere uklanjanja u tijeku pod uvjetom da su ispunjeni svi javni zahtjevi sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Preko te granice vlasnik imovine koja je predmet uklanjanja ima slobodu ugovaranja odnosnih operacija uklanjanja s izvođačem radova, tj. s profesionalnim spašavateljem po svom izboru. Taj ugovor može čak biti i klasičan ugovor o spašavanju. Upravo stoga, čl. 11. st. 2. WRC konvencije predviđa granicu između primjene dvaju predmetnih instituta uklanjanja podrtine i spašavanja:

> "U onom opsegu u kojem se mjere iz ove Konvencije smatraju spašavanjem po mjerodavnom nacionalnom pravu ili po nekoj međunarodnoj konvenciji, to pravo, odnosno konvencija primijenit će se na pitanja nagrade ili naknade spašavateljima, uz isključenje odredbi iz ove Konvencije."

3.3.f. Opasnost kao element instituta spašavanja i instituta uklanjanja podrtine

I kod instituta spašavanja i kod uklanjanja podrtine mora biti prisutan element opasnosti. Postojanje opasnosti je pretpostavka za aktivnosti koje normira WRC konvencija.[70] Opasnost je konstitutivni element i za primjenu pomorskopravnog instituta spašavanja. Međutim, upravo interpretacijom pojma opasnosti kod spašavanja i kod uklanjanja podrtine dolazi se i do ključne razlike ovih dvaju instituta. Za primjenu odredbi o spašavanju nužno je da se imovina koja je predmet spašavanja nalazi u opasnosti na moru. Ta je pretpostavka sadržana u definiciji operacija spašavanja po Konvenciji o spašavanju, 1989. u čl. 1. st. 1. t. a). Također, i prema PZ-u pretpostavka za primjenu odredbi o spašavanju jest da je riječ o imovini koja se zatekla u opasnosti na moru (PZ, čl. 760.). S druge strane, opasnost u kontekstu uklanjanja podrtine uzima se u sasvim drugom značenju. Prema WRC konvenciji (čl. 1. st. 1. točka 5.) opasnost je obilježje same podrtine. Dakle, za primjenu odredbi o obveznom uklanjanju podrtina po WRC konvenciji mora biti ispunjena pretpostavka da je riječ o podrtini koja predstavlja opasnost. Ta je opasnost definirana kao svaka okolnost ili prijetnja a) koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu ili b) od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski

70 Ako se utvrdi da opasnost postoji, tada nastaju mnogobrojne obveze za ugroženu državu i vlasnika, o njima opširnije i u radu: Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god 47 (2008) br. 162, str. 109-134.

okoliš ili obalu ili povezane interese jedne ili više obalnih država.[71] Razlikovanje se temelji na tome je li cilj otkloniti opasnost koju podrtina predstavlja, ili je cilj brodu ili drugoj imovini izloženoj opasnosti na moru pružiti pomoć, dakle, spasiti ih od opasnosti koja im prijeti. U prvom slučaju, tj. kod uklanjanja podrtine riječ je o opasnosti koju podrtina predstavlja za sigurnost plovidbe, okoliš, prirodna bogatstva i druge povezane interese, a u drugom slučaju, tj. kod spašavanja riječ je o opasnosti za sam brod, njegov teret odnosno drugu imovinu koja može biti predmet spašavanja.

Uklanjanje podrtine i spašavanje dva su pravna instituta proizašla iz dva sasvim različita sklopa interesa koji su uvjetovali njihov paralelan i odvojen razvoj.

3.3.g. Privatni interes nasuprot javnom interesu

Spašavanje je vođeno zaštitom privatnog interesa i ono je prvenstveno usmjereno na pomoć brodu, teretu ili drugoj imovini izloženoj opasnosti na moru s ciljem njihovog spašavanja i očuvanja od djelomičnog ili potpunog uništenja. Primarna svrha spašavanja je zaštita imovine.[72] S druge strane, uklanjanje podrtine poduzima se u javnom interesu, a primarna zadaća je spriječiti ili umanjiti opasnost koju podrtina predstavlja za sigurnost plovidbe, morski okoliš ili obalu i interese obalne države. Dakle, motivacija za spašavanje je očuvanje imovine u opasnosti, tj. to je privatni ekonomski interes. S druge strane, kod uklanjanja podrtine motivacija je javni interes da se brod ili druga imovina uklone, čak i pod cijenu njihovog potpunog uništenja, zbog opasnosti koju oni predstavljaju za obalnu državu i njeno stanovništvo. Stoga, obveza uklanjanja podrtine i poduzimanja drugih mjera predviđenih institutom uklanjanja podrtina nastaju kad se utvrdi da je podrtina opasna, bez obzira na to ima li podrtina komercijalnu vrijednost. Za razliku od toga, spašavanje je motivirano upravo komercijalnom vrijednošću imovine koja se spašava. Pri tome treba naglasiti da i opasne podrtine također mogu imati značajnu komercijalnu vrijednost, no ona neće utjecati na odnose iz pomorskopravnog instituta uklanjanja podrtine. Eventualno, na odnose iz uklanjanja podrtine mogu utjecati neka njena druga obilježja kao što su njena arheološka ili povijesna vrijednost, značaj spomenika ili kulturne baštine, i sl.

---

71 Procjena opasnosti vrši se na temelju kriterija koje propisuje WRC konvencija. Primjerice, relevantni su: vrsta, veličina i građa podrtine, dubina mora na tom području, blizina brodskih ruta ili separacijskih zona, gustoća i frekvencija prometa, priroda i količina tereta na podrtini, količina i vrste ulja, topografija podmorja na tom području i sl.

72 Ova obilježja spašavanja ističu i drugi autori: Rachel Lin, Salvage Rights and Intellectual Property: Are Copyright and Trademark Rights Included in the Salvage Rights to the R.M.S. Titanic? *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 23 (1999) p. 488.

3.3.h. Element zaštite okoliša

Zajedničko je spašavanju i uklanjanju podrtina to što oba ta instituta reguliraju odnose iz interventnih operacija na moru, a posebno je u tom smislu zaštita okoliša u modernom razvoju tih instituta postala njihov zajednički element. Općenito posljednjih desetljeća čitav sustav pomorskog prava inspiriran je zaštitom morskog okoliša, pa tako i ova dva pomorskopravna instituta koja danas čine sastavni dio pravnog sustava interventne zaštite morskog okoliša. Ova sličnost posebno je naglašena donošenjem nove Konvencije o spašavanju iz 1989. godine kojom je pravni institut spašavanja dobio nove atribute. Primarnom motivu očuvanja imovine izložene opasnosti na moru danas je pridodana i potreba za zaštitom morskog okoliša. Zbog toga je u suvremeno doba pravo spašavanja doživjelo korjenite promjene, pa danas spašavanje postoji i kao mjera zaštite morskog okoliša.[73] Tradicionalno načelo spašavanja "bez uspjeha, nema nagrade" i striktna primjena vrijednosti spašene imovine kao maksimalnog iznosa nagrade za spašavanje destimuliraju spašavatelja u općekorisnoj društvenoj akciji spašavanja brodova kada su zbog okolnosti slučaja mali izgledi da se ostvari uspjeh u spašavanju imovine ili je u pitanju relativno mala vrijednost spašavane imovine o kojoj ovisi nagrada spašavatelju. Stoga je u uređivanju imovinskopravnih odnosa kod spašavanja bilo nužno propisati nova načela kako bi se poticali spašavatelji u ostvarivanju korisnog rezultata u zaštiti trećih osoba od štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša.[74] Prije svega riječ je o uvođenju tzv. sustava sigurnosne mreže, tj. instituta posebne naknade spašavatelju koja predstavlja garanciju da će spašavatelju biti naknađeni troškovi za uložene napore spašavanja, čak i kada akcije nisu bile uspješne odnosno kada zarađena nagrada za spašavanje zbog male spašene vrijednosti nije dovoljno velika da bi pokrila te troškove.

Eventualno bi se moglo pokušati s argumentom da spomenuta nova obilježja instituta spašavanja, koja u taj institut uvode element zaštite okoliša, ublažavaju ili

---

73 Odredbe Konvencije o spašavanju, 1989. implementirane su i u PZ-u. Tako je hrvatski zakonodavac vodio računa o značenju spašavanja za zaštitu morskog okoliša i to kroz definiciju "šteta morskom okolišu" (PZ, čl. 761. st. 1. t. 4.), isticanje dužnosti u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš (čl. 772.), mjerila za utvrđivanje nagrade za spašavanje, propisivanje novog pravnog instituta "posebne naknade" u kojem se priznaju barem troškovi spašavatelja broda koji je svojim teretom prijetio štetom za morski okoliš, čak i ako taj spašavatelj nije uspio u spašavanju (PZ, čl. 775. st. 1.). Ako je pak bilo uspjeha u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš, ta se posebna naknada može povećati i do 100 % od troškova koje je spašavatelj uložio (PZ, čl. 775. st. 2).

74 Ivo Grabovac, Hrvatski pravilnik o mjestima zakloništa (u povodu slučaja turskog broda "Und Adryatik"), *Jadranska meteorologija – The Adriatic Meteorology*, (2009), vol. LIV, str. 34-38; Ranka Petrinović; Bisera Plančić, Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 46 (2007), 161, str. 123 – 144.

čak ukidaju strogu podjelu spašavanja i uklanjanja podrtina. U prilog tome moglo bi se isticati da uspjeh operacija spašavanja imovine više nije jedini motiv za poduzimanje tih akcija, već da, kao i kod uklanjanja podrtina motiv za poduzimanje spašavanja postaje javni interes zaštite okoliša. Moglo bi se čak pokušati tvrditi da se spašavanje koje nije imalo koristan rezultat u smislu očuvanja spašavane imovine, ali temeljem kojeg je spašavatelj zaradio posebnu naknadu djelujući u cilju sprječavanja nastanka štete okolišu, može izjednačiti s uklanjanjem podrtine, pri čemu bi posebna naknada predstavljala trošak uklanjanja podrtine. Smatramo da su tako izloženi argumenti neodrživi. Element zaštite okoliša uistinu je korjenito izmijenio tradicionalno poimanje spašavanja, utoliko što je uvođenje sustava sigurnosne mreže značilo odmak od prastarog načela "bez uspjeha, nema nagrade" s kojim se pomorskopravni institut spašavanja poistovjećivao još od antičkih vremena. Međutim, opisana inovacija ujedno nije utjecala na ostale bitne elemente spašavanja. Spašavanje kao *ex lege* pomorskopravni institut primjenjuje se kada se ispuni minimum pretpostavki: a) mora biti riječ o operacijama spašavanja, tj. operacijama usmjerenim na pružanje pomoći i spašavanje imovine; b) predmet spašavanja mora biti određena vrsta imovine;[75] c) mora postojati element opasnosti mora (ili drugih plovnih putova) kojoj je imovina izložena. Ako se ne ispune navedene pretpostavke, nema mjesta primjeni bilo koje odredbe instituta spašavanja pa tako niti odredbi o posebnoj naknadi. Prema tome, i dalje je osnovni cilj i prvenstvena motivacija spašavanja pružanje pomoći unesrećenom brodu, njegovom teretu ili drugoj imovini izloženoj opasnosti na moru. Element zaštite okoliša nije konstitutivni element pravnog instituta spašavanja, no on je njegov vrlo važan sporedni element. Element zaštite okoliša, u spašavanje se uvodi: a) kao jedan od kriterija za utvrđivanje visine tradicionalne nagrade; b) kao obveza spašavatelja s jedne te vlasnika broda, zapovjednika i vlasnika druge spašavane imovine s druge strane da prilikom spašavanja posvete dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš; c) kao pretpostavka za spašavateljevo pravo na posebnu naknadu. Tradicionalna nagrada za spašavanje utemeljena na načelu "bez uspjeha, nema nagrade" i nadalje ostaje glavni oblik naknade za usluge, trud i napore spašavatelja. Posebna naknada predstavlja samo dopunsku garanciju spašavatelju i stimulaciju za njegovo dobrovoljno upuštanje u intervencije spašavanja onda kada su izgledi za uspjeh mali ili kada je vrijednost spašavane imovine niska u odnosu na složenost i očekivane troškove spašavanja, pa se ne može očekivati zadovoljavajuća nagrada za spašavanje.

75 To može biti brod, brodica, jahta, svaka naprava sposobna za plovidbu osim plutajućih i nepomičnih odobalnih objekata kad su na lokaciji uposleni na istraživanju podmorja, iskorištavanju ili proizvodnji, te bilo koja druga imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku.

3.3.i. Odgovornost za troškove uklanjanja podrtine nasuprot odgovornosti vlasnika spašavane imovine

Institut uklanjanja podrtina između ostalog regulira građanskopravnu odgovornost vlasnika podrtine za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Dakle, vrsta, temelj i ograničenje odgovornosti za naknadu troškova obveznog uklanjanja podrtine uređeni su u okviru instituta uklanjanja podrtine. Tako npr. WRC konvencija propisuje objektivnu odgovornost brodara[76] (WRC konvencija, čl. 10., st. 1.) za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine, uz mogućnost oslobađanja od odgovornosti u samo tri slučaja:

(a) ako dokaže da je pomorska nesreća rezultat ratnih zbivanja, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanredne, neizbježne i neodoljive naravi;
(b) ako dokaže da je pomorska nesreća u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom prouzročenja štete;
(c) ako dokaže da je pomorska nesreća u cijelosti prouzročena nepažnjom ili drugim štetnim činom Vlade ili drugog javnog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u izvršavanju te funkcije.

Tu odgovornost brodar može ograničiti sukladno bilo kojem mjerodavnom nacionalnom ili međunarodnom sustavu ograničenja odgovornosti, kao što je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976.[77], s naknadnim izmjenama (WRC konvencija, čl. 10., st. 2.). Dakle, WRC konvencija ne ustanovljava posebni sustav ograničenja odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine već upućuje na postojeći mjerodavni sustav ograničenja. Postoje i drugi sustavi općeg ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, osim LLMC-a 1976.[78] K tome, neke države ustanovljavaju svoje vlastite nacionalne sustave ograničenja odgovornosti brodara različite od međunarodnih, osobito kad je riječ o uklanjanju podrtine. Naime, LLMC 1976. ostavlja mogućnost državama da prilikom obvezivanja LLMC-om 1976. izjave rezervu neprimjenjivanja LLMC-a 1976. na pomorske tražbine koje se odnose na uklanjanje podrtine,

76 Upotrebljavamo pojam brodar koji u kontekstu Konvencije o uklanjanju podrtina znači upisani vlasnik broda.

77 Dalje u tekstu LLMC 1976.

78 Predmetnu materiju na međunarodnoj razini reguliraju i Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, Bruxelles, 1924. te Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, Bruxelles, 1957. s Protokolom iz 1979.

upravo stoga što mnoge države insistiraju na svojim posebnim sustavima ograničenja odgovornosti za uklanjanje podrtine.[79]

Republika Hrvatska je takvu rezervu i izjavila prilikom obvezivanja LLMC-om 1976.[80] To znači da se u nas LLMC 1976./1996. ne primjenjuje na "tražbine zbog podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom, nasukao se ili je napušten, uključujući i sve što je na brodu ili je bilo na brodu"[81] kao i na tražbine zbog uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu"[82]. PZ k tome ne uspostavlja niti posebni sustav ograničenja odgovornosti brodara za ove vrste tražbina. U Glavi I Dijela šestog PZ-a sadržane su odredbe o općem ograničenju odgovornosti brodara, ali su tražbine iz naslova spašavanja izričito isključene iz primjene tih odredbi (PZ, čl. 389. t. a.). To je načelno u skladu i s rješenjem iz čl. 3. a), LLMC 1976./1996., ali je problem u tome što su u PZ-u od 2004. godine ukinute posebne odredbe o vađenju potonulih stvari, uključujući i posebne odredbe o odgovornosti za troškove uklanjanja podrtine, koje su postojale u PZ-u 1994. Kako je vađenje potonulih stvari, uključujući i uklanjanje podrtine s privatnopravnog aspekta u pozitivnom PZ-u izjednačeno sa spašavanjem, ishod jest taj da se po PZ-u odgovornost za troškove uklanjanja podrtine ne može ograničiti. To je samo jedan u nizu nelogičnih i nepoželjnih rezultata pogrešnog podvođenja odnosa iz uklanjanja podrtine pod institut spašavanja.

Nije jasno zašto naš zakonodavac nije razdvojio institut spašavanja i institut uklanjanja podrtina, već ih je naprotiv pogrešno izjednačio. Naime, u Glavi II, Dijela osmog PZ-a kojim se uređuje spašavanje[83] sadržane su i odredbe koje u stvari govore o uklanjanju podrtina. U odredbi st. 1. čl. 785. PZ-a propisano je: "ako brod ili druga imovina […] predstavlja ili može predstavljati opasnost […] teritorijalno nadležna lučka kapetanija rješenjem će narediti njezinu vlasniku da u primjerenom roku poduzme mjere za uklanjanje takve imovine". U odredbi st. 2. čl. 785. PZ-a propisuje se da će kapetanija na trošak i rizik vlasnika imovine organizirati njezino uklanjanje, ako vlasnik ne postupi sukladno rješenju kapetanije kojim mu je naređeno uklanjanje. Odredba st. 3. čl. 785. PZ-a govori o tome da će kapetanija i bez prethodnog donošenja rješenja odlučiti o poduzimanju

79 Vidi LLMC 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. (dalje u tekstu LLMC 1976./1996.), čl. 18. st. 1. i čl. 2., st. 1., t. d) i e).

80 Vidi članak 3. Zakona o potvrđivanju (ratifikaciji) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, Narodne novine br. 2/1992.

81 Tj. tražbine navedene u LLMC 1976/1996, čl. 2., st. 1., t. d).

82 Tj. tražbine navedene u LLMC 1976/1996, čl. 2., st. 1., t. e).

83 Čl. 760. PZ-a glasi: "Odredbe ove glave Zakonika primjenjuju se na spašavanje osoba, brodova, stvari s tih brodova i svake druge imovine koja se zatekne u opasnosti na moru, uključujući vađenje potonulih stvari iz mora."

uklanjanja ako brod ili druga imovina koja može biti predmetnom spašavanja predstavlja neposrednu opasnost.

U PZ-u više nema posebnih odredbi o odgovornosti za naknadu troškova uklanjanja podrtine. Odredbe o uklanjanju podrtine podvedene su pod spašavanje te su ovi instituti pogrešno izjednačeni. Proizlazi da se na odnos između vlasnika podrtine i spašavatelja kao izvođača radova uklanjanja podrtine u nedostatku ugovora primjenjuju odredbe instituta spašavanja o odgovornosti vlasnika spašavane imovine (arg. PZ, čl. 774. st. 1.). Konkretno, centralne odredbe instituta spašavanja koje reguliraju odgovornost vlasnika spašavane imovine su:

a) odredbe o nagradi za spašavanje za koju tražbinu spašavatelja solidarno odgovaraju svi vlasnici spašene imovine proporcionalno njihovim spašenim vrijednostima (PZ, čl. 771. i 774.); i
b) odredbe o posebnoj naknadi za koju tražbinu spašavatelja odgovara vlasnik spašavanog broda (PZ, čl. 775.).

Pri tom je odgovornost vlasnika spašene imovine za tražbinu spašavatelja ovdje navedenu pod točkom a) ograničena na iznos spašene vrijednosti njegove imovine (arg. PZ, čl. 771. st. 2.)., dok je odgovornost vlasnika spašavanog broda za tražbinu spašavatelja ovdje navedenu pod točkom b) ograničen na dvostruki iznos spašavateljevih troškova (arg. PZ, čl. 775. st. 2.).

Kao što smo već ranije razjasnili, primjena odredbi o nagradi i posebnoj naknadi kao i drugih odredbi instituta spašavanja (založna prava i prava retencije na spašavanoj imovini, zastara potraživanja, itd.) ne dolaze u obzir kada nisu ispunjene sve pretpostavke za postojanje spašavanja, tj. ako nije riječ o operacijama spašavanja usmjerenim na pomoć imovini izloženoj opasnosti na moru. Premda obvezno uklanjanje podrtine u činjeničnom smislu može koincidirati s operacijama spašavanja, kako smo ranije raspravljali, nerijetko to ipak neće biti slučaj, tj. uklanjanje će se poduzeti na način da to bude čak i pod cijenu potpunog uništenja podrtine.

Prema tome, podvođenje uklanjanja podrtine pod spašavanje i nedostatak odgovarajućih posebnih odredbi o odgovornosti za troškove obveznog uklanjanja podrtine otvaraju veliku pravnu prazninu. Po pitanju imovinskih odnosa između vlasnika podrtine i spašavatelja, pravna praznina postoji u svim onim slučajevima kada uklanjanje podrtine ne koincidira s operacijama spašavanja već se od početka poduzima na način da se podrtina ukloni bez da se pokuša išta od njene vrijednosti sačuvati. Osim toga, uopće nije reguliran imovinskopravni odnos između vlasnika podrtine i države, tj. ne postoje odredbe o temelju, vrsti, opsegu niti ograničenju odgovornosti vlasnika podrtine prema nadležnim tijelima vlasti za naknadu troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Nisu predviđene niti odredbe o eventualnom pravu retencije i založnom pravu države na podrtini kao niti odredbe o zastari.

3.3.j. Osiguranjeljni aspekti

Razlika između instituta spašavanja i uklanjanja podrtine s aspekta pomorskog osiguranja je ključna jer su troškovi vezani uz spašavanje imovine, uz iznimku specifičnog instituta posebne naknade, uobičajeno pokriveni osiguranjem te imovine, tj. osiguranjem broda odnosno osiguranjem tereta. S druge strane, troškovi uklanjanja podrtine osiguravaju se kao rizik odgovornosti brodara. Naime, sve odgovornosti brodara vezane za uklanjanje podrtine, uključujući posebno i troškove uklanjanja, tradicionalno su pokrivene uobičajenim P&I osiguranjem.

Kako isto ili slično činjenično stanje može biti podloga i za spašavanje i za uklanjanje podrtine, odlučujući faktor za alociranje troškova između osiguranja broda, osiguranja tereta i P&I osiguranja je trenutak u kojem postane očito da nije isplativo nastaviti sa spašavanjem. Ako je nakon nezgode jasno da uspješno spašavanje nije moguće, onda je, pod pretpostavkom da je uklanjanje podrtine obvezno, trošak operacija uklanjanja naknadiv iz P&I osiguranja. Pri tome se, sukladno uobičajenim klupskim pravilima, iz P&I osiguranja naknađuje stvarni trošak operacija, umanjen za eventualnu vrijednost ostataka broda (npr. cijena prodaje broda u staro željezo). Ako je pak izvorna namjera da se poduzetim operacijama brod i/ili teret spase, onda je trošak takvih operacija nagrada za spašavanje, odnosno osiguranikov trošak spašavanja.[84] Riječ je o operacijama koje su po svojoj prirodi operacije spašavanja, barem do onog trenutka kada postane jasno da se više nema što spašavati, nakon čega operacije postaju uklanjanje podrtine.[85]

Potrebno je razumjeti da su u opisanim slučajevima osiguratelji broda i P&I osiguratelj gotovo redovito izravno uključeni u odlučivanje u vezi poduzimanja i izvođenja operacija. Uostalom oni najčešće izdaju i jamstva za obveze brodara, koja zahtijevaju nadležne države, odnosno spašavatelji. Svaki od osiguratelja pri odlučivanju je vođen motivom da ukupna financijska šteta koja proizađe za njega bude čim manja. Načelno, u interesu je sviju strana da se pronađu rješenja koja će biti općenito najučinkovitija, ali i najekonomičnija. Međutim, nije uvijek slučaj da se interesi osiguratelja broda i P&I osiguratelja u potpunosti preklapaju. Kod opisanih scenarija razilaženja su vezana upravo uz mehanizam raspodjele rizika i osigurateljnu razliku između spašavanja i uklanjanja podrtine.[86]

---

84 Kada su operacije spašavanja poduzete o trošku osiguranika temeljem ugovora između osiguranika kao vlasnika spašavane imovine i spašavatelja koji isključuje primjenu pomorskopravnog instituta spašavanja, onda se radi o osiguranikovim troškovima spašavanja kao posebnoj kategoriji štete iz osiguranja, a ne o nagradi za spašavanje.

85 BUGLASS, op.cit. bilj. 68, str. 150.

86 Adriana V. Padovan, *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti pomorskog okoliša*, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 327.

U kritičnom trenutku procjene isplativosti nastavljenog spašavanja broda može doći do sukoba interesa osiguratelja broda s jedne i P&I osiguratelja s druge strane. Takvu procjenu nije uvijek moguće jednoglasno donijeti, zbog nepredvidivosti relevantnih faktora, kao što su stvarna vrijednost broda u oštećenom stanju u tom trenutku, neizvjesnost daljnjeg tijeka započetih operacija, njihovog ishoda, trajanja i troška. Ako ne interveniraju javne vlasti, takva procjena je predmet odluke brodara, ali u stvarnoj praksi njegovih osiguratelja. Prvi korak za procjenu jest utvrditi da su se ispunile pretpostavke za postojanje potpunog gubitka.[87] U takvoj situaciji, kada stvaran opseg i narav svih oštećenja broda nisu niti poznati, može biti prijeporno pitanje kada popravak broda više nije moguć, tj. da li je brod podrtina u stvarnom smislu. Problem može biti i spor između brodara i osiguratelja, ili njihova neodlučnost o postojanju uvjeta za izvedeni potpuni gubitak, s obzirom da je teško ocijeniti kada više nije moguće spriječiti stvarni potpuni gubitak broda, ili kada bi troškovi spašavanja broda ili sprečavanja nastanka potpunog gubitka mogli premašiti spašenu vrijednost broda, odnosno hoće li troškovi potrebni za popravak oštećenog broda premašiti vrijednost na koju je osiguran. Ako ipak dođe do odluke da se šteta iz osiguranja broda naknađuje kao izvedeni potpuni gubitak[88], idući korak je da brodar osiguratelju trupa i stroja broda izjavi napuštaj (abandon) broda. Trenutkom prihvata napuštaja po engleskom pravu (Marine Insurance Act 1995., čl. 63. t. 1.), odnosno isplatom štete potpunog gubitka po hrvatskom pravu (PZ, čl.723.), osiguratelj stječe vlasništvo nad podrtinom broda, koja ima stanovitu tržišnu vrijednost, ali on stječe i sva prava i dužnosti osiguranika, pa tako i dužnost uklanjanja podrtine. Ako osiguratelj nije zainteresiran za ostatke broda, jer npr. ne želi preuzeti dužnost uklanjanja podrtine, on se može odreći prava na podrtinu i ne prihvatiti napuštaj. To ga naravno ne oslobađa obveze na isplatu potpunog gubitka za kojeg postoje uvjeti. Međutim, osiguratelj trupa i stroja broda može isplatu osigurnine umanjiti za vrijednost ostataka, točnije za eventualnu razliku između utrška od prodaje podrtine i troška njenog uklanjanja.

87 Potpuni gubitak broda može biti stvarni ili izvedeni. Stvarni potpuni gubitak postoji u slučaju: a) potpunog materijalnog gubitka broda (npr. eksplozija ili potonuće na velikoj dubini); b) kada su oštećenja takve naravi i opsega da popravak broda nije moguć, tj. brod je prestao biti stvar te vrste (on je podrtina u stvarnom smislu), c) nestanka broda. Pretpostavke za izvedeni potpuni gubitak broda postoje a) kada nije moguće spriječiti stvarni potpuni gubitak broda, b) kada bi troškovi spašavanja broda u opasnosti ili troškovi sprečavanja nastanka potpunog gubitka premašili spašenu vrijednost broda, c) kad osiguranik zbog ostvarenja osiguranog rizika bude lišen mogućnosti da se slobodno koristi i raspolaže brodom u propisanom ili ugovorenom vremenu, d) kada troškovi potrebni za popravak oštećenog broda premašuju vrijednost na koju je osiguran. U tim slučajevima brod fizički i dalje postoji i nije podrtina u stvarnom smislu, ali su posljedice ostvarenja osiguranih rizika takve naravi i ekonomskog učinka da je razborito smatrati brod potpuno izgubljenim. Vidi opširnije Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, knjiga druga*, Croatia osiguranje d.d. Zagreb, 1994., str. 247-263.

88 Opširnije vidi PAVIĆ: *Pomorsko osiguranje II*, ibid., str. 249-251.

Tu može doći do spora jer će i P&I osiguratelj polagati pravo na tu vrijednost za koju će htjeti umanjiti naknadu za troškove uklanjanja podrtine. Ipak, čest je slučaj da troškovi uklanjanja podrtine premašuju njenu tržišnu vrijednost. U takvom će se slučaju osiguratelj trupa i stroja broda redovito odreći prava na podrtinu, a brodar odnosno njegov P&I osiguratelj će snositi trošak obveznog uklanjanja podrtine.[89]

Proizlazi da je kritični trenutak transformacije interventnih operacija iz spašavanja u uklanjanje podrtine povezan s nizom odluka u imovinskopravnoj sferi.[90] Te odluke, ili njihovo nepravovremeno donošenje, mogu ugroziti konačni ishod operacija.[91] Stoga većina pomorskih država pridržava pravo intervencije. Takav načelni pristup reflektira se i u WRC konvenciji.

Posebno je zanimljivo pitanje obveznog osiguranja odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine, kao inovacije koju donosi WRC konvencija (WRC konvencija, čl. 12). Iako Konvencija o uklanjanju podrtina nije stupila na snagu, 2008. godine su u PZ unesene odredbe o obveznom osiguranju za pokriće troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine po uzoru na nju. Ova inovacija PZ-a, kojom se i prije formalnog stupanja na snagu WRC konvencije u Hrvatskoj osigurava primjena nekih njenih ključnih odredbi, načelno je pozitivan napredak u smjeru povećanja standarda sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Međutim, smatramo da implementacija WRC konvencije u domaće pravo nije primjereno provedena. Izostavljene su relevantne odredbe o temelju odgovornosti brodara za naknadu troškova uklanjanja podrtine, te nije regulirano ograničenje te odgovornosti (WRC konvencija, čl. 10.). Nisu adekvatno regulirane ovlasti države u utvrđivanju opasnosti, lociranju i označavanju podrtine (WRC konvencija, čl. 6., 7. i 8.). Osim vrlo općenitih odredbi o ovlastima nadležne lučke kapetanije u čl. 784. i 785., nema detaljnije utvrđenih prava i obveza države prilikom uklanjanja podrtine (WRC konvencija, čl. 9). Sustav odgovornosti brodara konfuzan je zbog izjednačavanja uklanjanja podrtine sa spašavanjem, koji pravni odnosi su od 2004. godine regulirani istim odredbama PZ-a. Zbog svega toga nije jasan niti temelj niti opseg odgovornosti koja je predmet obveznog osiguranja odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Kako je već napomenuto, detaljniju analizu pozitivnog domaćeg prava iz područja uklanjanja podrtine izložit ćemo u posebnom radu u kojem ćemo iznijeti i obrazložiti i konkretne prijedloge *de lege ferenda*.

89 *Ibid*., str. 256-260.

90 PADOVAN, op.cit. bilj. 86, str. 329.

91 Pomorske nesreće tankera *Torrey Canyon* (1967.) i *Amoco Cadiz* (1978.) primjeri su takvih okolnosti.

4. ZAKLJUČAK

Domaći zakonodavac uklanjanje podrtina normira u okviru odredbi o spašavanju, a najnovijom novelom PZ-a iz 2011. i u okviru odredbi o inspekcijskom nadzoru. Uz to, norme o ovoj iznimno važnoj materiji sa stajališta zaštite morskog okoliša Jadranskog mora i sigurnosti plovidbe u njemu, nalaze se i na drugim mjestima u PZ-u. Specijalne odredbe o vađenju potonulih stvari koje su tradicionalno u domaćem pravu bile u zakonu posebno uređene i obuhvaćale su i odredbe o interventnom uklanjanju podrtina derogirane su PZ-om 2004.

Ocjenjujući to neodgovarajućim rješenjem, ponajprije sa sadržajnog, materijalnopravnog i koncepcijskog te nomotehničkog stajališta autorice ovog rada provele su istraživanje kojim su nastojale potvrditi, dokazati i argumentirati sljedeće teze:

1. Zanimalo nas je znanstveno razlučiti koja specifična obilježja karakteriziraju institut uklanjanja podrtina u odnosu na institute spašavanja, vađenja potonulih stvari i nalaza stvari. Ukoliko je moguće razlikovati ove institute dakle, ukoliko svaki od njih ima određena specifična obilježja, to znači da za svaki od njih trebaju postojati i odgovarajuće pravne norme. Rezultati dobiveni komparativnom analizom pokazuju da u promatranim obilježjima pojedinih instituta postoje važne razlike između uklanjanja podrtina i instituta spašavanja, vađenja potonulih i nalaza stvari u moru. Moguće je izdvojiti više ključnih razlikovnih varijabli između ovih instituta, drugim riječima zaključiti da se oni suštinski i koncepcijski razlikuju, a time je moguće potvrditi hipotezu ovog rada da se radi o različitim pravnim institutima. U radu su temeljito analizirane sve relevantne varijable.
2. Uklanjanje podrtina potrebno je urediti kao zasebni i samostalni pomorskopravni institut koji kao takav ima svoja specifična obilježja. Neodrživ je koncept izjednačavanja uklanjanja podrtina i spašavanja te izostavljanja posebnog normiranja vađenja potonulih stvari. Kompleksnost svakog od ovih instituta u smislu postojanja različitih pravnih pitanja za svaki od njih i specifičnih problema onemogućava da se oni obuhvate jedinstvenom regulacijom.
3. Postoje brojni elementi po kojima su ovi instituti međusobno slični, a također nisu rijetki primjeri u praksi koji pokazuju da ponekad dolazi do njihove istodobne primjene na isto činjenično stanje. Tako operacije spašavanja u faktičnom smislu mogu biti u podlozi različitim pravnim odnosima, a ne nužno samo pomorskopravnom institutu spašavanja, međutim to ne znači da se radi o istim institutima. U radu se nastojalo dokazati da određene po-

dudarnosti i sličnosti ne mogu biti podloga za kongruentno tretiranje ovih instituta.

4. Nerazumijevanje suštinskih i koncepcijskih pitanja može dovesti do pogrešne simplifikacije i do stanja artificijelnog preklapanja ovih instituta u zakonu. S obzirom na analizu materije provedenu u ovom radu dolazi se do zaključka da je to pogrešan pristup i neodgovarajuće pravno uređenje materije. Kongruentno tretiranje promatranih instituta nije pravno prihvatljivo i dovodi do sasvim pogrešnih atribucija.
5. Temeljem dobivenih rezultata gotovo sigurno možemo zaključiti da je ukidanje bitnih odredbi o vađenju potonulih stvari u domaćem pravu stvorilo pravnu prazninu u domaćem zakonodavstvu u pogledu normiranja mnogih važnih pitanja iz ove materije. To dovodi do krajnje nelogičnih i sasvim neprimjerenih pravnih rješenja u konkretnoj primjeni zakona u praksi.
6. Nedosljedna, a na mjestima i pogrešna uporaba relevantnih pojmova u zakonskom tekstu (uklanjanje, vađenje, spašavanje, podrtina, brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost i sl.) dovodi do konfuznih konstrukcija pravnih normi i može proizvesti poteškoće i nejasnoće u praktičnoj primjeni ovih teoretski jasno odijeljenih pojmova i instituta.
7. U okviru analize ključnih odredbi i pojmova iz WRC konvencije dolazi se do zaključka da u PZ-u nije provedena odgovarajuća implementacija WRC konvencije. Bitna je spoznaja da i rezultati ovog rada upućuju na potrebu izmjena PZ-a o čemu će detaljno biti govora u posebnom radu istih autorica. Na ovom mjestu važno je istaknuti da bi cjelovito akceptiranje WRC konvencije u domaće pravo doprinijelo prevladavanju neujednačenosti i manjkavoj regulaciji uklanjanja podrtina u domaćem pravu.
8. Često se pitamo što treba poduzeti da neki institut u pravu postigne poželjnu i potrebnu razinu pravne normiranosti koja pruža njegovu adekvatnu uređenost propisima. Istraživanja u kojima se proučavaju i detaljno razlažu koncepcijska i teoretska pitanja s osvrtom na moguće implikacije pojedinih suštinskih pitanja u praksi, mogu poslužiti kao dobar putokaz zakonodavcu u kreiranju zakonskih rješenja, odabiru adekvatnih rješenja za pojedine institute te pridonijeti korisnim spoznajama o funkcioniranju tih instituta u praksi. Nadamo se da će skroman doprinos u poboljšanju domaćeg pravnog uređenja ove materije imati i ovaj rad.

Summary:

THE MARITIME LAW INSTITUTE OF WRECK REMOVAL – CONCEPTUAL CONSIDERATIONS AND THE CRITICS OF THE LEGAL REGULATION IN THE CROATIAN MARITIME LAW

The authors elaborate on issues of conceptual nature related to the institute of wreck removal. Following a detailed analysis and an interpretation of the relevant terminology, the institutes of recovery of sunken objects, wreck removal and the law of finds are studied comparatively. The elements of congruency, similarities and differences among respective institutes are extracted and analysed in detail, with a special accent on the key elements crucial for the distinctiveness of each of the institutes. The problems present in the legal regulation of wreck removal in the domestic positive law are tackled. The authors point at the deficiencies in the implementation of the Nairobi Wreck Removal Convention 2007 into the national legislation. The conclusion is that regulating wreck removal within the provisions of the Maritime Code applicable to salvage represents an erroneous approach of the legislator. The authors emphasize that the inconsistent use of relevant terminology in the national legislation and the absence of a number of key provisions regarding respective subject matters lead to unnecessary terminological problems and to major legal difficulties.

Keywords: *wreck, wreck removal, salvage, recovery of sunken objects, finds, the Nairobi Convention on Wreck Removal, the Maritime Code.*

NEKI PROBLEMI VEZANI UZ UREĐENJE ELEKTRONIČKIH PRIJEVOZNIH ISPRAVA I POTICANJE ELEKTRONIČKE TRGOVINE U ROTERDAMSKIM PRAVILIMA

IVANA ORŠULIĆ, dipl. iur.*
Dr. sc. BOŽENA BULUM**

UDK 339.3:347.795
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 23.9.2011.
Prihvaćeno za tisak: 12.10.2011.

Od prvih početaka upotrebe elektroničke komunikacije u pravnim poslovima prijevoza stvari morem postojala je potreba pravnog uređenja tog područja na međunarodnoj razini, a kao osnovni cilj postavljeno je postizanje određenog stupnja neutralnosti medija putem kojih se ostvaruju prijevozni poslovi i to na način da se elektronički zapisi odnosno elektroničke poruke u svojoj pravnoj valjanosti i pravnim učincima izjednače s papirnim ispravama. U Rotterdamu je 2009. godine potpisana nova međunarodna prijevozna konvencija u kojoj se odredbama o elektroničkim prijevoznim ispravama nastojalo postaviti čvrste pravne temelje za primjenu elektroničke trgovine u međunarodnom prijevoznom pravu. No, obzirom na različitosti u regulaciji prijevoznih isprava i elektroničke trgovine u različitim pravnim sustavima pitanje je može li sustav funkcioniranja elektroničkog ekvivalenta papirnoj prijevoznoj ispravi temeljen na odredbama nove prijevozne konvencije uistinu ostvariti svoju svrhu i osigurati ujednačenu primjenu na globalnom tržištu. U tom kontekstu potrebno je utvrditi i hoće li određene izmjene u hrvatskom pravnom sustavu biti nužne.

* Ivana Oršulić, dipl. iur., asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: ivana@hazu.hr.

** Dr. sc. Božena Bulum, znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: bbulum@hazu.hr.

Ključne riječi: *Roterdamska pravila, Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem, prijevozna isprava, elektronički prijevozni zapis, prenosiva prijevozna isprava, prenosivi elektronički prijevozni zapis, elektronički potpis, pravo nadzora.*

1. UVOD

Informacijska i komunikacijska tehnologija u posljednjem je desetljeću ostvarila snažan razvoj. Nove tehnologije omogućile su elektronički način poslovanja koji je stekao aktivnu ulogu u poboljšanju kvalitete i ubrzanju poslovnih procesa. Iako se elektronički način komuniciranja pojavio već s upotrebom teleksa i telefaksa, njegov brzi razvoj započeo je tek s ekspanzijom izravne kompjuterske komunikacije sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća i od tada nezaustavljivo prodire u gotovo sve segmente gospodarstva. U prilog daljnjem eksponencijalnom rastu elektroničkog poslovanja govori podatak da se tijekom niza godina primjene novih tehnologija pokazalo kako je elektronička razmjena podataka daleko jeftinija i brža od prijenosa pisanih isprava.[1] Opravdano se stoga smatra da će papirni spisi i njihova daljinska preslika u bliskoj budućnosti u potpunosti biti dokinuti sve bržim razvojem digitalnih potpisa i inih načina provjere autentičnosti elektroničkih dokumenata i njihovih autora.

Ubrzani razvoj elektroničkog poslovanja, posebno elektroničke trgovine, nametnuo je potrebu normativne regulacije virtualiziranog načina poslovanja i trgovanja. U tom je pravcu razumljivo da se i klasični pravni instrumenti prilagođavaju ili barem nastoje prilagoditi tim promjenama. Prijevozne isprave ovdje zasigurno neće biti izuzetak pa se može očekivati da će se prijevozne isprave sačinjene na papiru zamijeniti prijevoznim ispravama koje će postojati jedino kao podatak sadržan u memoriji računala. Iznimno važan korak u tom smjeru učinila su Roterdamska pravila (Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u

[1] Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (*United Nations Conference on Trade and Development*, dalje: UNCTAD) procjenjuje da se godišnje diljem svijeta razmijeni oko pet milijardi trgovačkih dokumenata, a prema Međunarodnoj udruzi za zračni prijevoz (*International Air Transport Association* - IATA) samo manipulativni troškovi papirnih trgovačkih dokumenata iznose oko US 1,5 milijardi dolara godišnje. Iskustvo vlada i trgovaca koji su uveli elektroničko poslovanje uvijek je pozitivno sa značajnim smanjenjem ukupnog vremena za dovršenje posla, troškova obrade (do 20 %) i manipulativnih troškova (do 35 %). Opširnije vidi: *UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No. 16 - The Electronic Submission of Trade Documentation*, http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes/TN16_Electronic_Tradedoc_Submission.pdf (stranica posjećena 11.06.2011.).

cijelosti ili djelomično morem, dalje: Konvencija) čijim se donošenjem, *inter alia*, nastojao stvoriti napredan jednoobrazni sustav pravnih pravila za regulaciju elektroničkih prijevoznih isprava i na taj način postaviti čvrste pravne temelje za primjenu elektroničke trgovine u međunarodnom prijevoznom pravu.[2]

Potreba pravnog uređenja tog područja na međunarodnoj razini postojala je još od prvih početaka upotrebe elektroničke komunikacije u pravnim poslovima prijevoza stvari morem, a kao osnovni cilj postavljeno je postizanje određenog stupnja neutralnosti medija putem kojih se ostvaruju prijevozni poslovi i to na način da se elektronički zapisi odnosno elektroničke poruke u svojoj pravnoj valjanosti i pravnim učincima izjednače s papirnim ispravama. Promjene samo nacionalnog zakonodavstva u tom kontekstu, naime, nemaju učinka na trgovačke transakcije koje se odvijaju u međunarodnom prometu stoga se kao jedino logično rješenje nametalo usvajanje široko prihvaćene međunarodne konvencije koja bi osigurala ujednačenu primjenu prava na tom području.

2. NAČELO FUNKCIONALNE JEDNAKOSTI

Komisija Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo (*United Nation Commission on International Trade Law*, dalje: UNCITRAL) uz pomoć Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité Maritime International*, dalje: CMI) započela je 2002. godine rad na međunarodnom instrumentu koji će imati obilježja međunarodnog ugovora i koji će modernizirati prijevozno pravo, uključujući dostignuća najnovije tehnologije, osobito elektroničku trgovinu, te ukloniti uočene pravne teškoće u regulaciji međunarodnog prijevoza stvari morem.[3] Tijekom dugotrajne pripreme

[2] *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html, usvojena je na Općoj skupštini UN-a 11. prosinca 2008., a potpisana 23. rujna 2009. u Rotterdamu. Predviđeno je da Konvencija stupi na snagu godinu dana nakon što joj pristupi najmanje 20 država (čl. 94). Do sada su Konvenciju potpisale 24 države, međutim ratificirala ju je samo Španjolska. Detaljnije o statusu Konvencije: http://www.uncitral.org/ uncitral/en/uncitral_texts/transport_ goods/ rotterdam_status.html (stranica posjećena 11.06.2011.).

[3] Pripreme za rad na novoj međunarodnoj konvenciji započele su još 1996. godine kada je UNCITRAL uputio poziv nekolicini međunarodnih organizacija da dostave svoje prijedloge i komentare u vezi s problemima ujednačavanja prava u području međunarodnog prijevoza stvari morem. Opširnije o preliminarnim stadijima izrade nacrta Konvencije: G. J. Van der Ziel, *UNCITRAL`s Attempt towards Global Unification of Transport Law: Survey on History and Concept*, Transportrecht 7-8 (2004), 275-278, V. Skorupan, *Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično)(morem)*, Zbornik PFZ, 57, (1), 7-60 (2007), p. 10-12, M. Alba, *Electronic Commerce Provisions in the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods*

nacrta Konvencije UNCITRAL i CMI su u pogledu regulacije prijevoznih isprava razmatrali dva moguća rješenja. Jedno rješenje zasniva se na *načelu funkcionalne jednakosti* koje je usvojeno u UNCITRAL-ovom Model-zakonu za elektroničku trgovinu (*UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce*).[4] Pristup koji se temelji na ovom načelu polazi od analize različitih funkcija tradicionalnih papirnih isprava kao što su čitljivost, dopustivost reproduciranja, prihvatljivost forme, nepromjenjivost i potvrđivanje potpisom, pri čemu je osnovni cilj utvrditi kako u elektroničkom okruženju zadovoljiti te funkcije. Osnovna je postavka ovog pristupa da se elektroničkom dokumentu i elektroničkom potpisu prizna pravna snaga u onoj mjeri u kojoj su u stanju ispuniti funkcije pisane isprave s vlastoručnim potpisom. Prihvaćanjem pristupa funkcionalne jednakosti u novom instrumentu jednostavno bi se proklamiralo načelo po kojem elektronički dokumenti uživaju istu razinu zakonskog priznanja koju prema odredbama mjerodavnog prava imaju odgovarajuće papirne isprave. Međutim takvo rješenje otvara niz značajnih pitanja, prije svega pitanje formalnopravnih smetnji vezanih uz ostvarenje uloge teretnice kao tradicijske isprave.[5] Drugo rješenje zasniva se na *stand alone pristupu* prema kojem bi se elektroničke prijevozne isprave regulirale u potpunosti neovisno o regulaciji papirnih isprava. Re-

Wholly or Partly by Sea, Texas International Law Journal, Vol. 44, No. 3 (Spring 2009), 387-416, p. 393-395 i T. Nikaki, *The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [By Sea]: the Treatment of "Through Transport" Contracts*, Transportation Law Journal, 31 (2004) 193-212, p. 193-197. Za ovu temu posebno je intrigantan podatak da se potreba stvaranja nove međunarodne kodifikacije za teretnicu isticala još sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća u okviru UNCITRAL-ove radne grupe za elektroničku trgovinu (UNCITRAL *Working Group on Electronic Commerce*). Ispitujući problem elektronifikacije vrijednosnih papira stručnjaci ove radne grupe uočili su da "virtualizacija" vrijednosnih papira nije moguća zbog formalne funkcije koju ima papir te se zbog toga materijalna funkcija vrijednosnog papira mora inkorporirati u strukturu elektroničke poruke. Zbog toga je potrebno, kada je riječ o teretnici kao tradicijskom vrijednosnom papiru, da prava koja iz nje pripadaju imatelju budu jasno definirana. Međutim, zaključeno je da je neujednačenost prava koja se na teretnicu primjenjuju tolika da predstavlja važnu prepreku za razvoj elektroničke trgovine u prijevoznom pravu. Upravo taj zaključak bio je povod UNCITRAL-u 1996. godine da pozove zainteresirane međunarodne organizacije da dostave svoje prijedloge za ujednačavanje prava za ugovor o pomorskom prijevozu stvari, vidi: *Official Records of the UNCITRAL General Assembly,* 51st Sess., Supp. No. 17, U.N. Doc. *A/51/17* (1996), para. 210-215.

4 UNCITRAL-ov Model-zakon za elektroničku trgovinu zajedno s Vodičem o ozakonjenju (*Guide to Enactment*) usvojen je 12. lipnja 1996. na 29. sjednici tog tijela, s ciljem da se nacionalnim zakonodavstvima pruži skup međunarodno prihvatljivih pravnih pravila usmjerenih na uklanjanje postojećih pravnih prepreka koje proizlaze iz prinudnih zakonskih odredbi onih država članica čije zakonodavstvo zahtijeva da dokumenti moraju biti potpisani i sastavljeni na papiru. Načelo funkcionalne jednakosti promovirano je odredbama koje elektroničkim ispravama u svim funkcijama omogućavaju istu razinu zakonskog priznanja kao što je uživaju papirne isprave (vidi čl. 6, 7, 8 i posebno za prijevozne isprave čl. 16 i 17).

5 O tome *infra*, točka 3.3.

alizacija ovog pristupa pretpostavlja formuliranje odredbi koje se primjenjuju isključivo na elektroničke isprave te s druge strane paralelno formuliranje odredbi koje se primjenjuju isključivo na papirne isprave. U nastojanju da se izbjegnu nepotrebne smetnje vezane uz specifičnost elektroničkog okruženja i daljnji razvoj modernih komunikacijskih tehnologija, naposljetku je prihvaćeno kompromisno rješenje. Konvencija naime u čl. 8 prihvaća načelo funkcionalne jednakosti te utvrđuje a) da bilo koji podatak koji se nalazi u prijevoznoj ispravi u skladu s Konvencijom može biti zabilježen i u elektroničkom prijevoznom zapisu pod uvjetom da za izdavanje i uporabu elektroničkog prijevoznog zapisa postoji suglasnost prijevoznika i krcatelja (st. 1), te b) da izdavanje, isključiva kontrola ili prijenos elektroničkog prijevoznog zapisa ima isti učinak kao izdavanje, držanje ili prijenos prijevozne isprave (st. 2).[6] No, iako se oslanja na pristup funkcionalne jednakosti, Konvencija u konačnici ipak sadrži paralelna pravila posebno za papirne i posebno za elektroničke isprave. Ovo rješenje odabrano je zbog toga što je u pogledu elektronifikacije prijevoznih isprava jedan od ciljeva Konvencije bio uspostaviti set samostalnih pravila čija će pravna valjanost biti priznata bez potrebe povezivanja s tradicionalnim konceptom papirnih prijevoznih isprava.[7]

3. ANALIZA TEMELJNIH POJMOVA

3.1. Napuštanje stare terminologije

U aktualnim pomorskopravnim konvencijama, kojima je reguliran međunarodni prijevoz stvari morem, primjena konvencije ovisi o tome je li izdana određena prijevozna isprava odnosno je li prijevozna isprava izdana u jednoj od država ugovarateljica. Za razliku od aktualnih konvencija, nova prijevozna konvencija primjenjuje se osim na pomorski prijevoz i na višević prijevoz (tzv. *door to door* prijevoz), a njezino polje primjene određeno je bez uvjetovanja je li izdana određena vrsta prijevozne isprave. Razlozi za ova određenja višestruki su i razumljivi. Među važnijim razlozima valja prije svega navesti suvremene uvjete međunarodnog prijevoza koji su postupno nametnuli trend sve raširenije uporabe isprave o multimodalnom prijevozu i pomorskog teretnog lista, čime je tradicionalna podjela na isprave pomorskog prijevoza s jedne strane, i isprave ostalih grana prijevoza s druge strane, izgubila

6 Opširnije o pojmovima "suglasnost prijevoznika i krcatelja" i "isključiva kontrola" u kontekstu odredbi čl. 8: N. Gaskell, *Bills of lading in electronic age*, [2010] LMCLQ 181-357, p. 273, 274.

7 Za raspravu o tome pobliže vidi: UNCITRAL Working Group III, *Report of Working Group III (Transport),* 9th Session, U.N. Doc.A/CN.9/510, p. 13.

smisao. Osim toga, uslijed ubrzanog razvoja elektroničke trgovine računala su preuzela glavnu ulogu u prijenosu informacija kao brži, učinkovitiji i ekonomičniji od papirnih isprava te je uočeno da elektronički zapisi također mogu ostvariti svrhu prijevozne isprave. Sve ove činjenice dovele su do toga da Konvencija ne poznaje pojmove teretnica, teretni list, isprava multimodalnog prijevoza ili druge, već uvodi nove univerzalne pojmove: prijevozna isprava (prenosiva i neprenosiva) i elektronički prijevozni zapis (prenosivi i neprenosivi).

3.2. Prijevozna isprava i elektronički prijevozni zapis

U novoj konvenciji prijevozna isprava i elektronički prijevozni zapis uvedeni su kao generički pojmovi kojima su obuhvaćene zajedničke značajke prenosive i neprenosive prijevozne isprave odnosno prenosivog i neprenosivog elektroničkog prijevoznog zapisa.

Prijevozna isprava (*transport document*) je prema Konvenciji isprava koju izdaje prijevoznik prema ugovoru o prijevozu i koja a) dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu i b) dokazuje ili sadržava ugovor o prijevozu (čl. 1 t. 14.).

Elektronički prijevozni zapis (*electronic transport record*) u Konvenciji je defininiran kao informacija koja se sastoji od jedne ili više poruka izdanih putem elektroničke komunikacije na temelju ugovora o prijevozu od strane prijevoznika, uključujući i s tim logički povezanu informaciju koja se nalazi u prilogu ili sličnoj vezi i koju je izdao prijevoznik istodobno ili naknadno kako bi postala dio elektroničkog prijevoznog zapisa, a koja a) dokazuje da je prijevoznik ili izvršitelj primio stvari prema ugovoru o prijevozu i b) dokazuje ili sadržava ugovor o prijevozu (čl. 1 t. 18.)

Iz navedenih definicija odmah možemo uočiti izjednačavanje elektroničkih i papirnih isprava u funkcijama koje su zajedničke za sve prijevozne isprave, a to su potvrđivanje prijema tereta i dokazivanje ugovora o prijevozu. Bitno je uočiti da je kod tih osnovnih funkcija naglasak na prijenosu podataka, a ne na prijenosu prava. Ističemo to iz razloga što se prijenos podataka elektroničkim porukama može relativno jednostavno izvršiti uz primjenu odgovarajućeg postupka koji osigurava sigurnost prijenosa. Sam prijenos u tom se slučaju svodi samo na to da se korištenjem elektroničke razmjene podataka papirna isprava koja sadrži podatke o strankama, robi i uvjetima prijevoza, zamjenjuje podacima istoga sadržaja koji se unose u računalo, a slanje se umjesto poštom obavlja elektroničkim putem. Jedina značajna razlika između papirne isprave i elektroničkog zapisa koju ovdje zamjećujemo je u tehnici izrade. Međutim, kod pitanja prijenosa prava razlike postaju daleko složenije.

3.3. Prenosiva prijevozna isprava i prenosivi elektronički prijevozni zapis

U pomorskom prijevozu teretnica je stoljećima bila jedina prijevozna isprava, ali se u cilju standardizacije, unifikacije, ubrzanja odvijanja transportnih procesa i pojednostavljenja dokumentacije u modernoj praksi pojavila tendencija klasične pomorske teretnice zamjenjivati neprenosivim prijevoznim ispravama nalik prijevoznim ispravama koje se upotrebljavaju u drugim prometnim granama. Neprenosive prijevozne isprave dostatne su za uporabu u vanjskotrgovinskom i prijevoznom sustavu, međutim njima se ne rješava problem prijenosa prava na robi koji će se pojaviti uvijek kada kupac želi prodati robu u tranzitu. U takvom slučaju potrebno je zadržati obvezu prodavatelja da osigura prenosivu prijevoznu ispravu kakva je klasična pomorska teretnica.[8] Teretnica je u tom smislu specifičan pravni instrument koji, pored uloge dokaza o teretu primljenom na prijevoz i sadržaju ugovora o prijevozu, ima i svojstvo tradicijskog vrijednosnog papira koje zakonitom imatelju omogućuje da za vrijeme prijevoza može raspolagati robom. Naime, teretnica simbolički predstavlja robu koja je u njoj opisana te se njezinim prijenosom simbolički prenosi i posjed na robi.[9] Prijenosom posjeda na robi teretnica ostvaruje svoju stvarnopravnu funkciju i upravo ta okolnost omogućuje ovlaštenom imatelju teretnice faktično raspolaganje robom i njezinu cirkulaciju na tržištu.

Funkcija prenosivosti tradicionalno je povezana s papirnom formom jer je samo ono što je fizički opipljivo prenosivo s jedne osobe na drugu. Elektronički prijevozni zapis pak nije fizički opipljiv dokument i iz te činjenice proizlazi nužnost pronalaska kvalitetnog rješenja temeljem kojeg će se ova funkcija teretnice, koja ima dalekosež-

---

8 Osim teretnice to bi mogao biti i prenosivi teretni list, no on je u međunarodnom prijevozu izuzetak. Teretni list je načelno neprenosiva prijevozna isprava koja može steći svojstvo prenosivosti ako stranke tako ugovore i ako to nije u suprotnosti s odredbama mjerodavnog prava. Opširnije o tome: A. Kumpan, J. Marin, *Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu*, PPP god. 48 (2009), 163, 57-83, p. 61, 62.

9 Ovdje se radi o stjecanju posrednog posjeda koji se u *common law* sustavu obično označava terminom *constructive possession*. Posredan posjed temelji se na pravnoj fikciji prema kojoj posjednik ima mogućnost faktičnog raspolaganja robom bez da zapravo ima fizičku kontrolu nad istom. Prijenos teretnice međutim ne mora ujedno značiti i prijenos prava vlasništva na robi ili rizika za slučajnu propast ili oštećenje robe. U nekim pravnim sustavima prijenos teretnice ima, a u nekima nema tu funkciju. No, neovisno o tome valja naglasiti da problem vlasništva i prijelaza rizika nije dio prijevoznog ugovornog odnosa već se rješava u okviru odnosa iz ugovora o kupoprodaji. Ovlaštenje na zahtjev za predaju robe ili ovlaštenje na tužbu protiv prijevoznika proizlazi iz zakonitog posjedovanja teretnice, a ne zato što je vlasništvo ili rizik prešlo na primatelja, koji najčešće i nije kupac odnosno vlasnik robe. Za usporedni pregled pravne regulacije teretnice kao dijela pravne konstrukcije pri prijenosu prava vlasništva na robi (engleski, francuski, njemački sustav) vidi: Č. Pejović, *Documents of Title in Carriage of Goods by Sea under English Law: Legal Nature and Possible Future Directions*, PPP god. 43 (2004), 158, 43-83, p. 55, 56.

no značenje u funkcioniranju i financiranju robnog prometa, učinkovito ostvarivati u elektroničkom okruženju. Kako ćemo vidjeti u daljnjem izlaganju, rješenje ponuđeno ovom međunarodnom konvencijom ne može se s aspekta afirmacije elektroničke trgovine smatrati potpuno zadovoljavajućim.

Prema odredbi čl. 1 t. 15. Konvencije prenosiva prijevozna isprava (*negotiable transport document*) je prijevozna isprava koja oznakom kao što je "po naredbi" (*to order*) ili "prenosivo" (*negotiable*) ili drugom prikladnom oznakom koja sukladno mjerodavnom pravu ima isti učinak, upućuje na to da se stvari predaju po naredbi krcatelja, po naredbi primatelja, ili donositelju, a koja isprava ne sadrži izričitu oznaku "neprenosivo" (*non-negotiable*) ili "nije prenosivo" (*not negotiable*). U vezi s ovom odredbom je i odredba čl. 1 t. 10 (a) koja određuje da je imatelj (*holder*) prenosive prijevozne isprave osoba koja ispravu ima u posjedu, a koja je u ispravi koja je izdana po naredbi označena kao krcatelj odnosno primatelj ili je osoba na koju je isprava indosirana (točka (a) (i)), a ako je isprava indosirana na drugu osobu bjanko indosamentom ili je isprava izdana na donositelja, imatelj je njezin donositelj (točka (a) (ii)).

Na osnovi izloženog može se konstatirati da Konvencija, osim nekih manjih prilagodbi univerzalnom pojmu prenosive prijevozne isprave u papirnom obliku, suštinski ne donosi posebne novine. Ista konstatacija vrijedi i za načine prijenosa prava iz papirne prijevozne isprave predviđene u čl. 57 st. 1 koji propisuje da se pravo inkorporirano u ispravi prenosi ili indosamentom ili bez indosamenta. U suvremenim sustavima obveznog prava, naime, pravilo je da se isprava izdana po naredbi prenosi ili indosamentom na imenovanu osobu ili bjanko indosamentom (točka (a)), dok prijenos bez indosamenta u kontekstu ove odredbe zapravo implicira prijenos jednostavnom predajom isprave. Taj način prijenosa, sukladno čl. 57 st. 1 Konvencije, primjenjuje se kada je isprava izdana na donositelja ili je bjanko indosirana ili se pak radi o ispravi izdanoj po naredbi imenovane osobe koja se prenosi između prvog imatelja i imenovane osobe (točka (b)).

Za prijenos prava iz elektroničkog prijevoznog zapisa Konvencija nudi paralelni set odredbi koje za elektroničku trgovinu predstavljaju najvažniji i istodobno najsporniji dio nove međunarodne regulative.

Pojam prenosivi elektronički prijevozni zapis (*negotiable electronic transport record*) određen je dijelom u čl. 1 t. 19. prema kojem se pod tim pojmom podrazumijeva elektronički prijevozni zapis koji (a) oznakom kao što je "po naredbi" (*to order*) ili "prenosivo" (*negotiable*) ili drugom prikladnom oznakom koja sukladno mjerodavnom pravu ima isti učinak, upućuje na to da se stvari predaju po naredbi krcatelja ili primatelja, a koji ne sadrži izričitu oznaku "neprenosivo" (*non-negotiable*) ili "nije prenosivo" (*not negotiable*) i (b) udovoljava

uvjetima iz čl. 9 st. 1.[10] Potpuniji opis pojma dobiva se pomoću sadržaja odredbe na koju upućuje ova definicija (čl. 9 st. 1). Ona propisuje da se upotreba elektroničkog prijevoznog zapisa mora odvijati u skladu s procedurom ugovorenom za: a) izdavanje i prijenos zapisa na željenog imatelja, b) očuvanje integriteta elektroničkog prijevoznog zapisa, c) način dokazivanja sukladno kojem imatelj dokazuje da je imatelj zapisa i d) način pružanja potvrde da je isporuka izvršena imatelju, ili da je, sukladno odredbama Konvencije, elektronički prijevozni zapis prestao vrijediti ili je postao nevaljan. Na citiranu odredbu čl. 9 st. 1 poziva se i čl. 1 t. 10 (b) koji propisuje da je imatelj (*holder*) prenosivog elektroničkog prijevoznog zapisa osoba kojoj je isti izdan ili prenesen u skladu s procedurom iz te odredbe. Ono što ovdje valja primijetiti je da odredba čl. 9 st.1 zapravo predstavlja samo okvir koji stranke moraju ispoštovati prilikom sklapanja ugovora kojim će za tamo pobrojane postupke (izdavanje i prijenos zapisa, očuvanje integriteta zapisa, dokazivanje identiteta imatelja, potvrda isporuke imatelju/dokazivanje prestanka ili nevaljanosti zapisa) same urediti detalje. Konvencija, naime, nije propisala nikakve tehnološke standarde za te postupke već je taj dio u potpunosti prepustila slobodi ugovornih strana. Uz to, u Konvenciji nije predviđena ni sankcija za povredu ove odredbe, zbog čega je ostalo nejasno kakve se posljedice mogu očekivati za slučaj da stranke ne postupe po zadanom okviru.[11]

Prema odredbi čl. 57 st. 2 i prijenos prava iz prenosivog električnog prijevoznog zapisa ima se izvršiti sukladno proceduri iz čl. 9 st. 1, pri čemu imatelj zapisa ima ovlaštenje "prenijeti prava koja su u zapisu inkorporirana bilo da je zapis izdan po njegovoj naredbi ili po naredbi imenovane osobe". Vrlo je bitno naglasiti da Konvencija istodobno nije predvidjela odredbe kojima bi se izričito utvrdilo koja su to prava u zapisu inkorporirana. Kada Konvencija govori o prijenosu tih prava može se samo pretpostavljati koja prava pod tim podrazumijeva. To bi prije svega trebala biti prava koja proizlaze iz ugovora o prijevozu, ali i pravo na posjed robe na koju se zapis odnosi. Međutim za inkorporiranje stvarnopravne funkcije u elektroničkom zapisu u Konvenciji nema drugog pravnog temelja osim odredbe iz čl. 8 kojom je uspostavljeno načelo funkcionalne jednakosti papirnih i elektroničkih isprava, a pitanje je može li načelna odredba ovdje biti dovoljna pravna osnova ili je za tako revolucionarni pravni koncept primjerenija izričita odredba kojom se jasno utvrđuje da je u elektroničkim

10 Za primijetiti je da prenosiva prijevozna isprava može biti izdana po naredbi (*to order*) i na donositelja (*to bearer*), dok prenosivi elektronički zapis može biti izdan samo po naredbi. Konvencija je ovdje odstupila od načela funkcionalne jednakosti papirnih i elektroničkih isprava zbog toga što izdavanje na donositelja pretpostavlja prijenos fizičkom predajom, a u elektroničkom okruženju to po prirodi stvari nije moguće. Osim toga upotreba teretnice na donositelja u praksi je izuzetno rijetka, pa je takvo konvencijsko rješenje u potpunosti opravdano.

11 Tako N. Gaskell, *op. cit.* bilj. 6, p. 275.

zapisima inkorporirano pravo na posjed stvari.[12] Zbog složenosti pravne prirode jedne prenosive prijevozne isprave kakva je teretnica prijenos elektroničkog prijevoznog zapisa ne može se temeljiti na jednostavnoj primjeni prava koje se primjenjuje na papirne prijevozne isprave.[13] To je iznimno važno kod prijenosa prava na robi kada mora biti jasno koja su prava i obveze u to uključene. Obzirom da u Konvenciji to nije jasno i nedvosmisleno definirano, rješenje će se morati tražiti u mjerodavnom pravu koje se primjenjuje na konkretni ugovorni odnos, što opet vodi pravnoj nesigurnosti i neujednačenosti ove materije na međunarodnoj razini.

4. PRAVNI I TEHNOLOŠKI ASPEKT UREĐENJA ELEKTRONIČKOG POTPISA

4.1. Temeljne funkcije potpisa

Koncept elektroničke prijevozne isprave u suštini podrazumijeva podatke koji se unose u računalo i potom prenose elektroničkim porukama koje međusobnim slanjem i primanjem razmjenjuju prijevoznik, krcatelj i primatelj. Po prirodi stvari sadržaj elektroničkog dokumenta nije moguće dokazivati prezentacijom pisanog izvornika jer se radi o elektromagnetskom zapisu stanja u kojem se u jednom trenutku nalazila memorija računala. Činjenica je da se sadržaj dokumenta u elektroničkom obliku može otisnuti putem pisača, ali na taj način nastaje samo papirna kopija elektroničke poruke koja se nalazi u memoriji računala pa se takav otisak ne može smatrati izvornom ispravom u smislu klasičnog papirnog dokumenta. S tim u vezi je i drugi problem na koji nailazimo kod elektroničkih isprava, a to je da se podaci pohranjeni u memoriji računala mogu mijenjati i dopunjavati bez većih teškoća, a da se zloupotrebe pri tom uopće ne uoče. Još jedan, možda i najveći problem, jest pitanje mogućnosti dokazivanja da je upravo potpisnik potpisao ispravu u namjeri da potvrdi autorstvo ili slaganje sa sadržajem isprave, i to na način da se čin potpisivanja kasnije ne može negirati.

Kako onda u slučaju elektroničke isprave udovoljiti pravnom zahtjevu za predstavljanje informacije i zadržavanje informacije u njezinom izvornom obliku i kako riješiti pitanje identifikacije pošiljatelja? U *paper-based* okružju spomenuti

12 Tako R. Brunner, *Electronic transport documents and shipping practice not yet a married couple*, European transport law, Vol. 43, No. 2, 2008, 123-168, p. 164.

13 G. J. Van der Ziel, *The Legal Underpinning of E-Commerce in Maritime Transport by the UNCITRAL Draft Iinstrument on the Carriage of Goods by Sea,* CMI Yearbook 2003, p. 261.

zahtjevi zadovoljavaju se putem vlastoručnog potpisa koji ima tri temeljne funkcije, to su:

(1) jamstvo integriteta isprave – potpis dokazuje da isprava nije mijenjana od trenutka kada je sačinjena,
(2) jamstvo autentičnosti isprave – potpis dokazuje da je nitko drugi do potpisnik potpisao ispravu,
(3) jamstvo neporecivosti – potpis onemogućuje poricanje potpisnika da je potpisao ispravu.

U *paperless* okruženju elektronički potpis trebao bi ispunjavati iste funkcije.

4.2. Elektronički potpis u Konvenciji

Pitanju potpisa prijevoznih isprava, kako u papirnom tako i elektroničkom obliku, Konvencija posvećuje tek nekoliko odredbi sadržanih u članku 38.

U početnim odredbama članka 38 Konvencija utvrđuje da prijevoznu ispravu mora potpisati prijevoznik ili osoba koju prijevoznik na to ovlasti (čl. 38 st. 1), a da elektronički prijevozni zapis mora sadržavati elektronički potpis prijevoznika ili od prijevoznika ovlaštene osobe (čl. 38. st. 2). Međutim, u nastavku Konvencija propušta jasno propisati uvjete koji moraju biti ispunjeni za pravnu valjanost i učinke elektroničkog potpisa. Određuje samo da elektronički potpis mora utvrditi identitet potpisnika poruke koja se odnosi na elektronički prijevozni zapis i označiti autorizaciju elektroničkog prijevoznog zapisa od strane prijevoznika (čl. 38 st. 2). Ovako ponuđenim rješenjem otvara se nekoliko bitnih pitanja vezanih za tumačenje i primjenu citiranih odredbi.

Prije svega valja primijetiti da je odredba iz stavka 2. sastavljena poprilično nerazumljivo, ostavljajući nejasnim kako ispuniti zahtjev da elektronički potpis mora "utvrditi identitet potpisnika poruke koja se odnosi na elektronički prijevozni zapis" (*shall identify the signatory in relation to the electronic transport record*) te da mora "označiti autorizaciju elektroničkog prijevoznog zapisa od strane prijevoznika" (*and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record*). Smatramo da će za primjenu ove odredbe biti potrebno dodatno pojašnjenje, tim više što Konvencija nije standardizirala tehnologiju koja se primjenjuje za elektroničko potpisivanje. Elektronički potpis je generički pojam koji obuhvaća cijeli niz različitih vrsta digitalno prikazanih podataka[14], a obzirom na vrstu tehnologije kojima se ti podaci

14 Tu spadaju ime na kraju e-maila, skenirana slika ručnog potpisa, tajni PIN kod, biometrijske značajke (otisak prsta, mrežnica oka, glas, DNK), digitalni potpis.

izrađuju, razlikuje se nekoliko osnovnih vrsta i to: skenirani ručni potpis, biometrijski potpis i digitalni potpis.[15] Konvencija se, međutim, nije opredijelila za niti jednu određenu tehnologiju izvođenja elektroničkog potpisivanja što bi se, obzirom na različitosti u regulaciji elektroničke trgovine u različitim pravnim sustavima, moglo pokazati kao prepreka u ostvarivanju svrhe Konvencije i osiguranju ujednačene primjene na globalnom tržištu.

4.3. Usporedna legislativa

Iako velik broj zakonodavstava danas regulira elektronički potpis, njihova međusobna neusklađenost predstavlja ozbiljnu kočnicu razvoja elektroničke trgovine. Različitost stavova u pogledu načina regulacije elektroničkog potpisa mogla se uočiti već kod prvih zakonskih rješenja i to prije svega kao posljedica vođenja različitih državnih gospodarskih politika. Pristajanjem uz *laissez-faire* gospodarsku doktrinu[16] vlade nekih zemalja odlučile su se za minimum državne intervencije u regulaciji ovog područja, dok su druge smatrale da elektroničko tržište treba biti predmet razrađenih pravnih pravila čije se provođenje nadzire i regulira od strane za to posebno ovlaštenih tijela. Pri izradi zakonskog okvira za regulaciju elektroničkog potpisa u praksi se ključnim pokazalo pitanje da li unaprijed propisati tehnologiju izvođenja elektroničkog potpisa ili ne, odnosno da li primijeniti tehnološki neutralan ili tehnološki određen pristup. Prednost prvog rješenja ogleda se u fleksibilnosti i dugoročnosti obzirom na permanentno pojavljivanje novih tehnologija, međutim propisivanje određene tehnologije neizostavno pridonosi povećanju pravne sigurnosti. Pristajanjem uz jedno ili drugo rješenje ili čak njihovom kombinacijom u konačnici su formirani sadržajno i strukturalno različiti pravni propisi o elektroničkom potpisu koji se mogu klasificirati u tri osnovne kategorije. U prvoj kategoriji su tehnološki neutralna zakonodavstva koja priznaju pravni učinak svim elektroničkim potpisima te prepuštaju sudovima da odrede kakvu će dokaznu snagu priznati potpisu, sukladno korištenoj tehnologiji. U drugoj kategoriji

15 Smatra se da digitalni potpis najbolje ispunjava pravne funkcije integriteta, autentičnosti i neporecivosti te ujedno zadovoljava uvjete tehnološke izvedivosti i ekonomske opravdanosti. Tehnologija digitalnog potpisa se temelji na primjeni asimetrične kriptografije koja podrazumijeva postojanje dvaju uparenih ključeva: javnog (*Public Key*) koji je svima dostupan i povjerljivog (*Private Key*) koji je tajan – podaci šifrirani javnim ključem mogu biti dešifrirani isključivo povjerljivim ključem i obratno. Ključ predstavlja niz alfanumeričkih znakova koji se koriste zajedno s algoritmom koji je određen prikladnom matematičkom metodom kako bi se čitljivi podaci sadržani u poruci preveli u oblik nerazumljiv svima onima kojima poruka nije namijenjena.

16 Pristalice *laissez-faire* doktrine vjeruju da se tržište treba prepustiti slobodnom djelovanju ekonomskih zakonitosti i neograničenoj tržišnoj konkurenciji. U takvoj situaciji ono se samo regulira tako da u tržišnoj utakmici ostaju samo oni koji su se uspjeli prilagoditi tržišnim tokovima.

su zakonodavstva koja za pravni učinak elektroničkog potpisa zahtijevaju određene sigurnosne značajke odnosno posebnu tehnologiju. Posljednju kategoriju čine zakonodavstva koja pravni učinak priznaju jedino digitalnim potpisima.

Kako bismo slikovito prikazali neujednačenost ove materije na međunarodnoj razini u nastavku donosimo kratki prikaz zakonodavstva SAD-a, Europske unije i Hong Konga kao predstavnika tri različita pristupa u regulaciji elektroničkog potpisa.[17]

4.3.1. SAD

U SAD-u je elektronički potpis u nacionalnom i međunarodnom poslovanju odobren u lipnju 2000. godine kada je donesen Zakon o elektroničkim potpisima u globalnoj i nacionalnoj trgovini (*Electronic Signatures in Global and National Commerce Act,* dalje: *E-SIGN*). *E-SIGN* određuje da se elektroničkim potpisima ne može zanijekati pravna valjanost samo zato što nisu u pisanoj formi, no za elektroničke ugovore koji vrijede kao i oni koji su potpisani na papiru ne zahtijeva ni minimum sigurnosti sredstava za prijenos podataka (Section 101). Pri tom je elektronički potpis definiran vrlo široko kao "elektronički zvuk, simbol ili proces, priložen ili logički povezan s ugovorom" (Section 106(5)). Takav pristup obično se označava kao minimalistički i tehnološki neutralan jer ne tretira jednu tehnologiju kao superiornu u odnosu na drugu. K tome, *E-SIGN* regulira ovo područje samo utoliko što elektroničke isprave u sudskom postupku izjednačava s pisanim ispravama, a strankama transakcije dozvoljava da za ovjeru vjerodostojnosti isprave same izaberu odgovarajuću tehnologiju i način njezine primjene na samu transakciju. Također dozvoljava strankama da u sudskom postupku dokazuju da je odabrani postupak ovjere vjerodostojnosti valjan, prihvaćajući pri tom nediskriminirajući pristup za elektroničke potpise i načine ovjere vjerodostojnosti isprava iz drugih jurisdikcija (Section 301).

4.3.2. Europska Unija

Europska Unija je 1999. godine usvojila Direktivu o elektroničkim potpisima (*Electronic Signature Directive 1999/93/EC*, dalje: Direktiva)[18] kojom je uspostavljen ujednačen pravni okvir u području elektroničkih potpisa. Direktiva načelno priznaje pravnu snagu elektroničkim potpisima neovisno o korištenoj tehnologiji te u

---

17 Podjela i prikaz sačinjeni prema F. W. H. Chan, *In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce:China`s Position on the Rotterdam Rules*, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 40, No. 2, April 2009, 185-202, p. 199-201.

18 *Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community framework for electronic signatures*, *Official Journal L 013,* http://eur-lex.europa.eu/ LexUriServ/ LexUriServ.do?uri=CELEX:31999L0093:EN:HTML.

cilju održavanja tehnološki neutralnog standarda predviđa reviziju u roku od dvije godine od implementacije kako bi se spriječilo da kasnije promjene u tehnologiji postanu prepreka ostvarivanju postavljenih ciljeva.

Zbog neusklađenih zahtjeva država članica oko razine zaštite za elektronički potpis, Direktiva je kao kompromisno rješenje predvidjela dvije vrste elektroničkih potpisa: elektronički potpis i napredan elektronički potpis. "Obični" elektronički potpis podrazumijeva skup podataka u elektroničkom obliku koji su pridruženi ili logički povezani s drugim elektroničkim podacima i koji služe za potvrdu vjerodostojnosti elektroničkog dokumenta (Art. 2.1) Pojam napredan elektronički potpis obuhvaća elektronički potpis koji, da bi se kvalificirao kao napredan, mora zadovoljiti određene uvjete i to: biti povezan isključivo s potpisnikom, identificirati potpisnika, nastati korištenjem sredstava kojima potpisnik može samostalno upravljati i koja su pod isključivom kontrolom potpisnika te biti povezan s podacima na koje se odnosi na način koji omogućuje uvid u bilo koju naknadnu izmjenu (Art. 2.2). Na sličan način izvedeno je razlikovanje i između certifikata i kvalificiranog certifikata. Pojam certifikat definiran je kao elektronička potvrda koja povezuje podatke za verificiranje elektroničkog potpisa s nekom osobom i potvrđuje identitet te osobe (Art. 2.9). Pojam kvalificirani certifikat označava certifikat kojeg može izdati samo davatelj usluge certificiranja koji udovoljava određenim zahtjevima u pogledu tehničke opremljenosti, sigurnosnih i kontrolnih procedura te osposobljenosti zaposlenih (Art. 2.10).

Direktiva obvezuje države članice da naprednom elektroničkom potpisu koji je zasnovan na kvalificiranom certifikatu i izrađen uporabom sigurnog sredstva osigura jednaki pravni učinak kao i vlastoručnom potpisu (Art. 5.1). Ujedno, Direktiva zabranjuje nepriznavanje pravnog učinka običnom elektroničkom potpisu u dokaznim postupcima samo zbog toga što je u elektroničkom obliku ili zato što nije utemeljen na kvalificiranom certifikatu ili zato što nije izrađen sigurnim sredstvom (Art. 5.2). Iz ovih odredbi možemo izvući dva važna zaključka. Prvi je da je kvalificiranom certifikatu dana funkcija slična onoj koju ima ovjera vlastoručnog potpisa u klasičnom papirnom obliku, zbog čega za elektronički potpis koji ispunjava navedene zahtjeve postoji presumpcija valjanosti. Drugi važan zaključak je da se običnom elektroničkom potpisu ne može zanijekati pravna valjanost samo iz razloga što nije praćen odgovarajućim certifikatom.[19]

Iz gornje analize slijedi da je Europska unija u načelu podržala tehnološki neutralan pristup, međutim napredan elektronički potpis i posredovanje autoriteta od po-

[19] Zbog toga se sustav običnog elektroničkog potpisa može mnogo lakše implementirati u poslovnu praksu, ali ne u onim slučajevima elektroničkog potpisivanja koji postavljaju strože kriterije za identifikaciju potpisnika i ovjeru vjerodostojni potpisanog. Dobar primjer primjene običnog elektroničkog potpisa u praksi je bankarski token čija je upotreba u bankarskom poslovanju postala gotovo svakodnevna.

vjerenja koji ga potvrđuje (certificira) impliciraju sužene mogućnosti izvedbe elektroničkog potpisa u tehnološkom smislu. To nedvojbeno potvrđuje i kasnija Studija ekspertne skupine (*European Electronic Signature Standardization Initiative Expert Team*)[20] izrađena radi dopune i brže provedbe Direktive, koja favorizira *Public Key Infrastructure* (PKI) sustav odnosno tehnologiju digitalnog potpisa.

4.3.3. Hong Kong

Kako bi osigurao jasan pravni okvir za vođenje e-poslovanja Hong Kong je u siječnju 2000. godine donio Uredbu o elektroničkim transakcijama (*Electronic Transaction Ordinance*, dalje: Uredba*)*. Uredbom je načelno zabranjena diskriminacija vlastoručnog i elektroničkog potpisa te pisanih i elektroničkih isprava, no s druge strane utvrđeno je da će sud pravnu valjanost priznati samo digitalnom potpisu potvrđenom elektroničkim certifikatom kojeg izdaje "priznata" treća strana *("recognised" certification authority*). 2004. godine Uredba je izmijenjena, ali na način da opet nije podržan isključivo tehnološki neutralan pristup. Izmjenama je, naime, podržan tehnološki pristup jednako kako je ranije propisan, međutim samo u transakcijama u kojima sudjeluje vlada Hong Konga. Kako bi se potakao tehnološki neutralan pristup u promicanju elektroničke trgovine u transakcijama u kojima ne sudjeluju državna tijela, izmjenama je određeno da se stranke mogu sporazumjeti o upotrebi bilo kojeg oblika elektroničkog potpisa uz uvjet da je "upotrijebljena metoda pouzdana i prikladna".

4.3.4. Hrvatska

Temeljni akt kojim se uređuje i razvija sustav elektroničkog poslovanja u Hrvatskoj je Zakon o elektroničkom potpisu (NN10/02, 80/08, dalje: ZEP).[21] U prvotnom tekstu iz 2002. godine taj zakon bio je samo djelomično usklađen s odredbama europskog zakonodavstva, međutim u srpnju 2008. godine dopunjen je kako bi u cijelosti bio usklađen s Direktivom 1999/93/EC. Usporedba ova dva pravna akta pokazuje da su određenja Direktive gotovo doslovno preuzeta u domaće zakonodavstvo.

Po uzoru na Direktivu ZEP propisuje dvije vrste elektroničkih potpisa: elektronički potpis i napredan elektronički potpis. Elektronički potpis definiran je u čl. 3 kao skup podataka u elektroničkom obliku koji služe za identifikaciju potpisnika

---

20 *European Electronic Signature Standardization Initiative (EESSI), Final Report of the EESSI Expert Team*, 20th July 1999, http://cryptome.org/eessi.htm (stranica posjećena 11.06.2011.).

21 Radi sagledavanja šireg konteksta u pogledu elektroničkog poslovanja, potrebno je proučiti i odredbe Zakona o elektroničkoj ispravi (NN 150/05) i Zakona o elektroničkoj trgovini (NN 173/03,67/08, 36/09).

i potvrdu vjerodostojnosti potpisanog elektroničkog zapisa. Napredan elektronički potpis definiran je u čl. 4 kao elektronički potpis koji je povezan isključivo s potpisnikom, nedvojbeno identificira potpisnika, nastaje korištenjem sredstava kojima potpisnik može samostalno upravljati i koja su isključivo pod nadzorom potpisnika, te sadržava izravnu povezanost s podacima na koje se odnosi na način koji nedvojbeno omogućava uvid u bilo koju izmjenu izvornih podataka.

Kako bi elektronički i napredan elektronički potpis bili valjani, oni moraju imati odgovarajuće certifikate. ZEP definira certifikat kao elektroničku potvrdu kojom se potvrđuje identitet potpisnika u postupcima razmjene elektroničkih zapisa. Slično tome, kvalificirani certifikat definiran je kao elektronička potvrda kojom izdavač kvalificiranih certifikata potvrđuje napredan elektronički potpis. Za izdavanje certifikata nadležni su isključivo davatelji usluga certificiranja koji moraju ispuniti određene sigurnosne uvjete za izdavanje certifikata.[22]

Ako udovoljava uvjetima propisanim ZEP-om, elektronički potpis smatra se pravno valjanim i dopušteno ga je koristiti u sudskim postupcima (čl. 6 st. 1). Nije dopušteno osporavanje elektroničkog potpisa kao dokaza u sudskim postupcima isključivo na osnovu toga što je u elektroničkom obliku, ili nije zasnovan na kvalificiranom certifikatu, ili nije zasnovan na kvalificiranom certifikatu koji izdaje akreditirani davatelj usluga certificiranja, ili nije izrađen uporabom sredstva za izradu naprednog elektroničkog potpisa (čl. 6 st. 2). Sukladno odredbi čl. 5, napredan elektronički potpis ima istu pravnu snagu i zamjenjuje vlastoručni potpis odnosno vlastoručni potpis i otisak pečata na elektroničkom dokumentu, pod uvjetom da je izrađen u skladu s odredbama ZEP-a i da su ispunjeni ostali uvjeti propisani ZEP-om i propisima koji su donijeti na temelju istog.[23] Za istaknuti je da iz odredbi posljednjih

22 Posao davatelja certifikata je da na traženje fizičke osobe i provjere njezinog identiteta izda toj osobi odgovarajući certifikat kojim će se potvrđivati elektronički potpis te osobe. Na *web* stranici Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva vodi se Evidencija davatelja usluga certificiranja u Republici Hrvatskoj (dalje: Evidencija). Evidencija je javna i vodi se u elektroničkom obliku. Prema podacima iz Evidencije status davatelja usluga certificiranja (*Certification Authority*, dalje: CA) u Republici Hrvatskoj ima Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva kao nacionalni CA za Republiku Hrvatsku (NCARH). Identifikacija Ministarstva kao davatelja usluga ugrađena je u sadržaj Evidencije (članak 17. Pravilnika o evidenciji davatelja usluga certificiranja u Republici Hrvatskoj). NCARH uspostavljen je u cilju ostvarivanja povjerenja pri razmjeni podataka i elektroničkih dokumenata u elektroničkom poslovanju na nacionalnoj razini. Po svojoj funkciji NCARH namijenjen je za spajanje PKI domena u Hrvatskoj te za povezivanje s PKI domenama u inozemstvu. Tehničko i informatičko održavanje te operativnu podršku u radu NCARH u ime i za račun Ministarstva temeljem ugovora obavlja Financijska agencija (FINA), http://mingorp.fina.hr/ (stranica posjećena 11.06.2011.).

23 Najnoviji podzakonski propisi donijeti na temelju ZEP-a su: Pravilnik o evidenciji davatelja usluga certificiranja u Republici Hrvatskoj (NN 107/10) i Pravilnik o izradi elektroničkog potpisa, uporabi sredstva za izradu elektroničkog potpisa, općim i posebnim uvjetima poslovanja za davatelje usluga izdavanja vremenskog žiga i certifikata (NN 107/2010). Za ostale provedbene propise donesene temeljem ZEP-a vidi: http://cadial. hidra.hr/search.php.

provedbenih propisa koje je Republika Hrvatska donijela na temelju ZEP-a proizlazi da je pojam naprednog elektroničkog potpisa u ovom trenutku faktički ograničen na tehnologiju digitalnog potpisa, ali je predviđena i njihova revizija u roku od najmanje dvije godine kako bi se pratio tehnološki razvoj u tom području.

5. ODRŽIVOST PRIJEVOZNIH ISPRAVA U ELEKTRONIČKOM OKRUŽENJU

5.1. Raniji pokušaji uvođenja elektroničkih prijevoznih isprava u praksu

Odgovarajući pravni okvir za izdavanje i prijenos elektroničkih prijevoznih isprava već se pokušao uspostaviti u raznim projektima od čega su neki rezultat napora privatnih kompanija, dok su neki proizišli iz rada međunarodnih organizacija.

Prvi ozbiljniji pokušaj uvođenja elektroničke teretnice u praksu bio je projekt SeaDocs koji su 1985. godine zajednički osmislili INTERTANKO (*International Association of Independent Tanker Owners*) i *Chase Manhattan Bank*. U okviru tog projekta po prvi puta se pojavila ideja o sistemu registra posredstvom kojeg bi se u elektroničkom okruženju simulirala prenosivost klasične papirne teretnice. Sustav je funkcionirao na način da je koristio središnji registar (*SeaDocs Registry Ltd, London*) kao mjesto za pohranjivanje izvorne papirne teretnice i kao posrednika kod njezina prijenosa, a zaštita podataka bila je osigurana povjerljivim ključem.[24] Nakon što bi krcatelj izvornu teretnicu predao u SeaDocs na čuvanje, krcatelju bi se elektro-

[24] Korištenje isključivo povjerljivog ključa temelji se na metodi simetrične kriptografije gdje se isti ključ koristi za enkripciju i dekripciju podataka. Pošiljatelj i primatelj posjeduju zajednički povjerljivi ključ, koji samo oni znaju te su prethodno dogovorili zajednički kriptografski algoritam koji će koristiti. Kada pošiljatelj želi poslati poruku primatelju, on enkriptira originalnu poruku (*plaintext*) korištenjem povjerljivog ključa i prethodno dogovorenog algoritma. Time dobija enkriptiranu poruku (*ciphertext*) koju dalje šalje primatelju. Primatelj prima enkriptiranu poruku (*ciphertext*) od pošiljatelja i dekriptira ju svojim povjerljivim ključem kako bi opet dobio originalnu poruku (*plaintext*). Ukoliko netko prisluškuje njihovu komunikaciju, prima samo enkriptiranu poruku, jer je jedino ona slana preko otvorenog kanala tako da je tajnost komunikacije očuvana. Mana simetrične enkripcije je u tome što se dvije strane, pošiljatelj i primatelj, moraju unaprijed dogovoriti o vrijednosti enkripcijsko/dekripcijskog ključa, koji mora ostati u tajnosti od neautoriziranih korisnika. Kod takvog prijenosa gdje se koristi jedinstveni ključ, također je moguć i tzv. napad sirovom silom (*brute-force attack*), koji podrazumijeva isprobavanje svih mogućih kombinacija povjerljivog ključa sve dok se ne pronađe korištena kombinacija. Za razliku od simetrične kriptografije, koja za enkripciju i dekripciju koristi jedan te isti ključ i na taj način smanjuje sigurnost prijenosa podataka, metoda asimetrične kriptografije koristi dva različita ključa – povjerljivi i javni. Poruka se tako može šifrirati bilo kojim od dva ključa, a dešifrirati samo drugim ključem iz istog para, vidi *supra* bilj. 15.

ničkom porukom dodijelio povjerljivi ključ. Ako bi teretnicu namjeravao prenijeti na primatelja ili neku treću osobu, krcatelj bi o toj namjeri elektroničkim putem obavijestio SeaDocs te bi tako onome na koga se teretnica prenosi omogućio dodjelu povjerljivog ključa. Nakon zaprimanja obavijesti o namjeri prijenosa SeaDocs provjerava poruku prenositelja kako bi, prije no što po njoj postupi, osigurao njezinu autentičnost. Istodobno, stranka na koju se teretnica prenosi obavještava SeaDocs o prihvaćanju prijenosa. Kada i ta obavijest bude provjerena, SeaDocs zapisuje ime stranke na koju se teretnica prenosi kao novog imatelja. Po dolasku broda u odredišnu luku, SeaDocs prenosi identifikacijski kod zapovjedniku broda, kao i posljednjoj ovlaštenoj stranci za primanje tereta koja tada stječe pravo zahtijevati predaju tereta.

Na opisani način SeaDocs projekt je uspio dokazati da elektronička teretnica može funkcionirati u praksi, no unatoč toj činjenici nije uspio privući dovoljan broj trgovaca i financijskih institucija da bi se održao, te je potrajao tek nepunih godinu dana.[25] Ipak, ideja o registru teretnica se razvijala dalje.

1990. godine CMI je izdao Ujednačena pravila za elektroničke teretnice (*CMI Rules for Electronic Bills of Lading*, dalje: CMI Pravila). Sustav izdavanja elektroničke teretnice uspostavljen na CMI Pravilima bio je zamišljen tako da prijevoznik nakon ukrcaja izdaje elektroničku teretnicu osiguranu povjerljivim ključem koji je jedinstven za svakog uzastopnog imatelja. Teretnica se izdaje u obliku elektroničke poruke koja se šalje na elektroničku adresu koju je odredio krcatelj, a valjana je jedino ukoliko krcatelj potvrdi primitak (čl. 4 a i b). Ako krcatelj želi izvršiti prijenos teretnice, on o tome mora obavijestiti prijevoznika koji u ovom sustavu djeluje kao posrednik u prijenosu povjerljivog ključa. Prijevoznik po obavijesti otkazuje raniju teretnicu i izdaje novu, koja je osigurana novim povjerljivim ključem i sadrži podatke o novom imatelju (čl. 7 b).[26] Ako novi imatelj u razumnom roku obavijesti

25 Kao ključni razlozi neuspjeha SeaDocs projekta navode se: a) potencijalno visoki troškovi osiguranja, jer odgovornost sudionika nije bila ustanovljena, b) nespremnost trgovaca da svoje transakcije zabilježe u središnjem registru, jer bi to omogućilo stroži nadzor poreznih vlasti i njihove konkurencije na tržištu, c) suzdržanost krajnjih kupaca sirove nafte da steknu prava iz teretnice posredstvom sustava koji opslužuje i brojne posrednike i špekulante, d) nezadovoljstvo banaka činjenicom da jedna banka ima ekskluzivno pravo nadzora središnjeg registra. Tako A. N. Yiannopoulos, *Ocean bills of lading: traditional forms, substitutes, and EDI systems*, Kluwer Law International, 1995, p. 23, slično E. Muthow *The Impact of EDI on Bills of Lading – A Global Perspective on the Dynamics Involved*, University of Cape Town, 1997, www.uctshiplaw.com/ muthofrm.htm (stranica posjećena 17.06.2011.), vidi i R. Brunner, *op. cit.* bilj. 12, p. 152, 153.

26 Neki autori smatraju da bi se CMI Pravila, iako govore samo o povjerljivom ključu, a ne i o javnom, trebala smatrati dovoljno širokim da pokriju obje metode šifriranja, simetričnu i asimetričnu, budući da jedna i druga metoda koriste povjerljivi ključ, tako Z. Ćesić, *CMI pravila za elektroničke teretnice i problemi u praktičnoj primjeni*, Pomorski zbornik 38 (2000), 105-125, p. 112-115. O metodi šifriranja koja uključuje dva uparena ključa u okviru CMI Pravila govore i I. Carr, P. Stone, *International Trade Law*, Taylor & Francis e-Library, 2009, p. 127.

prijevoznika da ne prihvaća prava iz teretnice ili ga ne obavijesti da prava prihvaća, prijenos neće imati pravni učinak (čl. 7 c). Imatelj je, na temelju posjedovanja trenutno važećeg povjerljivog ključa, jedina osoba koja ima pravo zahtijevati predaju tereta, imenovati primatelja ili ga zamijeniti bilo kojim drugim primateljem, uključujući i samoga sebe, prenositi prava iz teretnice na drugu osobu, te ima i druga prava prema prijevozniku u svezi rokova i uvjeta ugovora o prijevozu, kao da je imatelj papirne teretnice (čl. 7 a).

CMI Pravila su u vrijeme njihova donošenja predstavljala velik korak naprijed u uređenju izdavanja i prijenosa teretnice u elektroničkom mediju, međutim i dvadeset godina nakon njihova donošenja samo je nekoliko primjera njihove primjene u praksi.[27]

Najrazvijeniji pokušaj uvođenja *paperless* rješenja problema teretnice predstavlja Bolero projekt koji je inicirala i financirala Europska komisija (*European Commission*) uz potporu prijevoznika, trgovaca, banaka i telekomunikacijskih kompanija.[28] Bolero je dalje razvio koncept osmišljen u okviru CMI Pravila, ali s bitnom razlikom da uspostavlja središnji registar kao povjerljivu treću stranu i koristi tehnologiju digitalnog potpisa za prijenos poruka i zaštitu od moguće neovlaštene izmjene podataka na putu kroz mrežu.[29] Stranke koje odluče pristupiti Boleru moraju prihvatiti Bolero knjigu pravila (*Bolero Rule Book*) u kojoj je utvrđena standardizacija poruka, definirana njihova dokazna snaga te prava i dužnosti stranaka. Knjiga pravila je obvezujuća za korisnike i u njezinom se sadržaju općenito može pronaći što i u propisima koji reguliraju ugovore elektroničke trgovine.[30] Što se tiče načina rada, sustav funkcionira tako da prijevoznik kreira teretnicu u koju unosi sve potrebne podatke te je zatim elektroničkim putem šalje u središnji registar (*Title Registry*), koji će nakon toga proslijediti ispravu ovlaštenom imatelju. Ona strana koja je upisana kao imatelj teretnice može središnjem registru davati upute o prijenosu prava na robi korištenjem svog jedinstvenog digitalnog potpisa. Središnji registar, djelujući po uputi, otkazuje naslov prvom imatelju i prenosi naslov na sljedećeg imatelja. Istodobno, imatelj teretnice izvješćuje prijevoznika putem Bolero sustava o prijenosu teretnice na novog imatelja. Po prijemu takve obavijesti prijevoznik po-

---

27 Opširnije o tome: M. Goldby, *The Cmi Rules for Electronic Bills of Lading Reassessed in the Light of Current Practices*, [2008] LMCLQ, p. 56.

28 Bolero je skraćenica od *Bill of Lading Electronic Registry Organisation*, a zapravo je joint-venture između *Through Transport Mutual Association Ltd. (TT Club)* i *Society for Worldwide Inter Bank Financial Telecommunications (SWIFT)* bankarskog udruženja.

29 Za digitalni potpis vidi *supra* bilj. 15.

30 Opširnije o pristupanju Boleru i ugovornim odnosima korisnika i Bolera: C. Schaal, *The 21st Birthday of the Electronic Bill of Lading: With Age Comes Maturity,* Lex E-Scripta 2003, www.inter-lawyer.com/lex-escripta/articles/electronicbills-of-lading.htm (stranica posjećena 17.06.2011.)

tvrđuje prijenos prava na teret na novog imatelja. Novi imatelj je obvezan u roku 24 sata potvrditi da je on nova stranka ugovora o prijevozu, inače prijenos neće imati pravni učinak. Nakon završenog prijevoza teretnica se stavlja u *end status* na način da imatelj elektroničkim putem kompletira poruku središnjem registru, uključujući instrukcije za predaju tereta.

Od uvođenja ovog sustava u upotrebu 1999. godine pristupile su mu brojne trgovačke organizacije kao što su *Cargill, Hitachi, Statoil, Mitsui*, najveća međunarodna poštanska agencija *Otto-Versand*, veliki prijevoznici kao *K Line, Evergreen, Mitsui-OSK Line, NYK Line, Maersk Line, APL*, banke uključujući *Chase Manhattan Bank, HSBC, ABN Amro, Citibank, Bank of America, Bank of Tokyo-Mitsubishi, UniCredit Bank*, i dr., no usprkos tome Bolero u praksi nije ostvario uspjeh koji se očekivao, iako je u pravnoj literaturi prepoznat kao sustav koji je ispunio sve preduvjete za potpunu dematerijalizaciju prijevozne isprave.[31]

Intencija ovog sažetog pregleda SeaDocs/CMI Pravila/Bolero jest ukazivanje na osnovni princip stvaranja elektroničkih prijevoznih isprava, a to je razvijanje odgovarajuće metode simuliranja prijenosa prava tipičnog za tradicijske isprave u elektroničkom okruženju, s ciljem da se omogući stvaranje elektroničke isprave koja će moći vršiti funkcije papirnog dokumenta. U tom smislu važno je uočiti da su svi ovdje opisani pokušaji stvaranja elektroničkih prijevoznih isprava zapravo bazirani na sistemu registra u kojem se stranke suglase da se posredniku kao povjerljivoj trećoj strani povjeri registar elektroničkih poruka.[32] Taj koncept temelji se na ideji da se sve strane u jednom prijevoznom odnosu moraju služiti registrom koji je odgovoran za integritet poruka i za identitet strane s kojom te poruke izmjenjuje. Registar na taj način služi kao mjesto u kojem se pohranjuju isprave, a prava na stvarima se prenose

31 Prema R. Brunner, *op. cit.* bilj. 12, p. 153, E. Muthow, *op. cit.* bilj. 25, C. Schaal, *op. cit.* bilj. 30. Glavni razlog samo djelomičnog uspjeha Bolero projekta leži u tome što ni krcatelji ni prijevoznici, unatoč početnoj podršci, velikim dijelom nisu pokazali spremnost za prelazak na Bolero teretnicu. U posljednjih nekoliko godina Bolero teretnica se nije aktivno promovirala, iako je sama platforma još uvijek dostupna. Bolero je tijekom vremena reorganizirao svoje poslovanje te se danas opisuje općenito kao financijski opskrbni lanac (*Financial Supply Chain*) temeljen na *paperless* trgovini, s pružanjem usluga uglavnom u multibankarskom sustavu financiranja vanjske trgovine. O tome opširnije: P. Jones, *An Update on Bolero*, http://www.forwarderlaw.com/ library/view.php?article_id=342&highlight=an+update+on+bolero (stranica posjećena 17.06.2011.).

32 Za razliku od SeaDocs i Bolero sustava gdje je uloga posrednika povjerena središnjem registru, u sustavu uspostavljenom na CMI Pravilima centralnu ulogu u prijenosu prava iz teretnice ima prijevoznik. U teoriji je često postavljano pitanje koliko je prijevoznik prikladan za tu ulogu budući da je njegova specijalizacija prijevoz, a ne prijenos podataka. Što je još važnije, on nije nepristrana treća strana jer je jedna od stranaka ugovora o prijevozu zbog čega bi mogao imati interes podešavati podatke koji su mu povjereni, vidi R. Brunner, *op. cit.* bilj. 12, p. 151, A. N. Yiannopoulos, *op. cit.* bilj. 25, p. 40, Z. Ćesić, *op. cit.* bilj. 26, p. 113.

u izmjenjivanju ovjerenih poruka između registra i strane koja na robi ima interes. Registar provodi postupak prijenosa naslova s jedne strane na drugu i osigurava da se prvoj strani otkazuje naslov istodobno s prenošenjem naslova na novog imatelja. Prijenos i zaštita podataka pri tom je osigurana primjenom bilo metode simetrične bilo asimetrične kriptografije.

Dakle, s tehničkog stajališta gledano neosporno postoji mogućnost razvijanja sustava koji bi kompenzirao hendikep fizičke neopipljivosti elektroničkog zapisa, problem je kako implementirati taj koncept u praksu i priznati mu pravnu valjanost. Najbolji način da se to postigne jest eksplicitna legislativna intervencija kojom će se nedvojbeno otkloniti rizik pravne i tehnološke nesigurnosti. Nova međunarodna prijevozna konvencija, međutim, to je prepustila ugovornoj slobodi stranaka (čl. 9 st. 1)[33] ostavljajući za sobom pravnu prazninu u pogledu uređenja krucijalnih pitanja i to: a) kako će elektronički prijevozni zapisi ostvarivati funkcije koje imaju stvarnopravni vrijednosni papiri (tradicijski papiri) i b) koja će se uopće tehnologija koristiti za prijenos i zaštitu podataka u elektroničkom okruženju.

5.2. Pravo nadzora

Obzirom na ubrzani tehnološki razvoj moramo se zapitati možemo li u budućnosti očekivati dematerijaliziranu prijevoznu ispravu čije izdavanje i prijenos neće ovisiti o posredovanju bilo kakve treće strane. U tom smjeru ide novi institut prava nadzora koji Konvencija uvodi po uzoru na druge prijevozne konvencije[34] i svakako se može smatrati jednom od najvažnijih novina.

Sukladno članku 50. Konvencije, strana koja ima nadzor među ostalim ovlaštenjima ima i ovlaštenje zamijeniti primatelja drugom osobom.[35] To ovlaštenje nositelju prava nadzora daje mogućnost prijenosa naslova na robi tijekom trajanja prijevoza, što znači da nositelj prava nadzora u pogledu kontrole nad robom ima istovjetnu

33 Vidi *supra* točka 3.3.

34 Radi se o Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR Konvencija`56) i Konvenciji o međunarodnim prijevozima željeznicama kako je dopunjena Jedinstvenim pravilima o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe (CIM-COTIF Konvencija`80).

35 Članak 50. Konvencije glasi: Pravo nadzora može izvršavati samo strana koja ima nadzor (*controlling party*) i ograničeno je na: a) pravo davati ili mijenjati upute u pogledu robe koje ne predstavljaju izmjenu ugovora o prijevozu, b) pravo zahtijevati isporuku robe prije dolaska u odredišnu luku ili, kod prijevoza unutarnjim vodama, u bilo koje mjesto na putu i c) pravo na zamjenu primatelja drugom osobom, koja osoba može biti sam nositelj prava nadzora (st. 1). Pravo nadzora postoji tijekom cijelog razdoblja odgovornosti prijevoznika, kako je uređeno u čl. 12, i prestaje kada to vrijeme istekne (st. 2).

poziciju kao i imatelj prenosive prijevozne isprave. Za neplaćenog prodavatelja koji želi ostvariti svoja prava iz ugovora o prodaji robe, ili za banku koja želi naplatiti svoja potraživanja, takvo je ovlaštenje neophodno.[36]

Tko će biti strana koja vrši nadzor ovisi o tome je li izdana prenosiva prijevozna isprava, neprenosiva prijevozna isprava koja daje pravo na robu, prenosivi elektronički prijevozni zapis ili ništa od navedenog. Ako ne postoji takva prijevozna isprava ili elektronički zapis, tada se primjenjuje pravilo da je strana koja ima nadzor krcatelj, osim ako krcatelj pri zaključenju ugovora o prijevozu nije kao stranu koja ima nadzor označio primatelja, ugovornog krcatelja ili neku drugu osobu (čl. 51 st. 1 t. a). Strana koja ima nadzor ovlaštena je prenijeti to pravo na bilo koju treću osobu, a prijenos proizvodi pravni učinak prema prijevozniku od trenutka kada ga je osoba koja je pravo nadzora prenijela o tome obavijestila (čl. 51 st. 1 t. b). Ako je izdana neprenosiva prijevozna isprava koja zahtjeva predaju kako bi njezin imatelj ostvario pravo na isporuku[37], tada je strana koja ima nadzor krcatelj, s tim da krcatelj ima ovlaštenje to pravo prenijeti predajom isprave primatelju imenovanom u ispravi. Ako je takva neprenosiva isprava izdana u više od jednog primjerka, pravo nadzora ima isključivo imatelj svih izvornika (čl. 51 st. 2 t. a). U slučaju kada je izdana prenosiva prijevozna isprava tada je strana koja ima nadzor imatelj, ili ako je izdano više od jednog izvornika te prenosive prijevozne isprave, imatelj svih izvornika (čl. 51 st. 3 t. a). Imatelj prenosive prijevozne isprave ovlašten je prenijeti pravo nadzora predajom isprave drugoj osobi u skladu s čl. 57, a ako je prenosiva isprava izdana u više od jednog primjerka tada je pravo nadzora ovlašten vršiti jedino imatelj svih izvornika (čl. 51 st. 3 t. b).[38] Kada je izdan prenosivi elektronički zapis, strana koja ima nadzor je njegov imatelj (čl. 51 st. 4 t. a) i ovlaštena je prenijeti pravo nadzora

36 G. J. Van der Ziel, *op. cit.* bilj. 13, p. 266. Kada je riječ o potraživanjima banke, misli se na one tražbine koje banka može imati s osnova kreditiranja prodaje robe u međunarodnoj trgovini.

37 U današnjoj praksi "neprenosiva prijevozna isprava koja mora biti predana radi ostvarivanja prava na isporuku robe" (*non negotiable transport document that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods*) je teretnica na ime. Takva teretnica je vrijednosni papir (*document of title*) i kao takva svome imatelju daje pravo na robu, ali nije prenosiva (*non-negotiable*), stoga je prijevoznik kada je izdana ova vrsta teretnice obvezan isporučiti stvari jedino osobi imenovanoj u teretnici. Zanimljivo je da je Konvencija i kod ove kategorije prijevozne isprave odstupila od načela jednakog tretiranja papirnog i elektroničkog oblika te je predvidjela samo papirni oblik. Razlog tome je relativno rijetka uporaba teretnice na ime čije se izdavanje u praksi izbjegava upravo zbog svojstva neprenosivosti. Smatralo se da zbog toga neprenosivi elektronički prijevozni zapis vjerojatno ne bi ni postojao te se od paralelne regulacije za elektronički oblik naposljetku odustalo, vidi UNCITRAL Working Group III, *Report of Working Group III (Transport),* 21st Session, U.N. Doc.A/CN.9/645, p. 34.

38 V. Skorupan, *op. cit.* bilj. 3, p. 21. primjećuje da je posljedica takvog konvencijskog rješenja zaključak da ne postoji strana koja ima pravo nadzora, odnosno da nitko nema ovlast vršiti pravo nadzora ako određena osoba ima samo jedan ili više izvornika, ali ne i sve izvornike izdane isprave.

drugoj osobi prijenosom prenosivog elektroničkog prijevoznog zapisa u skladu s procedurom opisanom u čl. 9 st. 1 (čl. 51 st. 4 t. b).

Sagledavajući ovlaštenja koja su dodijeljena strani koja ima nadzor nameće se zaključak da su uvođenjem prava nadzora odnosno njegovim normiranjem u značajnoj mjeri kompenzirani nedostaci u uređenju prijenosa prava iz prenosivog elektroničkog prijevoznog zapisa. Pri tom se najveći doprinos novog instituta ogleda u tome što se kroz njegovu uporabu omogućuje ostvarivanje stvarnopravne funkcije prenosive prijevozne isprave i bez samog izdavanja isprave. To za sobom neminovno povlači pitanje ukidanja prenosivih isprava, međutim u ovoj fazi nemoguće je znati hoće li se kroz izvršavanje ovlaštenja koja daje pravo nadzora moći "zaobići potreba za prenosivim prijevoznim ispravama, elektroničkim ili na papiru".[39] Neki autori ističu da će se možda s vremenom ipak uvidjeti da potpuna elektronička kontrola može uštedjeti čak i više vremena i troškova.[40]

6. ELEKTRONIČKE PRIJEVOZNE ISPRAVE I POMORSKI ZAKONIK

Nova prijevozna konvencija nedvojbeno je aktualizirala pitanje eventualnog šireg prihvaćanja elektroničkih prijevoznih isprava u praksi. Obzirom da to pitanje predstavlja izazov ne samo međunarodnoj zajednici, već i nacionalnim zakonodavstvima, nužno je nakratko osvrnuti se i na relevantne odredbe nacionalnog pomorskog zakonika. [41]

Pomorski zakonik Republike Hrvatske (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, dalje: PZ) sadrži nekoliko odredaba kojima su stvorene tek minimalne pravne pretpostavke za izdavanje prijevoznih isprava u elektroničkom obliku. To se prije svega odnosi na teretni list koji kao neprenosiva prijevozna isprava[42] znatno lakše može biti zamijenjen svojim elektroničkim ekvivalentom.

U okviru regulacije izdavanja i uporabe teretnog lista PZ propisuje da potpisi na teretnom listu mogu biti tiskani, zamijenjeni pečatom, faksimilom ili *elektroničkom*

---

39 G. J. Van der Ziel, *Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights*, (2008) 14 JIML, 597-608, p. 606.

40 Tako zaključuje N. Gaskell, *op. cit.* bilj. 6, p. 284.

41 Zakonskim propisima Republike Hrvatske kojima je uređen prijevoz stvari u ostalim prijevoznim granama, nije predviđena mogućnost izdavanja elektroničkih prijevoznih isprava. O tome više A. Kumpan, J. Marin, *op. cit.* bilj. 8, p. 76-79.

42 Za pitanje (ne)prenosivosti teretnog lista vidi *supra* bilj. 8.

izmjenom podataka (čl. 513 st. 4).[43] Time je u hrvatskom pravnom sustavu otvorena mogućnost zamjene papirnog teretnog lista elektroničkim, ali je ostalo nerazjašnjeno što se u danom slučaju pod elektroničkom izmjenom podataka podrazumijeva. Kako se pod tim pojmom *de facto* može podrazumijevati svaka izmjena podataka izvršena teletransmisijom, bilo bi poželjno da zakonodavac u cilju omogućavanja šire primjene potpisivanja teretnog lista sredstvima elektroničke komunikacije, ovu odredbu uskladi s odredbama ZEP-a.

S druge strane, kada je riječ o teretnici PZ izričito određuje da teretnicu *vlastoručno potpisuje* prijevoznik ili njegov punomoćnik (čl. 507). Zahtjev za vlastoručnim potpisom ranije je pretpostavljao isključivo pisanu formu, no pojava novih tehnologija pružila je daleko veće mogućnosti u vezi s oblikom i načinom potpisivanja isprava koje više nije ograničeno na "papir i tintu". Donošenjem ZEP-a Republika Hrvatska je stvorila pravno okruženje za djelovanje i uporabu elektroničkog potpisa te je, kako smo već ranije vidjeli, naprednom elektroničkom potpisu osigurala jednake pravne učinke kao vlastoručno potpisanoj ispravi u klasičnom papirnom obliku (čl. 5).[44] Slijedom navedenog logično je postaviti pitanje kako, u svjetlu novih zakonskih rješenja, tumačiti naprijed citiranu odredbu čl. 507 PZ-a? Pozitivne zakonske odredbe o tome kako riješiti sukobe propisa iste pravne snage, kada se treba odlučiti za primjenu između jedne ranije-specijalne i kasnije-opće norme, ne postoje. U teoriji se drži da u tom slučaju nema automatske primjene klasičnih juridičkih kriterija (*lex posterior derogat legi priori ili lex specialis derogat legi generali*), već da primjenjivač prava u takvim slučajevima ima stvaralačku funkciju.

U ovom konkretnom slučaju držimo važnim spomenuti okolnost da je ZEP u prvotnom tekstu iz 2002. godine sadržavao odredbu kojom je bilo propisano načelo nediskriminacije elektroničkih dokumenata u odnosu na papirne, ali uz stanovita ograničenja. Iznimka od primjene tog načela bila je predviđena, između ostalog, i za pravne poslove ili radnje za koje je *posebnim zakonom izričito određena uporaba vlastoručnog potpisa na papiru* (čl. 6). Međutim, radi prilagođavanja hrvatskog zakonodavstva pravu Europske unije i stvaranja prostora za intenzivnije djelovanje sustava elektroničke trgovine, izmjenama i dopunama ZEP-a 2008. godine ta je odredba brisana.[45] Ovo normativno rješenje zasigurno se može smatrati pozitivnim

43 PZ određuje da se propisi o teretnom listu analogno primjenjuju uvijek kada se prijevoz stvari na osnovi ugovora o prijevozu obavlja na osnovi izmjene elektroničkih podataka (čl. 519 st. 1). U tom slučaju korisnik prijevoza može u svako doba tražiti od prijevoznika papirnu ispravu o prijevozu (čl. 519 st. 2). U slučajevima iz čl. 519 st. 1 i st. 2 predmnijeva se da su stranke suglasne da preneseni i potvrđeni podaci i oni smješteni u memoriji računala odgovaraju njihovom pisanom obliku (čl. 519 st. 3).

44 Vidi *supra* točka 4.3.4.

45 Ograničenja koja su bila utvrđena ZEP-om, ipak se i dalje primjenjuju za pojedine pravne poslove temeljem odredaba Zakona o elektroničkoj trgovini, koji po pitanju sklapanja ugovora elektroničkim putem taksativno navodi ugovore gdje se izričito zahtjeva uporaba vlastoručnog potpisa (čl. 9 st. 4).

pomakom u uklanjanju pravnih prepreka za izdavanje elektroničke teretnice, no za sobom ostavlja mnoge nedorečenosti. Pravnoj nesigurnosti u tom pogledu dodatno pridonose i odredbe Zakona o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, dalje: ZOO) koje se na teretnicu kao vrijednosni papir mogu primjenjivati podredno. ZOO, naime, propisuje da se odredbe tog zakona koje se odnose na vrijednosne papire izdane u obliku pisane isprave primjenjuju na odgovarajući način i na vrijednosne papire u obliku elektroničkog zapisa, *ako posebnim propisom nije drukčije određeno* (čl. 1135 st. 3).

Ako bi se danas postavilo pitanje ratifikacije nove prijevozne konvencije, smatramo da bi zakonodavac svakako trebao preispitati mogućnost izmjena i dopuna PZ-a jer se samim postojanjem ZEP-a očito ne osiguravaju svi preduvjeti za uspješnu recepciju konvencijskih rješenja, naročito onih koji se odnose na regulaciju prenosivog elektroničkog prijevoznog zapisa. No, imajući u vidu činjenicu da elektronička trgovina sve više postaje imperativ postizanja konkurentnosti na svjetskim tržištima, mišljenja smo da će Hrvatska i neovisno o uspjehu nove prijevozne konvencije, prije ili poslije biti primorana otkloniti dvojbe koje trenutačni zakonodavni okvir ostavlja u pogledu mogućnosti izdavanja i korištenja elektroničkih prijevoznih isprava.

7. ZAKLJUČAK

Iz analize odredaba nove međunarodne prijevozne konvencije zaključujemo da Konvencija nije uspjela postići uniformnost i konsolidaciju u regulaciji elektroničkih prijevoznih isprava kako je to u izradi bilo zamišljeno, prije svega zbog propuštanja da se ova materija regulira na sustavan i sveobuhvatan način.

Prvi argument za gornju tvrdnju proizlazi iz činjenice da je Konvencija propustila iznaći prihvatljivo rješenje temeljem kojeg će se funkcija teretnice kao tradicijskog vrijednosnog papira učinkovito ostvarivati u elektroničkom okruženju. Točno je da su propisane odredbe o pravu imatelja prenosivog elektroničkog zapisa na prijenos prava koja su u zapisu inkorporirana, međutim istodobno nije jasno koja se prava pri tom podrazumijevaju. Jesu li to samo prava iz ugovora o prijevozu ili je time obuhvaćeno i pravo na posjed robe na koju se zapis odnosi? Kako bi se postojeće odredbe o prijenosu prava iz elektroničkog zapisa trebale tumačiti u svjetlu najvažnije, stvarnopravne funkcije teretnice? Konvencija ne nudi odgovore na ova pitanja. Štoviše, Konvencija funkciju teretnice kao vrijednosnog papira koji daje pravo na robu obuhvaća odredbama koje se odnose na funkciju prenosivosti pa je na taj način s njom i poistovjećuje.[46] Time je očito stvorena dodatna konfuzija u nastojanju da se ovo sporno područje ujednači na međunarodnoj razini.

46 Funkcija vrijednosnog papira i funkcija prenosivosti najjasnije se razlikuju kod teretnice na ime, koja jest tradicijski vrijednosni papir, ali nije prenosiva.

Nadalje, Konvencija nedovoljno jasno propisuje uvjete koji moraju biti ispunjeni za pravnu valjanost i učinke elektroničkog potpisa, a ne predviđa niti odredbe o tome koje bi tehnološke standarde elektronički potpis trebao ispunjavati (osim okvirne odredbe iz čl. 9 st. 1). U vrijeme brzih tehnoloških promjena to bi se moglo smatrati dobrim rješenjem, međutim nekompatibilnost nacionalnih pravnih sustava u elektroničkom trgovanju okolnost je koja bi mogla bitno pridonijeti nekonzistentnom tumačenju konvencijskih odredbi.

Pravni režim za regulaciju prijevoznih isprava stvoren ovom međunarodnom konvencijom tako je, suprotno očekivanjima, ipak ostao nedovoljan da bi se primjenjivao nezavisno od postojećih pravnih sustava koji u mnogome, zbog različitih ciljeva i regulatornih principa, ostaju različiti u različitim zemljama.

LITERATURA

Knjige i članci

1. Alba, M., *Electronic Commerce Provisions in the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Texas International Law Journal, Vol. 44, No. 3 (Spring 2009), 387-416
2. Brunner, R., *Electronic transport documents and shipping practice not yet a married couple*, European transport law, Vol. 43, No. 2, 2008, 123-168
3. Carr, I., Stone, P., *International Trade Law*, Taylor & Francis e-Library, 2009
4. Chan, F. W. H., *In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce:China`s Position on the Rotterdam Rules*, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 40, No. 2, April 2009, 185-202
5. Ćesić, Z., *Elektronička teretnica u teoriji i praksi*, Naše more 48 (3-4) 2001, 117-130
6. Ćesić, Z., *CMI pravila za elektroničke teretnice i problemi u praktičnoj primjeni*, Pomorski zbornik 38 (2000), 105-125
7. Gaskell, N., *Bills of lading in electronic age*, [2010] LMCLQ 181-357
8. Goldby, M., *The Cmi Rules for Electronic Bills of Lading Reassessed in the Light of Current Practices*, [2008] LMCLQ 56
9. Gulija, B., *Elektronički potpis*, IMO EDC-Euroscope dodatak, God. 12, br. 67, lipanj 2003, 1-14
10. Jones, P., *An Update on Bolero*
http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=342&highlight=an+update+on+bolero

11. Kumpan, A., Marin, J., *Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu*, PPP god. 48 (2009), 163, 57-83
12. Muthow, E., *The Impact of EDI on Bills of Lading – A Global Perspective on the Dynamics Involved*, University of Cape Town, 1997 www.uctshiplaw.com/muthofrm.htm
13. Nikaki, T., *The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [By Sea]: the Treatment of "Through Transport" Contracts*, Transportation Law Journal, 31(2004), 193-212
14. Pejović, Č., *Documents of Title in Carriage of Goods by Sea under English Law: Legal Nature and Possible Future Directions*, PPP god. 43 (2004), 158, 43-83
15. Schaal, C., *The 21st Birthday of the Electronic Bill of Lading: With Age Comes Maturity,* Lex E-Scripta 2003 www.inter-lawyer.com/lex-escripta/articles/electronicbills-of-lading.htm
16. Skorupan, V., *Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)*, Zbornik PFZ, 57, (1), 7-60 (2007)
17. Van der Ziel, G. J., *UNCITRAL`s Attempt towards Global Unification of Transport Law: Survey on History and Concept*, Transportrecht 7-8 (2004), 275-278
18. Van der Ziel, G. J., *The Legal Underpinning of E-Commerce in Maritime Transport by the UNCITRAL Draft Iinstrument on the Carriage of Goods by Sea,* CMI Yearbook 2003, 260-271
19. Van der Ziel, G. J., *Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights*, (2008) 14 JIML, 597-608
20. Yiannopoulos, A. N., *Ocean bills of lading: traditional forms, substitutes, and EDI systems*, Kluwer Law International, 1995

Propisi, međunarodne konvencije i dokumenti

1. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.htm
2. *Official Records of the UNCITRAL General Assembly,* 51st Sess., Supp. No. 17, U.N. Doc. *A/51/17* (1996)
3. UNCITRAL Working Group III, *Report of Working Group III (Transport),* 21st Session, U.N. Doc.A/CN.9/645
4. UNCITRAL Working Group III, *Report of Working Group III (Transport),* 9th Session, U.N. Doc.A/CN.9/510
5. *UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No. 16 - The Electronic Submission of Trade Documentation*, http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes/TN16_Electronic_Tradedoc_Submission.pdf

6. *Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community framework for electronic signatures*, *Official Journal L 013,* http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31999L0093:EN HTML
7. *European Electronic Signature Standardization Initiative (EESSI), Final Report of the EESSI Expert Team*, 20th July 1999, http://cryptome.org/eessi.htm
8. Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11)
9. Zakon o elektroničkom potpisu (NN10/02, 80/08)
10. Zakon o elektroničkoj trgovini (NN 173/03,67/08, 36/09)
11. Zakon o elektroničkoj ispravi (NN 150/05)
12. Zakon o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08)
13. Pravilnik o evidenciji davatelja usluga certificiranja u Republici Hrvatskoj (NN 107/10)
14. Pravilnik o izradi elektroničkog potpisa, uporabi sredstva za izradu elektroničkog potpisa, općim i posebnim uvjetima poslovanja za davatelje usluga izdavanja vremenskog žiga i certifikata (NN 107/10)

Summary:

SOME ISSUES RELATED TO ELECTRONIC ALTERNATIVES TO TRANSPORT DOCUMENTS AND PROMOTION OF ELECTRONIC COMMERCE UNDER THE ROTTERDAM RULES

Since the very beginning of usage of electronic communication in legal matters regarding carriage of goods by sea, there has been a need for international legal regulation of this area. The main goal is to achieve a certain degree of neutrality of media used for executing transportation operations, so that electronic records and electronic messages would have the same legal validity effects as paper documents. New international transport convention that was signed in Rotterdam in 2009 sought to set a firm legal basis for the application of electronic commerce in international transport law. However, given the differences in the regulation of transport documents and electronic commerce in different legal systems, it is doubtful whether the system functioning of electronic equivalent to paper transport document, based on new transport convention provisions, can actually achieve its purpose and ensure its uniform application on the global market. In this context, it is necessary to determine whether specific changes in the Croatian legal system will be necessary.

Keywords: *Rotterdam Rules, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, transport document, electronic transport record, negotiable transport document, negotiable electronic transport record, electronic signature, right of control.*

REACHING FOR THE EUROPEAN SKY

IVA SAVIĆ, LL.M.*
ANA KAPETANOVIĆ, LL.M.**

UDK 656.7: 341.24] (4-67EU)
Original scientific paper
Received: 15/9/2011
Accepted for print: 16/11/2011

After finishing the process of liberalisation of air transport, the European Union has realised what benefits its air transport sector, carriers and economy could have if it would only spread its common aviation rules outside the borders of the EU.
In the first decade of the 21st century the EU has undergone a systematic revision of bilateral agreements which Member States have concluded with third countries in the air transport sector, but it has also made an interesting twist in its policy towards neighbouring countries. The idea of a common European sky, encompassing much more than the EU itself was incorporated in the 2006 European Common Aviation Area Agreement. The European Union (with its 27 Member States) and another eleven European non-EU countries have signed the agreement, obliging themselves to create a common aviation area based on mutual market access to the air transport markets of all contracting parties and on respect to the same rules in the areas of safety, security, air traffic management, social harmonisation and environment. Today, five years later, the Agreement is still not in force and in spite of that the non-EU parties are eagerly harmonising their laws with the EU acquis and pushing their way forward to become a part of the European Common Aviation Area.

***Keywords**: air transport, liberalisation, open skies judgments, air service agreement (ASA), ECAA Agreement, Euro-Mediterranean Agreement, Republic of Croatia.*

* Iva Savić, LL.M., Research Assistant, Department for Maritime and Transport Law, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb, e-mail: iva.savic@pravo.hr.

** Ana Kapetanović, LL.M., Croatia Airlines, Government and Industry Affairs Specialist, e-mail: ana.kapetanovic@croatiaairlines.hr.

1 AIR TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION – GOING FROM NATIONAL TO GLOBAL

From the late 1980s onwards, each transport industry in the European Union (hereinafter: EU) – road, rail, aviation, maritime, and inland waterways – has undergone liberalisation through numerous legislative "packages" which aimed at harmonising legislation throughout every Member State and making transport sector part of the EU's Single Market. Although that process was sometimes hard and lengthy, each transport mode having its particular difficulties, today we can finally say that the entire transport sector of the European Union is liberalised, its rules are harmonised and there are no obstacles to free trade and competition in the EU transport market.

But the story of liberalisation of the air transport sector is a particularly interesting one. After the Treaty of Rome was signed in 1957, little has changed in the air transport sector.[1] Namely, air transport, along with sea transport, was treated differently from the rest of the transport sectors, primarily due to the political (un)willingness for change. Therefore, EU legislation for these two sectors was decided to be laid down later, without any notion for following the basic principles of the common market. With years and changes to come, air transport developed, and as the EU strengthened, it slowly began to accept liberalisation.[2] Opening of the air transport market within the EU was going very gradually, through three liberalisation packages which were enacted and entered into force between 1987 and 1992. Aside from bringing new sets of rules in the air transport sector as a whole, liberalisation also meant the application of EU competition rules in that sector. The most important package among these was the third one, which basically established an "open sky" regime within the EU. The package consists of three regulations which enable Community air carriers to carry traffic on any route within the EU, in any chosen capacity, as well as allow the freedom of pricing with some rules set for preventing excessive or predatory pricing.[3] It is important to stress that the third package has set the

1 See:http://ec.europa.eu/economy_finance/emu_history/documents/treaties/rometreaty2.pdf(17/6/2011).

2 For more details on the role of European Union's institutions and the position of certain Member States in the liberalisation process of air transport sector see in: Radionov, N., Marin, J. *et al*., Europsko prometno pravo (European Transport Law), Zagreb, 2011, Chapter VII - Savić, I., Zračni promet (Air Transport), pp. 349-354.

3 Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers, [1992] OJ L 240, p. 1–7; Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-community air routes, [1992] OJ L 240, p. 8–14; and Council Regulation (EEC) 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services, [1992] OJ L 240, pp. 15–17.

rules for licensing and certification of air carriers. After being granted the operating licence, Community carriers are free to operate anywhere in the EU without having to be designated by the government of their licensing state, as they were in the past. The cabotage rights were left to come into effect in 1997.[4]

At the end of the liberalisation process, thousands of regulations and directives were enacted – regulating legal, technical, fiscal and social questions - forming a huge *acquis communautaire* in the air transport sector. All of these rules applied exclusively to traffic within the EU; every other traffic was regulated by bilateral agreements signed between Member States and third countries. This situation slowly started to change with the creation of the "Single European Sky" initiative, which provided a regulatory framework to combine future safety, capacity and efficiency needs in air transport at the European level. Although the European Commission showed the ambition to overtake responsibilities in negotiating several areas of aviation agreements on the Community level already in the 1990s, it was not before 2003 that it finally received a green light to do so.[5]

1.1 *Open skies* judgments – a step closer towards common external aviation policy

The biggest transformation regarding external relations in the EU air transport happened in 2002. In November that year, the European Court of Justice (hereinafter: ECJ) brought judgments by which it declared *open skies* agreements between the USA and eight EU Member States contrary to Community law because of their discriminatory, distortive and destabilizing effect on the Community market (hereinafter: *open skies* judgments).[6] Namely, the Court declared one of the basic principles of *open skies* agreements, the so-called "nationality clause", which prescribes that

4 Cabotage or ninth freedom of the air is "the right or privilege of transporting cabotage traffic of the granting State on a service performed entirely within the territory of the granting State (also known as a "stand alone" cabotage)." See: Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626, Part 4), International Civil Aviation Organization, 2004.

5 See: Proposal for a Council Decision on a consultation and authorization procedure for agreements concerning commercial aviation relations between Member States and third countries, COM(90) 17 and Communication from the Commission to the Council, Air Transport Relations with Third Countries, COM (92) 434.

6 Judgment of the Court of 5 November 2002, cases C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475-98, C-476-98 (Commission of the European Communities v United Kingdom, Kingdom of Denmark, Kingdom of Sweden, Republic of Finland, Kingdom of Belgium, Grand Duchy of Luxemburg, Republic of Austria and Federal Republic of Germany), [2002] OJ C 323, p.1-8. Analysis of *open skies* judgments see in: Radionov, N.; Marin, J., *supra* note 2, at 409.

only carriers owned and effectively controlled by the signatory Member State (or its nationals) can be designated in a particular agreement, contrary to the EC Treaty. In accordance with the Treaty and the air transport *acquis*, every Member State has to allow market access and operations on agreed routes with third countries to *every* Community carrier established in that EU Member State, regardless of the ownership. Every other practice is discriminatory and therefore not allowed. In addition, the ECJ recognised the existing common rules in the air transport sector – i.e. those rules regulating fares and rates (Regulation 2409/92), computer reservation system (Regulation 2289/89), and slots (Regulation 95/93) – to give Community (i.e. EU) the exclusive competence to enter into relations with third countries in the spheres covered by those acts. Furthermore, the Court generally said that all other internal legislative acts whose provisions relate to the treatment of the nationals of non-member countries (or expressly confer on its institutions powers to negotiate with non-member countries), acquire Community exclusive external competence in those areas.[7]

Soon after the *open skies* judgments, in 2003, the Council gave the Commission the "horizontal mandate" to negotiate a few standard clauses in the already existing air service agreements (hereinafter: ASAs) between the Member States and third countries.[8] In order to achieve harmonisation, in 2004 the Council adopted Regulation 847/2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries.[9] Regulation 847/2004 has established ways of cooperation between the Member States and the EU through the exchange of information about conclusion of or amendments to the ASAs, to keep them in line with the *acquis*. Since the o*pen skies* judgements reaffirmed the exclusive Community competence in certain aspects of these agreements, it became necessary to amend or replace all existing agreements which contained provisions contrary to the EU law. Given the number of these agreements, Member States were authorised to negotiate a new ASA with a third country, or modify the existing one, provided that the EU has not decided to exercise its right to, and based on the principle of subsidiarity - negotiate with the third country directly. If a Member State chooses to conduct the negotiations on its own, it is required to notify the Commission about that and to implement relevant standard clauses developed jointly between the Member States and the Commission, in order to achieve compliance with Community law. This

7 Case C-476/98 Commission v Germany, [2002] ECR I-9855, par. 109.

8 The Commission also gained the so-called "vertical mandate" for negotiating air transport agreement with the USA.

9 Regulation (EC) 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries, [2004] OJ L 157, pp. 7-17.

means that Member States can enter into negotiations on ASAs as long as they comply with the Community principles contained in agreed standard clauses and meet the terms of provisions on notification set in Regulation 847/2004. In this manner, the Commission remains "privileged" in obtaining its external policy rights and in control over the Member States.

1.2 EU air transport going beyond EU borders

Today the EU openly admits that one of its important objectives of external policy is "*to facilitate the spread of the Union's policies, such as the internal market principles and rules, to the neighbouring countries*".[10] Both Partnership and Cooperation and Association Agreements concluded with the countries participating in the European Neighbourhood Policy (hereinafter: ENP) contain provisions on legislative and regulatory approximation over a broad area. When it comes to transport, the EU asks from its trade partners legislative and technical compatibility with EU's rules and infrastructure.[11] Under the disguise of regional cooperation and integration or stimulation of international trade, the EU imposes its rules and policies to the non-EU countries and strengthens its position and the Member States' development in the global field. Many non-EU, especially poorer, neighbouring countries share common interests and concerns with the EU Member States, which makes it easier for the EU to carry out this kind of policy.

Under the trans-European transport policy (hereinafter: TEN-T policy), the EU proposes horizontal measures which aim at "gradually approximating the neighbouring countries' legislation and policies with the relevant *acquis communautaire*".[12] The origin of this approach is contained in the ENP, which calls for "a high degree of alignment" with the EU standards as "a key element" of the EU/ENP relations.[13] TEN-T measures concern all transport modes and include different kinds of rules and regulations necessary for the total integration of the third countries' transport

10 Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries, Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions, COM (2007)32 final, Brussels, 31/1/2007, at 3 [hereinafter: 2007 Communication].

11 *Ibid.*

12 *Id.*, at 8.

13 Non-paper, Expanding on The Proposals Contained in the Communication to the European Parliament and the Council on "Strengthening the ENP" – COM (2006) 726 final, 4 December 2006, ENP – A Path towards Further Economic Integration (not published), at 6.

networks into the EU transport sector.[14] The TEN-T policy becomes ever more integrated into the EU common transport policy.

When talking about aviation in particular, the EU has a few different approaches in negotiating the policy towards its neighbours. "The neighbourhood" stands here for countries which are situated along the eastern and southern EU borders, and even beyond the European continent. This includes countries which aim to become EU members (they do or will take part in the Stabilisation and Accession Process), but also many other countries that - based on geographical, cultural and political status - form an area towards which the EU is developing a certain external policy, such as the Mediterranean countries which participate in the so-called Euro-Mediterranean Partnership (hereinafter: EUROMED).[15] Therefore, apart from the process of harmonising certain rules in the existing horizontal agreements, the EU creates policies specifically directed towards these larger groups of countries (e.g. the Western Balkans, the Mediterranean countries, etc.). This approach looks for certain models of aviation agreements that can be used as basis for creating "common aviation areas" within those geographical regions. In developing the external aviation policy towards countries in those regions, the Commission has come up with two agreement-models:

– European Common Aviation Area Agreement (ECAA Agreement)
– Euro-Mediterranean Aviation Agreement

The ECAA Agreement is based on the single aviation market model. Countries which could come under this model of agreement with the EU include the Western

14 " [T]hey…include, among others:

– Ensuring technical, legal and administrative interoperability with systems in the EU as regards e.g. railway networks, signalling systems, infrastructure charging schemes.

– Speeding up border crossing procedures by implementing without delay the relevant international conventions, as already adopted in the EU, by introducing "one-stop" offices through shared facilities, simplification and harmonisation of trade and transport related documentation in line with the EU practice.

– Implementation of new technologies like traffic management and information systems in all modes (notably ERTMS12 and SESAR13), including satellite navigation (Galileo), that are effective and compatible with those implemented in the EU territory.

– Measures to improve safety and security and working conditions in all transport modes, e.g. through harmonisation of standards and procedures at the highest level of performance.

– Application of international conventions, social and environmental impact assessment, public procurement procedures etc. in accordance with the EU standards, donors' funding rules and best international practice." 2007 Communication, at 9.

15 EUROMED started off as Barcelona process which represented the EU policy towards the Mediterranean countries as set in Barcelona declaration signed in November 1995. Since the re-launch in 2008 it is based on cooperation (association) agreements between EU and its 16 neighbours in North Africa and Middle East which evolved in the Union for the Mediterranean (UfM). For more details see: http://eeas.europa.eu/euromed (20/8/2011).

Balkans, but also other European countries which are part of pan-European aviation cooperation.[16] The other one, Euro-Mediterranean Aviation Agreement, is a form of agreement designed for countries which participate in EUROMED. Although this type of agreement does not offer partner countries the same benefits other countries enjoy under single aviation market model/ECAA model, it still uses the EU air transport *acquis* as the basic frame for the aviation agreement, which provides regulatory harmonisation of certain aspects of air transport and market opening between the EU and each respective country.

The first Euro-Mediterranean agreement in air transport was signed with Morocco in December 2006.[17] By signing that agreement the EU integrated a country from a whole new region to its common aviation market. In December 2010 the EU signed a similar agreement with the Kingdom of Jordan.[18] On the basis of the "Moroccan contract-model", the EU will negotiate air transport agreements with Algeria, Israel and Tunisia.[19] At the same time, the Commission negotiates similar agreements with Lebanon and Ukraine, and has proposed a mandate to negotiate with Moldova. In its 2011 Communication, the Commission reaffirmed its readiness to propose the negotiation of similar agreements with other neighbouring countries, should they show interest.[20] This clearly proves the EU plan for creating the Common Aviation Area in a broader geographical area.

Although the EU pursues the development of the (European) Common Aviation Area with more than one group of countries at the same time and under different

16 Pan-European cooperation first and foremost encompasses countries who are members of European Civil Aviation Conference (ECAC), Joint Aviation Authority (hereinafter: JAA) and The European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL).

17 Euro-Mediterranean aviation agreement between the European Community and its Member States, of the one part and the Kingdom of Morocco, of the other part, 29.12.2006, OJ L 386, pp. 57-88.

18 Europa Press Releases, EU and Jordan sign air transport agreement, IP/10/1723, 15/12/2010; Decision of the Council and of the Representatives of the governments of the Member States, meeting within the Council of 15 October 2010 on the signature and provisional application of the Euro Mediterranean Aviation Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and The Hashemite Kingdom of Jordan, of the other part (2011/181/EU), [2011] OJ L 79, pp. 1-2.

19 Commission requested negotiation mandates for Euro-Mediterranean aviation agreements with those three countries in 2008. See: Communication from the Commission, Developing a Common Aviation Area with Israel, 9/11/2007, COM(2007) 691 final; Communication from the Commission, Creation of a Common Aviation Area with Algeria, 31/10/2008, COM(2008) 682 final; and Communication from the Commission, Creation of a Common Aviation Area with Tunisia, 3/10/2008, COM(2008) 603 final. Commission has gained those mandates and negotiations with Israel and Tunisia are already under way.

20 Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, The EU and its neighbouring regions: A renewed approach to transport cooperation, 7/7/2011, COM(2011) 415 final, at 4 [hereinafter: 2011 Communication].

policies, we assume that the ECAA Agreement could be used as the basis for the establishment of a future, unified, *single* pan-European air transport market.[21] It is hard to predict whether the EU aims at making those Euro-Mediterranean countries new parties to the ECAA at some later point, but there are indications for such a scenario in these words of the Commission: "*It would not be desirable for the Community's ambition to be limited to developing a web of different relations with the neighbouring countries. (...) It is therefore advisable that (...) the negotiations with neighbouring countries should lead to a measure of coherence. In the longer term (...) the individual agreements between those countries and the Community could be merged*."[22] In its latest 2011 Communication, the Commission confirmed its long-term plan under which all regions and the EU would be integrated into a single ECAA.[23]

With implementing this concept, European traffic flows and EU transport market are being brought to a whole new level, which can – and in most cases will – induce legislative changes in the non-EU countries (candidate and potential candidate countries, as well as other non-EU countries). But consequences of these changes are much wider – countries are going through a kind of transformation, changing not only their policies and institutions but also undergoing economic, political and social changes.[24] Understandably, in the background of that policy is the EU's ambition to gain potentially major financial benefits and to uplift its position in the wider pan-European region. Taking into account that traffic volumes between the EU and neighbouring countries are expected to grow by 100% between 2000 and 2020, it is needless to question the nature of the EU interests.[25] Besides that, for its big economical contribution, air transport is here perceived as the most important transport mode.[26] At the same time,

21 European Commission suggests that EU's ultimate objective should be establishment of a single pan-European air transport market, based on a common set of rules and encompassing up to 60 countries with approximately one billion inhabitants. *See* Communication from the Commission, Common Aviation Area with the Neighbouring Countries by 2010 – Progress Report, COM (2008) 596 final, at 2 [hereinafter: 2008 Progress Report].

22 2008 Progress Report, at 6.

23 See 2011 Communication, at 4.

24 Magen, A., Transformative Engagement Through Law: The Acquis Communautaire as an Instrument of EU External Influence, Journal of Law Reform, 9(3) 2007, at 375.

25 Statistics from the Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio, European Commission, November 2005, at 19.

26 In Europe the current direct and indirect contribution to GDP is about €275 billion yearly, employing 4.5 million people. (...) Air transport provides fast, efficient access to markets and stimulates international trade: 35% -by value- of the trade in global manufactured goods is transported by air, 40% of high-tech sales are dependent on high quality transport links. (...) Air transport is also the main vehicle of tourism in Europe, generating receipts of €865 million per day, contributing 3.8% of GDP and providing employment for 11.5 million people:" See: Europe needs a competitive aviation industry: AEA's Action Plan 2010-2014, Association of European Airlines, 29/3/2010.

one has to be aware of the EU dominance in the region and its well-planned foreign policy towards the neighbours.

2 DEVELOPING EUROPEAN COMMON AVIATION AREA

2.1 Bilateral agreements vs. common aviation policy

Prior to the liberalisation of air transport, scheduled air services were usually defined in bilateral air service agreements. The so-called "Bermuda agreement", an air services agreement between the USA and the United Kingdom signed in 1946, established the basis for all future ASAs. During the first decades after the World War II, this standard agreement was the usual way in which different needs and interests of two countries were agreed on. According to ASAs, countries would, based on reciprocity, grant each other traffic rights with specified routes, capacity, frequencies, tariffs and timetables. The question of frequencies, routes and aircraft types was usually set in the Annex to the agreement and was subject to occasional changes. If agreed, fifth freedom was also part of the Annex.[27] Every country would designate a carrier who would be entitled to exercise the agreed ASA rights and the carrier was always a state-owned national carrier (flag carrier).[28]

Creating common transport policy towards third countries after finishing the liberalisation process meant that air traffic market would be opening in the same, unified manner for all EU Members, thus giving the same rights to all Community air carriers. As we mentioned before, since 2003 the Commission has been the one having the mandate to negotiate a few standard clauses in the already existing air service agreements between all Member States and third countries. To achieve that goal, the following issues were openly recognised as subject of the EU's exclusive jurisdiction: computer reservation system (CRS), intra-Community tariffs and allocation of slots. Not only did this kind of approach expand the Community air law beyond its borders, but it also enabled the Community air carriers to compete more effectively in the world market.

The beginning of the idea of the Common Aviation Area can already be seen in the European Economic Area Agreement, signed in 1993, which allows Iceland,

---

27 Fifth freedom of the air is "the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to put down and to take on, in the territory of the first State, traffic coming from or destined to a third State". ICAO Manual, *supra* note 4.

28 It is possible to designate one or more carriers, as well as indirectly designating a carrier through the code-share agreement.

Liechtenstein and Norway to participate equally, among other things, in the EU internal air transport market. The same principle was applied in the Air Transport Agreement signed between the EU and Switzerland in 2002.[29] Soon after that, the Commission started laying down different modes of connecting with various countries, taking into consideration their differences. As for the countries of the Western Balkans, and given the fact that the EU is the most important trade partner for each of them, reaching a Common Aviation Area agreement seemed as a logical step in the direction of creating this "common area" by 2010.[30] As the Commission pointed out in one of its Progress Reports, this kind of agreement, "*by allowing full participation in one of the key areas of the single market, provides an example and an incentive for further economic integration of the partner country with the EU*".[31]

2.2 The ECAA Agreement

2.2.1 Introduction to the ECAA Agreement

Roots of the ECAA date back in the late 1990's, when in October 1996 the Commission was granted a mandate by the Council to negotiate an agreement with ten EU candidate countries at the time, along with Iceland and Norway. The goal of that agreement was the creation of the Common Aviation Area which would function on the same principles as the EU internal aviation market. It means that the same provisions would apply for all signatories in terms of market access, capacity, freedom of establishment, as well as safety, security and air traffic management (hereinafter: ATM). However, due to the imminent accession of those countries to the EU, the negotiations were stopped and the idea of broadening the Common Aviation Area was set aside for a while. After reaffirming the EU common aviation market, the next desired step was to move its borders outside the EU, and the logical choice for negotiations were the Western Balkan countries. Therefore, the Transport Council gave the Commission another mandate in December 2004 to negotiate the ECAA Agreement with eight Western Balkan countries (Albania, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, the Former Yugoslav Republic of Macedonia, Romania, Serbia and Montenegro and the United Nations Mission in Kosovo). The agreement was

29 Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport, [2002] OJ L 114, pp. 73-86.

30 Communication from the Commission, Developing the Agenda for the Community's external aviation policy, COM(2005) 79 final, at 8.

31 2008 Progress Report, at 2.

signed in Luxembourg on June 9th, 2006.[32] It is the first multilateral transport agreement the EU has signed with the non-EU countries.

The single aviation market created by the ECAA Agreement was not only going to bring economic benefits to the region but also prepare the ECAA partners for the accession to the EU. The economic position of those eleven countries and the quality of relations the EU had with them was different; two of them were parties to the European Economic Area (Iceland and Norway) and the other two became in the meantime full members of the EU (Bulgaria and Romania).[33] The rest of them are still seeking their way into the EU (Croatia and Macedonia as candidates, and Albania, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Serbia and Kosovo as potential candidate countries).

In comparison to the one that had first been negotiated with the initial ten countries (in late 1990s), this agreement was somewhat narrowed, due to the fact that the Stabilisation and Accession process had already been established; hence, some of the issues (e.g. competition) were now being regulated by the Stabilisation and Accession Agreements between the EU and each respective country.

2.2.2 The structure of the ECAA Agreement

The structure of the ECAA Agreement is rather interesting. Formally, the Agreement consists of the Main Agreement and five Annexes to the Agreement. However, practically we can distinguish two different parts of the ECAA Agreement:

1. The multilateral part, which is obligatory for all signatories, and
2. Nine protocols which contain bilateral agreements between the EU and each Associated Party.

This kind of structure reflects the need for gradual approach created for every non-EU country, having in mind their specific positions and needs. Protocols set conditions Parties have to fulfil in each transitional period before being fully included in the ECAA.

The multilateral part of the Agreement consists of the Main Agreement and four Annexes. Annex I lists the complete EU legislation applicable to civil aviation which is to be implemented in the transitional period. Sometimes countries

32 Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area, 16.10.2006, OJ L 285, pp.1-46.

33 Article 5 of the ECAA Agreement prescribes that its provisions shall not affect the relations between the Contracting Parties of the EEA Agreement.

will be obliged to implement a whole regulation or directive, other times Annex I will specifically point out which articles are to be transposed to national legislation. The complete scope of changes that the ECAA Agreement brings to the countries of the Western Balkans is extremely wide: the EU legislation contained in Annex I is divided into several groups, not all of them being strictly related to air transport. Besides the subject of market access, ATM, aviation safety and security, there are also regulations and directives which refer to specific issues of environmental protection, social aspects, consumer protection and other aviation issues that need to be implemented in order to create a single aviation market. The remaining three Annexes regulate many different issues which are of importance for the proper implementation and functioning of the ECAA Agreement. Therefore, Annex II sets rules regarding the introductory parts and specific terminology of the EU acts, and certain procedural rules for cooperation and exchange of information; Annex III specifies the rules on competition and state aid referred to in the Main agreement; and Annex IV regulates a very important issue on the preliminary rulings procedure before the ECJ and the application of interpretations ruled by the ECJ in courts of a contracting party (especially when they concern provisions of the ECAA Agreement), as well as the rules for the dispute settlement procedure between the contracting parties when referred to the ECJ. Finally, the second part of the Agreement is Annex V, which contains nine Protocols between the EU and each Associated Party.[34]

The process of creating a single aviation area with every Associated Party is divided into two phases, both of which end upon the positive assessment by the authorised Assessment Visit Team. Although one of the Commission's important goals was for all the Associated Parties of the ECAA Agreement to enter the second phase by the end of 2009, this was not achieved.[35] Every phase of the ECAA Agreement brings Associated Parties closer to the goal of the agreement - achieving and becoming part of common aviation area. Upon Agreement's entry into force, third and fourth freedoms are immediately liberalised.[36] This means that in order to be able to

34 "The term "Associated Party" means the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Montenegro, Romania, the Republic of Serbia, or any other State or entity that shall have become a party to this Agreement pursuant to Article 32." (Art. 2.1.(b) ECAA Agreement).

35 By the end of 2009 only Croatia has fulfilled all requirements for closing the first phase.

36 Third freedom of the air: "the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to put down, in the territory of the first State, traffic coming from the home State of the carrier"; Fourth freedom of the air: "the right or privilege, in respect of scheduled international air services, granted by one State to another State to take on, in the territory of the first State, traffic destined for the home State of the carrier." ICAO Manual, *supra* note 4.

fly from one ECAA country to another, the carrier no longer needs the authorisation from the civil aviation authority of the destination country. A simple notification would suffice.

One of the first phase requirements are the following: obtaining a membership in JAA; implementing the regulations on accident investigation and occurrence reporting, and the regulation on passenger rights in case of denied boarding or cancelled flight; ratifying the 1999 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention); establishing Functional Airspace Blocks (FABs); opening of the groundhandling market, etc.[37] After the disbandment of JAA, ECAA partners are invited to participate as observers at the European Air Safety Agency (EASA) meetings.[38] Once the Associated Party satisfies those requirements and enters into the second phase, rules on ownership and control will become liberalised and its carriers will enjoy fifth freedom. After the conditions for closing the second phase are fulfilled, the country will enjoy a full ECAA membership, which implies cabotage rights, the right of establishment and the recognition of "one stop security".[39]

2.3 Issues in implementation and realisation of the ECAA Agreement

Implementing the ECAA Agreement, i.e. bringing national laws of the Associated Parties into conformity with the EU law can be very complex and an extremely sensitive issue. Each Associated Party meets its own problems when implementing the ECAA Agreement and trying to enter the second phase. Aside from the fact that there are numerous differences among the Parties regarding the aviation sector and their legislation, there is also a problem of transposing the ECAA legislation into the national law. Unlike the EU Member States, the Associated Parties do not fall under the direct effect of the European law. This means they have to adjust, amend or even repeal their national provisions, which often includes finding a way to solve complicated requirements of their own legal systems. In the essence, under the ECAA Agreement countries have the obligation to accept in their national law

37 Functional Airspace Blocks are blocks of airspace based on operational requirements, reflecting the need to ensure more integrated management of airspace, regardless of existing boundaries. Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky, [2004] OJ L 96, pp. 20-25.

38 According to Art. 2.1.(e) ECAA Agreement, the term "ECAA Partner" means an Associated Party, Norway or Iceland.

39 "One stop security" means putting the passenger through security check only once, at the beginning of the journey, regardless of the number of flights on the ticket.

something that was proclaimed by some other sovereign entity, by a foreign legislator. However, this does not only imply their acceptance of foreign existing laws, but also consenting and trusting foreign legislator for his future law-making decisions.

To help them overcome problems with the harmonisation, a special body has been established by the ECAA Agreement, responsible for solving questions relating to its interpretation and application – The Joint Committee. Together with the European Commission, it provides technical assistance and supervision to parties. The establishment of the Joint Committee is envisaged in the ECAA Agreement as well as in the Euro-Mediterranean Aviation Agreement. Committee consists of representatives of all contracting parties and makes decisions unanimously. The Joint Committee meetings are held at least once a year and its decisions are binding upon every party to the ECAA (Art. 18-19).

One of the basic problems in implementing the ECAA rules are differences among countries in terms of legislation drafting rules (nomotechnics). Croatia usually implements the ECAA legislation through ordinances, except for the few EU regulations which have been transposed by legal acts.[40] Each ordinance usually has only few articles, which specify the EU legislation being implemented, after which that same EU regulation or directive is published in the Annex to the ordinance, translated into Croatian. Montenegro has a different legislative approach – it transposes every article of the specific EU legislation into its ordinances or laws, because the Montenegrin legal order does not allow simple translation of the regulation or directive in Annexes. Macedonia, on the other hand, does not even translate the legislation from Annex I; a simple reference to the corresponding piece of the EU legislation is made at the end of every law or ordinance.

Further problems arise when the new piece of the EU legislation is adopted; however, the previous one regulating the same matter, set out in Annex I of the ECAA Agreement, has not been replaced. This sometimes leads to implementing the new legislation by the Associated Party, while it is still not formally part of the ECAA Agreement.[41] Also, amending the ECAA Annex I does not mean that Protocols have automatically been amended as well, so the Associated Parties are required to implement one piece of legislation according to their Protocol, and another one according to the Annex I.

---

40 Those are, for instance, Regulation 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, Regulation 2027/97 on air carrier liability in the event of accident and Regulation 1107/2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, which are implemented through Law on Obligatory and Proprietary Rights in Air Traffic from 2009 (Official Gazette, no. 132/98, 63/08, 134/09).

41 Annex I is changed by the decision of the ECAA Joint Committee.

Apart from these technical issues, there are some major practical problems as well. One of those problems stems from the fact that other, non-ECAA countries are very much present in the the air transport sector of some ECAA Associated Parties. An example is Macedonia, whose airports are under concession. Their Turkish concessionaire strongly opposes to the ECAA requirements, such as collecting the tax payable for the activities of the civil aviation authority or opening of the groundhandling market (the latter one being in line with the concession agreement that gives them the right to an exclusive provision of groundhandling services).

3 CROATIA AND THE EU IN THE ECAA

Agreement between the European Community and the Republic of Croatia on certain aspects of air services was signed in Salzburg in 2006 and is one of the first of its kind.[42] With its unified rules for granting the authorisations for all Community carriers (as well as for Iceland, Norway, Liechtenstein and Switzerland), this agreement laid the groundwork for the European Common Aviation Area Agreement, which was signed only a month later.

Since 2006 Croatia has made a huge legislative work in the field of air transport law. Namely, the considerable body of air law contained in the ECAA Agreement has been implemented, and in only five years Croatia has adopted more than thirty new ordinances which are practically a copy of the EU rules contained in the EU directives and regulations.[43] In this manner the EU law has been "absorbed" in a non-EU country, which is in that field practically becoming a part of the EU legal system, regardless of real progress made in the accession to the European Union.

During the last Assessment Visit in November 2009, Croatia proved its fulfilment of all the ECAA phase 1 requirements; thereby Croatia has become the first ECAA partner to enter the second phase of the Agreement. This was not only big success for the Croatian air transport, but for Croatian transport as a whole, because closing the first transitional phase of the ECAA Agreement, i.e. implementing the core part of the aviation *acquis*, was also the benchmark for closing the Transport chapter in the Croatia-EU accession negotiations. This achievement was planned

42 Agreement between the European Community and the Republic of Croatia on certain aspects of air services, [2006] OJ L 136, pp. 121-129.

43 Ordinance has a direct effect in Croatian internal legal order. Except to new ordinances, contents of some EU regulations were, on the other hand, made part of the Air Traffic Act (Official Gazette no. 69/09, 84/11) and Law on Obligatory and Proprietary Rights in Air Traffic (Official Gazette, no. 132/98, 63/08, 134/09). See *supra*, note 40.

to be confirmed by the Joint Committee in December 2010, but in order to allow Croatian air carriers to enjoy the second phase rights even before this meeting, in June 2010 the Commission decided to inform all Member States of this change in Croatia's status and ask them to "*consider favourable requests by Croatian air carriers to exploit their above-mentioned rights foreseen under the second transitional phase of the ECAA Agreement*".[44] In November 2010 the Council's decision, which formally confirms the achieved status, was drafted, yet never adopted due to the fact that the ECAA Agreement has never been ratified.[45] Therefore, the Council is not authorised to make any decisions regarding this Agreement, and Croatia has been left without a formal recognition for the achievements. It is somewhat strange that the Draft itself mentions the ECAA Agreement and refers to it as the "existing provision in force". One of the reasons for this could be that the Commission was trying to use this way to put some pressure on those Member States who have not ratified the ECAA Agreement yet.

This turn of events left the Associated Parties, especially Croatia, in a legal vacuum, so to say. Since the ECAA Agreement has not entered into force, the only relevant source of information regarding its provisional application is the Depository's database which contains ratification details and notifications on provisional application.[46] Some of the countries, like Bulgaria and UNMIK, have notified their provisional application along with signing the ECAA Agreement. Others, like Ireland, have not ratified it yet but did notify its provisional application to the Council. Then, there are those, like Spain, which have ratified it and notified the Council that they would "apply this Agreement pursuant to paragraph 3 of Article 29 from the date on which the Depository has been notified of the completion of its internal procedures necessary for the entry into force".[47] Finally, there are countries like Luxembourg, Malta or Netherlands, which have ratified the Agreement, but have given no notification whatsoever on the provisional application. However, the actual situation is even more complicated, because what happens in reality can be quite different from what appears on the Depository's list. Therefore, the Associated Parties now depend on the practice of each Member State without having any legal certainty. For example, the country which has ratified the ECAA Agreement and declared its

44 Letter from the Directorate General for Mobility and Transport to Directors General of Civil Aviation of Member States, June 8th, 2010.

45 See: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0653:FIN:EN:PDF (17/6/2011).

46 Instruments of ratification or approval are deposited with the General Secretariat of the Council of the European Union.

47 See: http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreements-database.aspx?command=declaration&id=&lang=en&aid=2006052&partyId=ES&doclang=en (2/8/2011).

provisional application still does not accept certificates of the Croatian air carriers issued by the Croatian aviation authority without sending certified copies as well, which is contrary to EU legislation (Regulation 1008/2008).[48] Sometimes, based on question by the Croatian air carriers on the ECAA application, countries that have not notified the provisional application agree to do it nonetheless. There was even the case of the United Kingdom, which provisionally applied the ECAA Agreement without even having ratified it.

Croatia has sent its notification on provisional application to the depository in 2009, and has consequently implemented this principle into its Air Traffic Act. According to Article 172 of the Air Traffic Act, *"until its entering into force, the Republic of Croatia shall provisionally apply the ECAA Agreement, subject to the principle of reciprocity from the other Contracting Party or Parties concerned*." This means that the ECAA Agreement applies between Croatia and those countries which have also notified the depository on their provisional application. The only problem standing in the way for countries to exercise rights and enjoy benefits of the ECAA is a number of contracting parties that are not being particularly agile when it comes to sending the required notification to the depository. Therefore, interested countries have found an alternative way for bilateral provisional application of the ECAA by signing Memorandums of Understanding individually with the aviation authorities of the ECAA countries. Although this mechanism is not foreseen in the ECAA Agreement, it makes it possible for the countries to reach the long awaited European sky.

4 FINAL REMARKS

During the last, fifth Joint Committee meeting held in November 2010 in Belgrade, the European Commission representative and Chairman of that session, Mr. Burghelle-Vernet, expressed the concern about the consequences arising from the fact that the ECAA Agreement has still not entered into force four years after its signing.[49] He noticed that for this reason, the Joint Committee is not authorised to make formal decisions, like the ones related to the change of Annex I or the one concerning Croatia's transition into the second phase. Once again he appealed to all Parties to apply the Agreement at the administrative level, so that all expected benefits ensuing from its application could be attained in the meantime.

48 Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community, [2008] OJ L 293, pp. 3-20.

49 Head of Unit of Internal Market and Air Transport Agreements, DG MOVE.

Situation like this creates frustration as well as insecurity among the Associated Parties; the agreement which requires such deep and sometimes radical changes brings so little in return. In case of Croatia, which is still the only one to have fulfilled all requirements for the second phase, the frustration is even bigger – the obligations have been met, but the rights have not yet been sorted out. At the moment it looks like Croatia will become the next EU member sooner than a formal ECAA member, which brings into question the original intent of the EU when creating this agreement. Was it really the idea of creating the Common Aviation Area or simply preparing the ground, as regards the air transport, for the future EU members? Did the EU have any actual willingness to open its air traffic market to those countries prior to their accession to the EU, after they have fulfilled their obligations?

Optimistically, we believe that the European Commission, the main steering wheel of the EU external aviation policy, really saw the ECAA coming to life in 2010. It can also be seen from its Communications and relations to other countries with which it develops similar aviation policies. The ECAA *is* the future of the European air transport, and the EU has prepared itself for that with the ECAA Agreement. Article 32 of the ECAA Agreement sets down the right for the EU to ask "any State or entity which is prepared to make its laws on air transport and associated matters compatible with those of the Community" to participate in the ECAA. Another important rule is contained in Art. 28, according to which provisions of that Agreement prevail over relevant provisions of any other bilateral air transport agreement (or arrangement) in force between the EU (or any Member State) and the Associated Parties or among the Associated Parties. All of this shows the importance this Agreement has for the EU, as well as the EU attitude towards the third countries. But the problem with this kind of agreements are the Member States themselves, since their particular interests and intentions do not always match those from the Commission. This is why the Commission has already expressed the possibility of concluding future Common Aviation Area agreements as Community agreements instead of "mixed" agreements.[50]

Between the EU and the Associated Parties traffic density is around 8 million air passengers per annum.[51] It should also be noted that all of the Associated Parties already are or aspire to be a part of the Stabilization and Accession Process to the EU. We hope that this time political goals will not surpass the goals of the ECAA air carriers and other stakeholders for that matter. It remains to be seen to what kind of effect will this continue to happen, especially considering that air transport is a proven incentive to the economic growth and development of every region it is oper-

50 2008 Progress Report, at 10.

51 See: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database (10/9/2011).

ated in and that most of the EU Member States still continue to find a way to protect their carriers. Taking into account the high seasonality of air traffic in Croatia, this is something worth thinking about.

BIBLIOGRAPHY

1. Magen, A., Transformative Engagement Through Law: The Acquis Communautaire as an Instrument of EU External Influence, Journal of Law Reform, 9(3) 2007, pp. 361-392
2. Radionov, N.; Marin, J.; Ćapeta, T.; Kumpan, A.; Bulum, B.; Popović, N.; Savić, I., Europsko prometno pravo (European Transport Law), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011.

3. Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport, [2002] OJ L 114, pp. 73-86
4. Euro-Mediterranean aviation agreement between the European Community and its Member States, of the one part and the Kingdom of Morocco, of the other part, 29/12/2006, OJ L 386, pp. 57-88
5. Agreement between the European Community and the Republic of Croatia on certain aspects of air services, [2006] OJ L 136, pp. 121-129
6. Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area, 16/10/2006, OJ L 285, pp. 1-46
7. Decision of the Council and of the Representatives of the governments of the Member States, meeting within the Council of 15 October 2010 on the signature and provisional application of the Euro Mediterranean Aviation Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and The Hashemite Kingdom of Jordan, of the other part (2011/181/EU), [2011] OJ L 79, pp. 1-2

8. Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers, [1992] OJ L 240, pp. 1–7
9. Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community Air carriers to intra-community air routes, [1992] OJ L 240, pp. 8–14

10. Council Regulation (EEC) 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services, [1992] OJ L 240, pp. 15–17
11. Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky, [2004] OJ L 96, pp. 20-25
12. Regulation (EC) 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries, [2004] OJ L 157, pp. 7-17
13. Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community, [2008] OJ L 293, pp. 3-20
14. Proposal for a Council Decision on a consultation and authorization procedure for agreements concerning commercial aviation relations between Member States and third countries, COM (90) 17
15. Communication from the Commission to the Council, Air Transport Relations with Third Countries, COM (92) 434
16. Communication from the Commission, Developing the Agenda for the Community's external aviation policy, COM (2005) 79 final
17. Communication to the European Parliament and the Council on "Strengthening the ENP" – COM (2006) 726 final, 4 December 2006, ENP – A Path towards Further Economic Integration (not published)
18. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries, Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions, COM (2007) 32 final, Brussels, 31/1/2007
19. Communication from the Commission, Developing a Common Aviation Area with Israel, COM (2007) 691 final, 9/11/2007
20. Communication from the Commission, Common Aviation Area with the Neighbouring Countries by 2010 – Progress Report, COM (2008) 596 final
21. Communication from the Commission, Creation of a Common Aviation Area with Tunisia, COM (2008) 603 final, 3/10/2008
22. Communication from the Commission, Creation of a Common Aviation Area with Algeria, COM (2008) 682 final, 31/10/2008
23. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, The EU and its neighbouring regions: A renewed approach to transport cooperation, COM (2011) 415 final, 7/7/2011

24. Law on Obligatory and Proprietary Rights in Air Traffic from 2009 (Official Gazette, no. 132/98, 63/08, 134/09)
25. Air Traffic Act (Official Gazette no. 69/09, 84/11)
26. Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), International Civil Aviation Organization, 2004
27. Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio, European Commission, November 2005
28. AEA's Action Plan 2010-2014, Association of European Airlines, 29/3/2010
29. Letter from the Directorate General for Mobility and Transport to Directors General of Civil Aviation of Member States, June 8th, 2010
30. Europa Press Releases, EU and Jordan sign air transport agreement, IP/10/1723, 15/12/2010

31. Case C-476/98 Commission v Germany, [2002] ECR I-9855

Internet Sources

1. http://ec.europa.eu/economy_finance/emu_history/documents/treaties/rometreaty2.pdf
2. http://eeas.europa.eu/euromed
3. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0653:FIN:EN:PDF
4. http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreements-database.aspx?command=declaration&id=&lang=en&aid=2006052&partyId=ES&doclang=en

Sažetak:

LET PREMA EUROPSKOM NEBU

Poslije završetka procesa liberalizacija zračnog transporta, Europska unija otkrila je da bi njezin sektor zračnog prometa, njezini prijevoznici i europsko gospodarstvo mogli imati velike koristi ako bi EU proširila zajednička pravila (acquis) *zračnog prometa izvan svojih granica.*
U prvom desetljeću 21. stoljeća EU je prošla sustavnu reviziju bilateralnih ugovora iz područja zračnog prometa, koje su njezine države članice zaključivale s trećim državama. Međutim, Unija je također napravila i jedan zanimljiv zaokret u zračnoj politici prema susjednim državama. Ideja zajedničkog "europskog neba" koje bi uključivalo mnogo više od same EU, ugrađena je u Sporazum o europskom zajedničkom zračnom prostoru iz 2006. godine. Europska unija (i njezinih 27 država članica), s jedne strane, te jedanaest europskih država nečlanica, s druge strane, potpisale su sporazum kojim su se obvezale na stvaranje zajedničkog zračnog prostora koji bi počivao na uzajamnom pravu na pristup zračnom tržištu svake ugovorne strane te na poštivanju jednakih pravila u područjima zrakoplovne sigurnosti i zaštite, upravljanja zračnim prometom, socijalne harmonizacije i zaštite okoliša.
Danas, pet godina nakon potpisivanja, Sporazum o europskom zajedničkom zračnom prostoru još uvijek nije na snazi, a države nečlanice (pridružene stranke sporazuma) unatoč tome revno usklađuju svoje propise s propisima Europske unije i poduzimaju sve kako bi postale dijelom europskog zajedničkog zračnog prostora.

Ključne riječi*: zračni promet, liberalizacija, presude "open skies", sporazumi o uslugama u zračnom prijevozu (ASA), ECAA Sporazum, Euro-mediteranski sporazum, Republika Hrvatska.*

ARMED GUARDS ON VESSELS: INSURANCE AND LIABILITY

MIŠO MUDRIĆ, LL.B.*

UDK 368.23: 347.799.4
359.7
Review article
Received: 30/9/2011
Accepted for print: 16/11/2011

The Paper examines the insurance and liability issues resulting from the use of armed guards on board vessels. The study begins with an overview of the available data on key economic figures representing the projected overall annual costs of modern piracy. The focus is then shifted to the issue of public versus private security, where possible dangers of private-based security options are discussed in general. After explaining why the Somalia region deserves a closer attention when compared to other pirate-infested waters, a brief summary of the international effort to combat piracy threat is presented, followed by a structured overview of the use of private maritime security options in the maritime sector in general. One security option is the use of armed guards on board vessels. This option is explored both from the political (the acceptance by stakeholders) and legal standpoint (legal issues arising from the use of armed guards). An important remedy for the shipping companies/ operators threatened by the piracy hazard is the existence of affordable and effective (specialized) marine insurance. A study of available piracy insurance policies is presented, followed by an analysis of case law and other legal issues arising from piracy attacks, which could prove important when considering the legal implications of armed guards employment. Finally, a simplified economic analysis

* Mišo Mudrić, LL.B., Department for Maritime and Transport Law, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb; Max Planck Research School for Maritime Affairs, Max Planck Institute for Comparative and International Private Law, Hamburg, e-mail: mmudric@pravo.hr.

of available security options is presented, followed by the final assessment of benefits derived from the use of armed guards.

***Keywords**: Armed Guards, Piracy, Marine Insurance, Private Security Companies, Somalia.*

A. INTRODUCTION

The enhanced level of piracy in the Gulf of Aden and off the Somali coastline has resulted in an increase of costs related to maritime commerce and security in the region and maritime trade in general. This is primarily reflected through the rise of insurance premiums due to the piracy risk (primary expenses), secondary expenses for maritime entrepreneurs, and tertiary expenses for coastal states. Secondary expenses are observed through losses due to piracy attacks, and investments made to counter the piracy threat. Tertiary expenses refer to government spending on counter-piracy efforts, and losses in tourism, fishing and related coastal states' industries. Extraordinary expenses can also be observed in instances where certain pirate activities create a global impact on trade and industry, such as is the example of impact on oil prices' index.

The first part of the Paper delivers a summary of the above named factors in order to clarify the significance of threat that the modern piracy creates to the global trade in general, and to the maritime and insurance industry in particular. The latter will include specifics regarding the cost of investment to counter-piracy efforts, and losses when piracy attacks are successful.

The international community has made a significant effort to combat the piracy threat. State navies patrol the pirate-infested waters and offer armed convoy escorts and separate protection to passing vessels, international organizations and bodies have adopted a number of recommendations and guidelines regarding the piracy problem, and maritime industry continues to provide advice and support concerning various means of averting pirate attacks. However, such security lacks efficiency due to the size of the endangered waters area and the quantity of possible individual targets. Due to this reason, the private maritime security has been perceived as a welcomed option in some circles, especially among shipowners/operators who have experienced pirate attacks.

The second part of the Paper discusses the use of private security in the maritime field as opposed to the reliance on public security means. The discussion will

include a short exposé on international and regional projects of cooperation aimed at combating and evading the piracy threat[1], and a general introduction into the field of private security industry and regulation.

The re-emergence of piracy threat in the last decade[2] at various maritime choke points resulted in numerous activities and side effects coming both from the maritime industry and the coastal states' community. One such manifestation is the increased use of private security companies' (PSC) (un)armed guards on board merchant vessels. Although the PSC service is but one of many methods of averting the piracy threat at the disposal of shipowners and vessel operators passing through pirate-infested waters, the use of this option is steadily increasing.

The third part of the Paper focuses on the issue of armed guards onboard vessels, and impacts of their use in terms of insurance and possible liability resulting from contact between armed guards and pirates. It is also necessary to discuss the general piracy insurance policies, present a short case-law study of certain issues related to insurance covers resulting from detentions of vessels by pirates, and explore the general attitude of maritime industry and community regarding the use of PSCs in the maritime sector.

The final part of the Paper introduces a simplified economic analysis of the available options for the shipping companies and related persons operating in the high-risk areas, where a special focus is placed on the benefits deriving from the use of armed guards. The outcome of the analysis explains the industry's *tacit acceptance* of the use of armed guards on board vessels, and the subsequent stakeholders' confirmation of the value of such a security option.

---

1 For a comprehensive list of international and national legislation, and relevant documents regarding the piracy, see: PILPG, A Global Pro Bono Law Firm: *Documents on Countering Piracy and Related Crimes Off the Coast of Somalia*, available at: http://publicinternationallawandpolicygroup.org/documents-on-countering-piracy-and-related-crimes-off-the-coast-of-somalia/, and, United Nations Division on Ocean Affairs and the Law of the Sea: *National Legislation on Piracy*, available at: http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm, last visited on 20 September 2011. Also, for information on international and national regional cooperation in tackling the piracy problem, see: Oceans Beyond Piracy: *Counter-piracy activities matrix*, available at: http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/counter-piracy-activities-dynamic, last visited on 20 September 2011. Also, see: Lavrisha, *Pirates, Ye Be Warned: A Comparative Analysis of National Piracy Laws*, University of Toledo Law Review, 42, 3 (2010).

2 For a historical perspective of piracy, with special focus on English maritime and public law perception of this phenomenon, see: Bento, *Toward An International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish*, Berkley Journal of International Law, 29, 2 (2010), at 103 *et seq*.

The Paper will refrain from tackling the issues of public maritime law (law of the sea issues)[3], such as are the possible deficiencies of the available legal definitions of the term "piracy"[4],

[3] For a comprehensive bibliography over the issue of piracy, see: MKC, *Information Resources on Piracy and Armed Robbery at Sea Against Ships*, 30 September, International Maritime Organization, 2010, and, Editor, *Contemporary Maritime Policy as an Issue of Academic Inquiry. A Bibliography*, May, Piracy-Studies.org, 2011, available at: http://piracy-studies.org/piracy-bibliography.pdf, last visited on 20 September 2011. For more on the public law aspects of piracy related issues (including the issues of the definition of the term "piracy" and the trials of suspected/captured pirates), see: Azubuike, *International Law Regime Against Piracy*, Ann. Surv. Int'l & Comp. L., 15, 43 (2009); Tuerk, *The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times*, U. Miami Int'l & Comp. L., 17, 2 (2009); Sterio, *Fighting Piracy in Somalia (and elsewhere): Why More is Needed*, Fordham Int'l L.J., 33, 373 (2009-2010); Government, *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Policy*, A public-private counter-piracy conference, April, Dubai, Ministry of Foreign Affairs, UAW, 2011; Rosenberg, *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, Newport Papers 35, Naval War College, 2010 Bont, *Prosecuting Pirates and Upholding Human Rights Law: Taking Perspective*, Working Paper, September, One Earth Future Foundation, 2010; Editor, *Agora: Piracy Prosecutions*, The American Journal of International Law, 104, 1 (2010); Dutton, *Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirate to Escape Justice?*, Fordham Int'l L.J., 34, 1 (2011); (ed.), *Australia's Response to Piracy: A Legal Perspective*, Papers in Australian Maritime Affairs, No. 31, Sea Power Centre - Australia, 2011; Chang, *Piracy Laws and the Effective Prosecution of Pirates*, Boston College International and Comparative Law Review, 33, 2 (2010); Kontorovich, *'A Guantánamo on the Sea': The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists*, Cal. L. Rev., 98, 243 (2010); Passman, *Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law*, Tulane Maritime Law Journal, 33, 1 (2008), and, Etzioni, *Somali Pirates: An Expansive Interpretation of Human Rights*, Texas Review of Law & Politics, 15, 1 (2010). Finally, according to the latest data, more then 1000 persons are either awaiting trials, or are already convicted, see: UNDOC, *Counter-Piracy Programme: Support to the Trial and Related Treatment of Piracy Suspects*, Issue Six: June, United Nations Office on Drugs and Crime, 2011. For more on the differentiation between piracy and terrorism, see: J. Kline, Maritime Security, in: Jasper, *Securing Freedom in the Global Commons*, 2010, Stanford: Stanford University Press, 2010, especially at 71.

[4] United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1833 UNTS 397, United Nations, 1982) defines an act of piracy in Article 101. Also, see other relevant Articles 100-107, UNCLOS. For a comprehensive legal inquiry into the definition and public law apprehension of the term "piracy", see: Shearer, *Piracy*, October, Max Planck Encyclopedia of Public International Law, 2010. The UNCLOS definition of piracy consists of three elements: (a) illegal acts of violence or detention or depredation, (b) committed for private ends, by a private ship against another, (c) on high seas outside the jurisdiction of any State [also, see the definition present in the SOLAS Convention (IMO, *International Convention for the Safety of Life At Sea (SOLAS)*, 1184 UNTS 3, International Maritime Organization, 1974), in Article 3(1). For more on this issue, see: *Bento*, *supra note 2*, at 127-128]. Major deficiency of such a definition is the fact that it limits the scope of application to the high seas, offering pirates an opportunity to commit acts of piracy in territorial waters (or escape to territorial waters, subject to the "hot pursuit") and escape the applicability of Article 101. The IMB definition allows for the inclusion of instances of piracy acts outside of the high seas area, see: IMB-PRC, *Piracy Report 1992*, London, ICC International Maritime Bureau, 1993, at 2. See also: IMO, *Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, MSC/Circ.984, International Maritime Organization, 2000, especially Article 2.2 on the definition of armed robbery against ships. In cases where piracy can be linked to the organized crime, the application

and the issue of the piracy trials[5]. The prime focus of the Paper is the issue of liability of owners and operators of vessels employing the services of PSCs, and their insurers. One public law issue, the political-legal background behind the privatization of maritime security and possible impacts of such a process, will, however, be discussed in some detail.

B. PIRACY-RELATED COSTS

The piracy threat yields considerable annual costs to both the international community and the maritime industry. The latest data (2010) on the overall costs

of the UN, *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, A/RES/55/25, United Nations, 2000. For more on the issue, see: Keyuan, *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*, 2009, Surrey: Ashgate, 2009, at 144. For the so-called "Harvard Draft Convention", and the meaning of piracy, see: Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 2009, Cambridge: Cambridge University Press, 2009, at 30 *et seq*. For more definitions, see: Chalk, *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solution*, CT-317, RAND Corporation, 2009, at 3. Finally, see: IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report*, 1 January - 31 December 2008, ICC International Maritime Bureau, 2008, at 4; Bento enumerates other difficulties with the UNCLOS regime, such as is the issue of "hot pursuit", limitation of the definition of piracy, an idea of an establishment of an international court [the idea of a specialized international court has been mentioned by a number of authors see: Harrelson, *Blackbeard Meets Blackwater: An Analysis of International Convention that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry*, Am. U. Int'l L. Rev., 25, 283 (2009-2010), and, especially: Article, *UN debates pirate trial options*, Lloyd's List, August, 26 (2010), and, Article, *End the lottery of justice on piracy*, Lloyd's List, August, 23 (2010)], and other (for more on this, see: *Bento*, *supra note 2*, at 118-126. Also, see: M. Murphy, *Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?*, in: P. Lehr/H. Lehmann, *Somalia – Pirates' New Paradise*, in: Lehr, *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, 2007, New York: Routledge, 2007, at 155.). The problems connected to the "high seas" scope of applicability of the UNCLOS, regarding the effort to combat the threat of piracy in Somalia, have been resolved through the UN Security Council Resolution 1816 (UN, *S.C. Res. 1816*, UN Doc. S/RES/1816 (June 2, 2008), United Nations Security Council, 2008), which enabled actions in Somalia territorial waters; For a detailed overview of this and related UN Security Council's resolutions, see: *Bento*, *supra note 2*, at 129-131., and, Daley, *Introductory Note to United Nations Security Council: Piracy and Armed Robbery At Sea - Resolutions 1816, 1846 & 1851*, I.L.M., 28, 2 (2009).

5 One legal issue concerning the piracy trials is the question of the location of the court. For example, due to the general unwillingness to commit to pirate prosecution cases, the United States (US), United Kingdom (UK) and European Union (EU) have concluded a special agreement with Kenya. For more on this issue, see: RAND, *Countering Piracy in the Modern Era*, Conference Proceedings, National Defense Research Institute, 2009, at 1. Also see: Gettleman, *The West Turns to Kenya as Piracy Criminal Court*, N.Y. Times, April, 24 (2009). One source mentions US$9.3 million donated in order to assist the prosecutions, see: Article, *Kenya piracy trial suffers second blow*, Lloyd's List, July, 21 (2010). According to the US legislation (Title 18 U.S.C. § 1651), pirates are to be sentenced for life if caught in committing a crime of piracy on the high seas.

of maritime piracy offers a rough estimation of US$ 7-12 billion[6], which is, at first sight, an improvement when compared with the figure of US$ 13-16 billion[7] in 2004. However, the term "costs of maritime piracy" includes different levels of expenditure, a smaller amount of which is the actual damage caused by pirate attacks.

a. Ransoms

To begin with, in 2010, the overall amount of money paid in ransoms due to pirate kidnapping of crew members and passengers reached US$ 238 million[8], as compared to the US$ 60 million in 2008[9]. In addition, the average ransom payment in 2010 amounted to US$ 5.4 million[10], as compared to an average US$ 150,000 in 2005[11]. The One Earth Foundation's report suggests that the combined value of 2009 and 2010 ran-

6 Bowden, *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Working Paper December, One Earth Future, 2010, at 2. Similarly, according to the International Maritime Organization estimation, the annual overall costs of piracy amount to US$ 7-12 billion, see: MaritimeSecurity.Asia: *Somali pirates attacking year-round says maritime organization*, available at: http://maritimesecurity.asia/free-2/piracy-update/somali-pirates-attacking-year-round-says-maritime-organization/, last visited on 20 September 2011.

7 *Bowden*, *ibid.*

8 Pristrom, *Marseq's 7th Official Piracy Update Meeting*, Combating Piracy Hamburg, March, Hamburg, Germany, 2011.

9 *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd.*, [2010] EWHC (Comm) 280, at 13.

10 *Bowden*, *supra note 6*, at 9. An extreme example is the US$ 9 million paid for the return of *Samho Dream*, see: *Pristrom*, *supra note 8*, and US$ 9.5 million for a South Korean tanker, see: AIV, *Combating Piracy at Sea: A Reassessment of Public and Private Responsibilites*, No. 72, Advisory Council on International Affairs, 2010, at 16. In addition, according to the same source, larger ransom demands stipulate longer length of negotiations, thus creating additional costs arising out of the detenention of a vessel. The extreme example of the value of a hijacked vessel is the *Sirius Star*, which had a value of approximately US$ 150 million, carrying a cargo of crude oil with a value of US$ 100 million at the time of hijacking [the cargo representing a quarter of Saudi Arabia's daily output of crude oil, see: Rice, *Pirate anchor hijacked supertanker off Somalia coast*, The Guardian, November, 18 (2008)], see: Wikipedia: *MV Sirus Star*, available at: http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Sirius_Star, last visited on 20 September 2011. It is important to keep in mind that, according to one study, around 12% of crude oil is transported annually through the Gulf of Aden, see; NSC, *Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan*, December, National Security Council, 2008, at 4. In addition, 80% of all European exports/imports pass through the Gulf of Aden, see: Spearin, *Private Security, Somali Piracy, and the Implications for Europe: An Appropriate 'State' Response to a Contemporary Challenge?*, European Security and Defence Forum Workshop 2: New Transnational Security Challenges and Responses, Canadian Forces College, 2009, at 2. In addition, a sum of 7.5% of global maritime trade carriage and 30% Europe's oil imports are annually transported via the Gulf of Aden, see: Boot, *Pirates, Then and Now: How Piracy was Defeated in the Past and Can be Again*, Foreign Aff., 88, 1 (2009).

11 *Pristrom*, *supra note 8*.

som costs (including the costs of the negotiation, delivery and related costs) amounts to an approximate figure of US $830 million[12]. The average length of negotiations for the release of crews and the return of hijacked vessels increased significantly in the last couple of years, following the trend of the increase in ransom figures[13].

It is worth mentioning that, according to some experts, not all pirate attacks are reported. In fact, several sources claim that around 50% of attacks are not reported[14], and some sources suggest even a lower ratio of reporting[15]. Most authors classify this phenomenon as a method of keeping the insurance premiums lower then they realistically should be (the logic being: more pirate attacks equal larger individual premiums due to a larger risk of pirate attacks)[16]. Other reasons include the lengthy reporting process that may cause delays in vessel operation, an unwillingness to cooperate with local authorities, or a lack of understanding of the purpose of reporting (gathering information for recommendations and guidelines on how to avert further attacks).

b. Shipping Costs

Shipowners and charterers are becoming increasingly interested in the concept of investment in protection, prevention and preparedness measures[17]. A recent estimation calculated an average sum of US$ 134,450 investment per vessel per passage, regarding the installation and use of deterrence equipment and (security) personnel[18]. According to one source, the ship security reporting system costs approximately $US 500 annually per vessel[19]. One method of avoiding the pirate threat, the choice of an alternative route, has also taken a toll in the overall maritime piracy spending. The yearly

12 *Bowden*, *supra note 6*, at 10.

13 *Pristrom*, *supra note 8*.

14 See, e.g.: Vallar, *Pirates and Privateers: The History of Maritime Piracy*, No Quarter Given, September/November, 6 (2005). A moderate estimate amounts to 25%, see: Committee, *Piracy: Government Response to the Committee's Eighth Report of Session 2005-06 - Sixteenth Special Report of Session 2005-06*, HC 1690, The House of Commons, 2005.

15 See: McDaniel, *Modern High Seas Piracy*, Propeller Club 2005 Update, Propeller Club of the United States, Port of Chicago, 2005.

16 See: Sakellaridou, *Maritime Insurance & Piracy*, AIDA Europe - Marine Insurance Working Party 2009, Zurich, 2009, at 10.

17 For an economic analysis of costs related to pirate attacks in terms of a probability of being attacked (depending on different factors, such as is the size, type and speed of the vessel), see: Wolff, *Ship Piracy: Ship Type and Flag*, Chapter 7, 2008, in: Talley, *Maritime Safety, Security and Piracy*, 2008, London: informa, 2008.

18 *Bowden*, *supra note 6*, at 15.

19 For more general information on different methods and techniques used in averting pirate attacks, see: Editor, *Fending off the pirates*, Maritime Risk International, March, 12 (2010).

costs of re-routing of vessels (in order to avert passing through endangered waters, or the so-called "high risk areas") have been calculated in the amount of US$ 2.3-3 billion (costs of additional fuel, wages, possible delays in carriage and similar)[20].

c. International Cooperation Costs

The costs of sustaining state navies' presence in the Somali region are considerable. For example, the US Navy spends an average amount of US$ 82,794 per day per vessel[21]. According to One Earth Report, an estimated US$ 2 billion is spent annually on combined international naval operations in the Gulf of Aden/Somalia region[22], whereas related anti-piracy organizations[23] have a combined yearly budget of US$ 24.5 million[24].

d. Insurance Costs

According to the AIV analysis[25], the insurance industry can expect a total premiums earning in the amount of US$ 100 million[26] per year, whereas individual insurance premium costs have started to decrease due to the increased number of insurance companies offering specialized piracy insurance covers[27]. Currently, an average war risk insurance policy amounts up to US$ 150,000 per ship, per voyage[28]. In addition, a number of insurance companies offer further financial incentives when PSC services are contracted in combination with the insurance coverage[29].

The rise in insurance premiums has prompted several big shipping companies to charge the so-called "piracy-tax", enforced through a surcharge of, according to one example, US$23 per container, amounting to an approximate US$300,000 per

20 *Pristrom*, *supra note 8*.

21 *Id.*

22 *Bowden*, *supra note 6*, at 16.

23 For specific information on the organizations, see: *infra note 61*.

24 *Bowden*, *ibid*, at 20.

25 *AIV*, *supra note 10*, at 35.

26 A study published by German Institute for Economic Research (DIW) steered a considerable debate and opposition coming from maritime industry's circles. The study claims that the insurance industry earns a US$ 400 million in profit through additional premiums related to piracy insurance coverage. Lloyd's Market Association (LMA) reacted strongly by stating that the total earnings would not be sufficient to cover the costs of a single total loss, and that the findings on the study are erroneous and inflammatory. For more on this, see: Munro, *Industry reacts angrily to suggestion it has vested interest in piracy*, Insurance Day, July, 26 (2010).

27 See: *infra F.a*.

28 *Bowden*, *supra note 6*, at 10-11.

29 See: *infra E.c*.

passage[30]. This practice has continued over the years, and the latest figures amount to the value of U$ 100 per container[31].

e. Coastal Communities/Global Community Costs

Coastal communities have also felt a considerable strain of piracy-caused damage. According to one source, the Indian tuna industry experienced a 30% decline in tuna-catches in 2008[32]. Kenyan authorities claim that pirate threat creates a significant strain on the cost of imported goods, according to some sources up to 10%[33], and loss in the tourism sector to the amount of US$ 139 million annually[34]. Seychelles is claiming considerable losses in economic revenue[35].

The world economy has been directly affected by pirate attacks through the daily conversion of oil price index. According to Kontorovich[36], the hijacking of the supertanker *Sirius Star* caused a mini-turmoil of oil prices, which serves as an important indicator to what further similar attacks might provoke[37]. In addition, the PIRA Energy Group calculated that the piracy threat has made an indirect raise in the price of barrel (for about 40 cents) when crude oil is transported through the high-risk areas[38].

Keeping in mind the increasing level of violence observed during the recent pirate attacks (the use of heavier weaponry, like RPGs[39]), pirate attacks pose a serious threat to the marine environment in cases where serious damage to the vessel might lead to a pollution of marine environment. However, up to the present date, no serious marine pollution incidents caused by a pirate attack have been reported[40].

---

30 See: CMA-CGM, *Aden Gulf Surcharge*, Press Release, December, CMA-CGM, 2008.

31 *Bowden*, *supra note 6*, at 10-11.

32 FIS, *Piracy leads to Drop in Indian Ocean Tuna Catch*, FIS World News, January, 26 (2009).

33 *Bowden*, *supra note 6*, at 21. According to the same source, Seychelles's economy is affected to the extent of US$ 10.5 billion yearly, *Bowden*, *id.* Also see the impacts on Taiwan and Nigeria, *Bowden*, *ibid.*, at 22. In addition, having in mind the possible re-routing of vessels around the Cape of Good Hope, Egypt could see a decline in its Suez Canal revenue up to US$ 642 million yearly, *Bowden*, *ibid*., at 24.

34 See: *Bento*, *supra note 2*, at 109.

35 See: *Bowden*, *supra note 6*, at 21.

36 *Kontorovich*, *supra note 3*, at 245.

37 The same incident was confirmed by Bento, see: *Bento*, *supra note 2*, at 110.

38 See: Holmes, *The Somali Pirate Attacks Are Taking a Toll on Oil Prices*, Business Insider, March, 21 (2011).

39 See: *infra D.a.*

40 For a dramatic incident involving the Greek flagged supertanker *Maran Centaurus*, and a "close-call" with environmental disaster and death to the persons on board, see: Eichstaedt, *Pirate State: Inside Somalia's Terrorism at Sea*, 2010, Chicago: Lawrence Hill Books, 2010, at 174.

It is difficult to predict the future volume of pirate-related costs. Despite the overall lower figure in 2010 as opposed to the previous years, the increasing number of marine insurance companies offering competitive premium prices and a considerable level of non-reporting of pirate-related incidents prevents an objective analysis of the actual losses. Since the international community still lacks a proper strategy regarding the threat from maritime piracy in general, and in particular cases (such as the region of Somalia/Gulf of Aden), it may safely be concluded that the issue will persist to cause a serious threat to the maritime security[41]. The worrying side-effect of such a predicament is the observed increase in ransom figures, and the reported increase of violence as exhibited by the pirates in the recent attacks, the combination of which may lead to unexpected and troublesome financial burdens in the near future, not to mention the danger such behavior creates for the seafarers.

Whereas some authors suggest that piracy represents no more than a regional problem[42], the belief of the present author is that the safety of passage through maritime commerce lanes, like the Somalia coastline and the Gulf of Aden passage which are considered to be important so-called "sea-lanes of communication" areas (SLOC), is much more than merely a pure issue for the shipping companies and a few local coastal states to worry about[43]. A backset in the continuous (and safe) flow of vessels and goods at any important maritime choke point, including Somalia[44], will produce a number of negative effects on the global economy, as shown previously[45].

Therefore, an investment in maritime security is the key element of a partial answer to the piracy threat[46]. What remains to be seen is whether such an investment will focus on internationally governed security, privately enforced security, or a combination of both.

---

41 *Cf.*: Liss, *Privatising the Fight against Somali Pirates*, Working Paper No.152, Asia Research Centre, Murdoch University, 2008, at 5-6.

42 "*What can be said with somewhat more authority is that piracy does not pose a threat to international maritime trade (which presently generates annual revenues in excess of $7 trillion), much less to the global economy. Piracy is a regional problem, the effects of which fall disproportionately on those states that are most severely affected by the phenomenon…*", *Chalk*, *supra note 4*, at 2.

43 *Cf.*: "*Many also believe that protecting national maritime security, including securing sea lines of communication and ensuring freedom of navigation, is the proper domain of naval forces rather than private actors. In this view, it is for governments, and not profit- motivated private companies, to provide military services that protect against piracy*", Liss, *Privatising the Fight against Somali Pirates*, Working Paper No.152, Asia Research Centre, Murdoch University, 2008, at 18.

44 See: *infra D*.

45 *Cf.*: Odeke, *Somali Piracy - Effect on Oceanborne Commerce and Regional Security and Challenges to International Law and World Order*, A&NZ Mar LJ, 25, 3 (2011).

46 See: *infra C.b*., where it is argued that piracy cannot be defeated on the sea.

C. PUBLIC AND PRIVATE SECURITY IN THE MARITIME SECTOR

The emergence of a wider scope of use of private security[47] is closely connected to the modern-time warfare[48], where, more frequently in the last decade, governments rely on PSCs[49] to perform functions traditionally reserved[50] for government institutions, such as the armed forces[51]. Hernandez offers a summary list of conditions[52] that have influenced the increasing employment of PSCs, including the modern trend

47 For a historical perspective of the use of PSCs, see: Ortiz, *Private Armed Forces and Global Security: A Guide to the Issues*, 2010, Oxford: Praeger, 2010, Chapter 2. For types of activities usually performed by PSCs, see: *Ortiz*, *ibid.*, at 93 *et seq*. For a thorough research into the regulation of the PSCs' activities, see: Nemeth, *Private Security and the Law*, 2005, Boston: Elsevier Butterworth Heinemann, 2005.

48 For a number of examples of the employment of PSCs in the second part of 20th century, see: Isenberg, *Shadow Force: Private Security Companies in Iraq*, 2009, London: Praeger Security International, 2009, at 2.

49 PSCs are similar to organizations usually referred to as "private military companies" (PMC), the difference being that PSCs are usually defined as defensive oriented services aimed at the protection of persons and property, whereas PMCs offer armed offensive services and are usually contracted by governments [for more information, see: Hernandez, *'Pirates' in the Sea: Private Military and Security Company Activities in Southeast Asia and the Philippines case*, Working Papers Series, no. 9, Global Consortium on Security Transformation (GCST), 2010]. These two types of organizations are commonly referred to as "PMSCs" ("private military security companies"). The Montreux Document provides for the following definition: "*'PMSCs' are private business entities that provide military and/or security services, irrespective of how they describe themselves. Military and security services include, in particular, armed guarding and protection of persons and objects, such as convoys, buildings and other places; maintenance and operation of weapons systems; prisoner detention; and advice to or training of local forces and security personnel*", ICRC, *The Montreux Document: On pertinent international legal obligations and good practices for States related to operations of private military and security companies during armed conflict*, 0996/002 08.2009 1,000, International Committee of the Red Cross, 2009, at 9. Note that the term PMSC often also refers to "private maritime security companies". Singer also uses the term "PMC", referring to "private military firms", see: Singer, *Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry and Its International Security*, International Security, 26, 3 (2001-2002). Also, Isenberg uses the term private security contractors (PSCs), see: *Isenberg*, *supra note 48*, Preface. For more specific categorization, see: *Isenberg*, *ibid.*, at 25. Ortiz analyses in detail the scope of service provided by PMCs, see: *Ortiz*, *supra note 47*, at 48-49. For a bibliography of the relevant sources (up to 2005), see: ICRC, *Selected Bibliography on Private Military and Security Companies*, 15 December, International Committee of the Red Cross, 2005. Also, see (up to March 2008): Muir S. Fairchild Research Information Center: *Private Military Companies Bibliography*, available at: http://www.au.af.mil/au/aul/bibs/pmc08.htm, last visited on 20 September 2011.

50 An often quoted reference: "*… a human community that (successfully) claims the monopoly of the legitimate use of physical force within a given territory*", by Max Weber in "Politics as a Vocation", available in: Mills, *From Max Weber*, 1997, London: Routledge, 1997, at 78.

51 For a comprehensive study of private land security in the United States and abroad, see: Storm, *The Private Security Industry: A Review of the Definitions, Available Data Sources, and Paths Moving Forward*, RTI Project Number 0212315.001.001, Research Triangle Park, 2010.

52 *Hernandez*, *supra note 49*, at 1.

of downsizing the armies (leaving an abundance of military and related experts to be employed by PSCs), an increasing number of low-scale conflicts around the Globe, and a desire of governments to reduce the engagement of their own military forces in order to influence the opinion of domestic population[53]. Singer places the momentum at the end of the Cold War era, reflected through a "vacuum" in the security market, the transformation of the nature of modern warfare, and the privatization phenomena[54] entering the security arena[55]. Ortiz states that the modern PSCs industry is highly competitive, continuously participating in public tenders[56] and earning a considerable profit[57], which, according to some sources, amounts to US$ 200 billion annually[58] (out of which, according to another [older] source, at least half of the income belongs to the PMC companies[59]).

In addition, the need for additional security provided to vulnerable (maritime) commercial spots (energy sources and installations, trade lanes, communication centers) often requires specialized and dedicated private security options. Liss observes

---

53 For example, the size of private military security companies' personnel in Iraq is the second largest, next to the size of the US deployed troops, see: *Hernandez*, *supra note 49*, at 7. In 2006, the ratio was 1 contractor to 1.4 soldiers, see: Bauman, *Betraying Our Troops: The Destructive Results of Privatizing War*, 2007, New York: Palgrave Macmillan, 2007, at 7. Later reports indicate a number of PSC personnel in the amount of 120.000 in Iraq alone, see: *Isenberg*, *supra note 48*, at 8. Same author compares the presence of PSCs in the First Gulf War, Bosnia and Iraq, see: *Isenberg*, *ibid.*, at 15. Similarly, Ortiz offers data on PSCs' involvement in Iraq and Afghanistan, *Ortiz*, *supra note 47*, at 146.

54 For a comprehensive study of the interrelationship between the governmental, inter-governmental, non-governmental and private security interests, see: Shearing, *The New Structure of Policing: Description, Conceptualization, and Research Agenda*, NCJ 187083, U.S. Department of Justice, 2001.

55 *Singer*, *supra note 49*, at 193.

56 For examples of cooperation between governments and PMCs, see: Kinsey, *Corporat Soldiers and International Security*, 2006, London: Routledge Taylor & Francis Group, 2006, at 98 *et seq*.

57 *Ortiz*, *supra note 47*, at 5. The same author explores the public debate related to the use of P(M)SCs, where "*… supporters see them as flexible and cost-effective alternatives to state soldiers and police, facilitating commercial activity into otherwise unviable markets, and even as prospective peacekeepers*", and "*… critics … approach them as agents undermining state authority, intending to capture the natural riches of the developing world for the benefit of multinational corporations (MNCs), and ultimately fostering underdevelopment and conflict*", *Ortiz*, *ibid.*, at 7. Ortiz also underlines the neoliberalism and privatization as two important aspects of modern times that led to a wide-spread use of PSCs in general, see: *Ortiz*, *ibid.*, at 115-128. See especially the categorization of private security as a "quasi-public good": *Ortiz*, *ibid.*, at 119-120, as the "public-private partnership" in security: *Ortiz*, *ibid.*, at 123-126.

58 See: *Isenberg*, *supra note 48*, at 3. The same author indicates that the security is often tied to a number of different enterprises, such as is the example of the reconstruction work in Iraq where around 12% of each reconstruction contract's value is spent on security, see: *Isenberg*, *ibid.*, at 26.

59 *Kinsey*, *supra note* 56, at 2.

that "*… the lines between national and international security have become blurred and security challenges are today met by a range of diverse state and non-state actors*"[60].

Before proceeding to the PSCs' services in the maritime sector in general and the issue of armed guards in particular, a general overview of security efforts regarding the threat of piracy is to be presented.

a. International Effort

A combined international[61] and private effort to combat global maritime piracy has yielded positive results. According to the International Maritime Organization's (IMO) statistics[62], the average rate of successful pirate attacks has been reduced from 50% in 2008 to 20% at the present moment. The same source indicates that as of 20 July 2011, pirates have been holding a total number of 22 vessels and 656 seafarers, observing a steady decline in those numbers through 2011[63]. It is however impor-

60 Liss, *Privatising Anti-Piracy Services in Strategically Important Waterways: Risks, Challenges and Benefits*, GraSPP-DP-E-09-003 and OPU-DP-E-09-001, GraSPP's Ocean Policy Education and Research Unit, 2009, at 1.

61 International activity consists of a military and civil cooperation, and is divided into a number of combined or separate initiatives. These initiatives include: Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) and the connected European Union's Naval Force (EU NAVFOR) - ATALANTA Operation, Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) [an armed escort through the Gulf of Aden, for more information, visit: EU NAFOR Somalia, Maritime Security Centre: Horn of Africa, available at: www.mschoa.org, last visited on 20 September 2011; also, see: IMO, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters off the Coast of Somalia: Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for Ships transiting the Gulf of Aden*, Ref. T2-OSS/2.7.1, International Maritime Organization, 2009], Combined Maritime Forces (CMF) (regional cooperation established to provide naval security in the Somalia and Gulf of Aden waters; according to one source, over 14 states' navies have been active in the region, see: *RAND*, *supra note 5*, at 2, or, according to other sources, 17 states' navies, see: Clift, *Piracy: a brief overview*, Special Presentation, Hill Dickinson, 2010), Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS), Shared Awareness and Deconfliction (SHADE), IMO Djibouti Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and The Gulf of Aden (see: IMO, *Protection of Vital Shipping Lanes: Sub-regional meeting to conclude agreements on maritime security, piracy and armed robbery against ships for States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea areas*, C 102/14, International Maritime Organization, 2009), Maritime Security Patrol Area (MSPA), Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery (ReCAAP) (for more information, see: ReCAAP Information Sharing Centre, available at: http://www.recaap.org/, last visited on 20 September 2011). For more individual information, especially concerning the states' navies protection convoys, see: England, *Piracy - Gulf of Aden*, Loss Prevention Briefing, 16 July 2010, North of England, 2010. For more information on various types of cooperation to combat the piracy threat, see: Wilson, *The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy*, Stan. J. Int'l L., 43, 243 (2009).

62 IMO, *Piracy: Orchestrating the Response*, Launch of the Action Plan to promote the 2011 World Maritime Day Theme: Piracy, IMO Headquarters, London, 2011.

63 According to Bowden, around 1,600 acts of piracy occurred in the period of 2006-2010, with 54 casualties reported, see: *Bowden*, *supra note 6*, at 6.

tant to stress that, according to the latest available data[64], around 22% of successful aversions of pirate attacks came from the assistance of states' navies, whereas the remaining successful defense operations are to be ascribed to the crews and armed guards on board vessels. This latest figure indicates the level of use of armed guards in practice, although no definite data is obtainable.

The public spending on sustaining military and civilian presence in Somalia and the Gulf of Aden region is considerable[65]. For example, the EU NAVFOR operation uses US$ 8.3 million just for Operational and Force Headquarters, whereas the participating nations cover the costs of the navies involved[66]. Whether the issue of maritime safety regime will be reserved to the state competence or shared with private resources can become, according to some authors, a question of a cost-benefit analysis. Thus, according to the so-called "interest-driven" theories, states cooperate as long as the advantages of such cooperation are higher than the calculated costs[67]. This could potentially lead to a situation where high costs of supporting naval engagement, when compared to relatively acceptable rates of hiring PSCs, deter governments from pursuing an option of state involvement and the so-called "state-controlled violence".

b. Privatization of SLOCs

The issue of armed guards employed on board vessels and the PSCs' armed maritime patrols engaged in pirate-infested waters alongside passing vessels brings upon considerations relevant to both the private (to be discussed in the later text) and public (maritime and security) law. The public law issues concern a long-term perspective or providing security not only to the individual vessels, but also to the maritime choke points ("maritime choke points" being defined as places of high annual concentration of shipping), such as is the Gulf of Aden, which is one of the most congested maritime routes of commerce. Should the security of vessels become dependent on PSCs that act in high seas and/or territorial waters (or other relevant maritime zones as defined by the United Nations Convention on the Law of Sea [UNCLOS][68]) of unstable political regimes, it is questionable to what extent the

64 See: INCE, *Piracy: Issues arising from the use of armed guards*, March, INCE & CO - International Law Firm, 2010, at 2.

65 See: *supra A.c*, for the estimated costs.

66 See: EU, *EU naval operation against piracy (EU NAVFOR Somalia - Operation Atalanta)*, EU NAVFOR/06, EU Council Secretariat, 2009.

67 Stiles, *Who is keeping the sea safe? Testing theories of international law compliance*, Cooperation and Conflict, 45, 2 (2010), at 141.

68 See: *supra note 4*.

PSC' behavior could be effectively controlled by relevant jurisdictions[69]. Furthermore, if the presence of international task forces is reduced, given the expected performance of the PSCs, the PSCs would in practice gain control over the (safe) flow of goods through specific maritime choke points and thus become a possible stakeholder within the context of security at sea regarding the safe carriage of persons and goods[70]. Should they ever achieve such a status, it is dubious to what extent would that be beneficiary to the freedom of navigation as established by the UNCLOS and respected by modern coastal states. Lehr and Lehmann refer to the recent contract between the Somalia's Transitional Federal Government (TFG) and one PSC that was given a two-year mandate with the purpose of creating the Somali Coast Guard. As authors observe, "*… in a way of speaking, this would be a fight between Somali pirates on the one side and privateers with a government-in-exile letter of marquee on the other*"[71] (having in mind the dubious nature of the TFG in Somalia[72]).

Thus, the employment of the PSCs (and national armed forces at large) should only serve as an interim solution, until a proper model of reshaping the unstable political regimes into effective governments can be found[73]. Only a fully operational and stable coastal state can provide for a satisfactory solution to the issue of piracy at large, and no amount of national or private armed forces in such areas can achieve the desired effects.

D. SOMALIA AND GULF OF ADEN PIRACY

Discussing the re-emergence of piracy as a global phenomenon, Bento presents[74] a number of factors that have led to this occurrence. The inter-relationship of increased global maritime trade, combined with political instability in certain re-

69 Salzman enumerates the most prominent concerns regarding the use of private military companies. According to the author, the use of PMCs can potentially lead to the undermining of the states' use of monopoly on violence, increase the war engagement without the due process of democratic accountability, and prioritizing the private before the public good, see: Salzman, *Private Military Contractors and the Taint of a Mercenary Reputation*, International Law and Politics, 40, 4 (2008), at 860 *et seq*.

70 One such consideration goes into an extreme: the privatization of the part of the Somalia coastline, where the "owner/operator" of the territory/maritime zone would be responsible for the secure carriage of goods and persons, and be given a right to charge passing ships, see: Kirell, *Could Profit Motive Put and End to Piracy?*, ABS News, May, 8 (2009) and Leeson, *Want to Prevent Piracy? Privatize the Ocean*, National Review, April, 13 (2009).

71 *Lehr*, *supra note 4*, at 20.

72 For more on the issue, see: *infra note 107*.

73 For concrete consideration over the issue, see: *Eichstaedt*, *supra note 40*, at 181 *et seq*.

74 *Bento*, *supra note 2*, at 107.

gions (Somalia being a prime example) and technological improvements[75], has led to an increased pirate activity[76]. Alongside the Somalia and the Gulf of Aden region, the Red Sea, the Indian Ocean, the Caribbean, the Straits of Malacca[77], the South China Sea[78] and the Niger Delta[79] are known areas of pirate activity[80]. Due to the size and the overall organizational structure of the modern-day pirates, modern piracy is often categorized as an instance of international) organized crime.[81]

Out of the different mentioned maritime zones where piracy attacks are frequent, the Somalia coastline and the Gulf of Aden (see the figure below) capture the attention of the world public as the "hot-spot" of piracy. There are numerous factors that have influenced the build-up of piracy in the Somalia region and the Gulf of Aden. Aside from the political instability in Somalia, and the inability of the "government" (intentionally left under apostrophes, to indicate the ineffectuality of a "single" political regime in the country[82]) to enforce law and order, a number of studies and reports indicate that the initial armament of locals developed as a

75 For more on this issue, see: Sullivan, *Piracy in the Horn of Africa and Its Effects on the Global Supply Chain*, J. Transp. Sec, 3, 2 (2010).

76 For an extended list of factors, see: Chalk, *The Maritime Dimension of International Security*, FA7014-06-C-0001, RAND - Project Air Force, 2008, at 11-14.

77 For a general overview, see: Dali, *Piracy attack in the Malacca Strait*, August, ATLAS Service Partners, 2001.

78 For more information on the piracy in Southeast Asia, and the employment of PSCs, see: Liss, *The Privatisation of Maritime Security - Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?*, Working Paper No. 141, Asia Research Centre, 2007. See also: McKinnon, *Maritime Piracy: A Hong Kong Perspective*, Working Paper Series, City University of Hong Kong, Hong Kong Centre for Maritime and Transportation Law, 2011, and, an older analysis: Keyuan, *Piracy at sea and China's response*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 3, August (2000).

79 See: Ilogu, *Chidi Ilogu on...* Maritime Risk International, March, 1 (2008).

80 For a comprehensive study and comparison of anti-piracy activities in major global pirate-endangered regions, see: Riggs, *Piracy in the Horn of Africa: A Comparative Study with Southeast Asia*, Master's Thesis, December, Naval Postgraduate School, Monterey, Californa, 2009, and, Maouche, *Piracy along the Horn of Africa: An Analysis of the Phenomenon within Somalia*, Master's Thesis, July, IFSH, 2010.

81 For example, see: *Ortiz*, *supra note 47*, at 67.

82 See the speech of Mr. Justice David Steel in: *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd.*, *supra note 9*, at 12. For more background information on Somalia, see: Silva, *Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law*, Va. J. Int'l L., 50, 554 (2010). For a detailed account of the political situation in Somalia (and Eritrea), see: UNSC, *Letter dated 18 July 2011 from the Chairman of the Security Council Committee pursuant to resolutions 751 (1992) and 1907 (2009) concerning Somalia and Eritrea addressed to the President of the Security Council*, S/2011/433, United Nations Security Council, 2011.

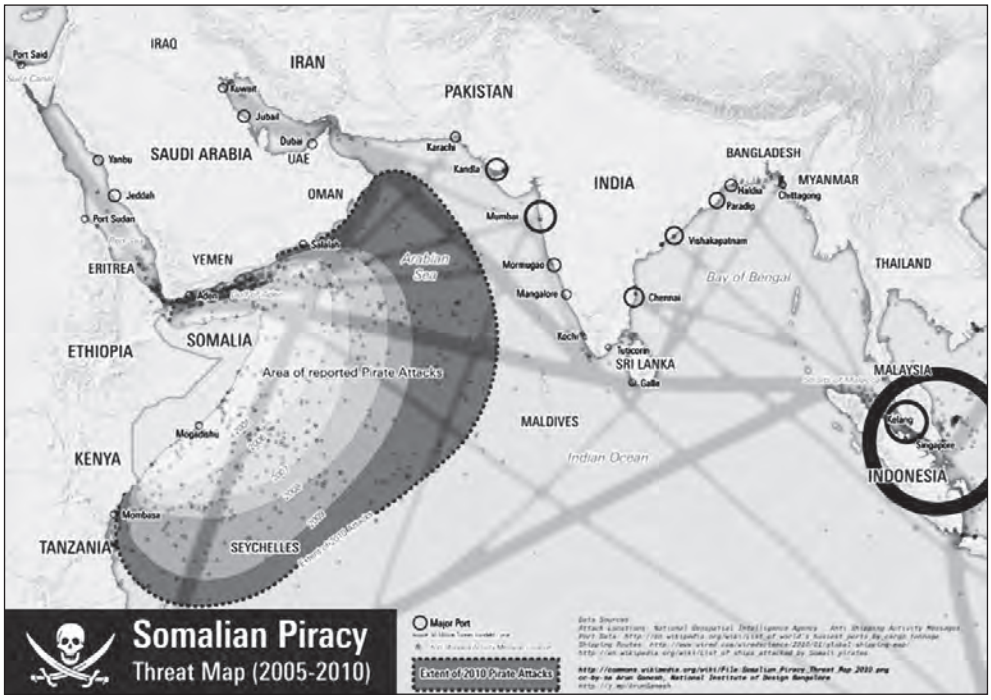
response to the considerable size of illegal fishing[83] by foreign trawlers, and the continuous dumping of toxic waste along the Somali cost[84]. Today, Somalia is a "failed state" with no effective government since 1991, ruled by local warlords involved in arms/drugs trade and constant warfare, and offering little possibility for any sort of industrial/business development. In addition, hunger and natural hardships create additional problems for the local population, which faces poverty[85] and deprivation of human rights[86].

83 The phenomenon known as the "illegal, unreported and unregulated" (IUU) fishing is a known issue, affecting a large number of coastal states' communities, and producing an annual cost to the predominantly developing countries to the excess of US$ 2-15 billion, see: Foundation, *Pirates and Profiteers: How Pirate Fishing Fleets are Robbing People and Oceans*, EJF: 2005, Environmental Justice Foundation, 2005, at 2, and especially at 7.

84 *AIV*, *supra note 10*, at 14. Also, see: UNEP, *National Rapid Environmental Desk Assessment – Somalia*, United Nations Environment Programme, Special Report, 2005, at 133, and, Hussein, *The Evidence of Toxic and Radioactive Wastes Dumping in Somalia and its Impact on the Enjoyment of Human Rights: A Case Study*, United Nations Human Rights Council 14th Session, Panel discussion on Toxic Wastes, Geneva, 2010.

85 Thus, the prospect of piracy seems to be appealing to a part of younger population, given practically no other choice of "career".

86 For more on the issue of Somalia, see: Liss, *Privatising the Fight against Somali Pirates*, Working Paper No.152, Asia Research Centre, Murdoch University, 2008, at 2-3. For more detailed analysis of the situation in Somalia, see: Bernal, *Somali Piracy: Jurisdictional Issues, Enforcement Problems and Potential Solutions*, Georgetown Journal of Internationl Law, 41, January (2010). For a US perspective, see: Bronwyn, *Somalia: A New Approach*, Council Special Report No. 52, Council on Foreign Relations, 2010. For general perspectives, see: Lehr, *supra note 4*, at 8 *et seq*. For more on the issue, also see: Hansen, *Modern Piracy as a Subject of Academic Enquiry*, 19 December, International Relations, 2008.



Somalia Piracy Threat Map 2005-2010 [87]

a. Pirate Business Model

Pirate "*entrepreneurs*" have established the so-called "*pirate business model*"[88]. A "mother ship" carries pirates and their equipment far from the coastline in search of possible targets. Once a good target is spotted, and providing there is no visible navy (or PSC) escort nearby, the mother ship releases two to three attack skiffs, with pirate-soldiers armed with different types of weapons (including rocket propelled grenades - RPGs), satellite phones and other equipment, ready to take the target-vessel by use of force. Pirate attacks[89] result in stealing and robbery of goods, re-sale of captured

87 Source: Wikimedia Commons: *Somalia Piracy Threat Map 2010*, available at: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Somalian_Piracy_Threat_Map_2010.png, last visited on 20 September 2011.

88 Perhaps the most detailed account of the inside stories and life of the Somali pirates, see: Bahadur, *The Pirates of Somalia: Inside Their Hidden World*, 2011, New York: Pantheon Books, 2011. Also, see: Russell, *Who Rules the Waves? Piracy, Overfishing and Mining the Oceans*, 2010, New York: PlutoPress, 2010, Chapter 4.

89 For a detailed analysis of different phases of the pirate attack, see: Herbert-Burns, *Compound Piracy at Sea in the Early Twenty-First Century: A Tactical to Operational-Level Perspective on Contemporary, Multiphase Piratical Methodology*, in: *Lehr*, *supra note 4*, at 97 *et seq*.

vessels[90], kidnapping and payments, and other similar misconduct. Pirates usually use intimidation by a demonstration of force coming for the use of "small" guns, whereas lately, more reports indicate the use of heavier weaponry[91]. Recent reports even suggest that the pirate teams are being "… *sent out without the fuel to return*"[92].

According to one report[93], pirate groups or "clans" use loans to finance their enterprise. Thus, a successful attack, resulting in hijacking and ransom payment, is a *conditio sine qua non* for the survival of such a group, due to the fact that so-called financiers/sponsors often threaten the pirates, should they fail to produce successful results, with the safety of their families back on the shore. Thus, as one author concludes, the "… *pirates become increasingly desperate the longer they are at sea*".[94] According to Cochrane, the modern pirate enterprise can be classified as organized crime[95]. Using information gathered through personal contacts and UN reports, Cochrane prepared a rough estimation of the division of interest arising out of a successful ransom payment. The pirate-soldiers involved in the actual boarding/seizure/hijacking operation receive around 30% of the income (according to Wilson, a pirate-soldier is paid an average amount of US$ 10,000 per a successful attack[96]), the ground militia responsible for the pirate bases' security receive around 10%, the local community around 10% (this being an important method of winning the "hearts and minds" of the local populace, facing all the hardships previously described), the financier around 20% (according to some reports, piracy creates corruption, as is seen as a good way to earn "easy" money, and it could be seen as a sort of illegal "*pirate joint-stock corporation*" enterprise[97]), and the sponsor (usually a local warlord or influential militia leader or arms dealer) around 30%.

---

90 For more on the phenomenon known as the so-called "phantom ships", see: *Chalk*, *supra note 76*, at 6. Also, see: *Herbert-Burns*, *ibid.*, at 96 and 113-115.

91 See: see: *Herbert-Burns*, *ibid.*, at 111.

92 See: Article, *Armed guards prove a sticking point as insurers try to clarify cover*, Lloyd's List, July, 7 (2010).

93 Lodge, *Maritime Liaison Office Bahrain*, Combating Piracy Hamburg, March, Hamburg, Germany, 2011.

94 *Lodge*, *ibid*.

95 Cochrane, *Treasure ships*, Money Laundering Bulletin, March, 15 (2010). For more on the named and other relevant Security Council resolutions, see: *Guilfoyle*, *supra note 4*, at 64 *et seq*.

96 *Wilson*, *supra note 61*, at 248. Such an amount represents an average 5-10 years' wage by local standards. According to a more recent data, an individual earning per a successful attack amount to a figure of US$ 50,000, see: Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*, 2011, Santa Barbara, California: Praeger, 2011, at 50.

97 According to some sources, the organized crime connections can be traced to areas outside of the region, such as is one example referring to direct communication between the pirates and London, see: *Bahadur*, *supra note 88*, Chapter 3. Also, see: Tremlett, *Somali pirates guided by London intelligence team*, The Guardian, May, 11 (2009).

Chalk has taken all the previously mentioned factors into consideration, and concluded that the main dangers of piracy are the following: "*(a) threat to the lives, (b) fraud, stolen cargos and delayed trips and could undermine a maritime state's trading ability, (c) encouraging corruption among elected officials and bureaucrats, and, (d) potential to trigger a major environmental catastrophe*"[98].

b. Incidents in the Somalia/Gulf of Aden Region

Today, the Somalia and the Gulf of Aden "host" a highest annual reported pirate-related incidents. According to a number of studies[99], around 33,000 vessels pass the Gulf of Aden/Somalia coastline annually, and out of that amount, less than 1% of vessel witness attempted/successful pirate attack[100]. According to the data presented at the European Security and Defence Forum, 0.5% of vessels passing through the Gulf of Aden get attacked[101]. Current statistics of pirate-related incidents[102], as of 18 August 2011, according to the IMB Piracy Reporting Centre (PRC)[103], amount to the following figures:

98 Chalk, *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solution*, CT-317, RAND Corporation, 2009, at 4.

99 For example: Gortney, *Statement of Vice Admiral William E. Gortney, U.S. Navy Commander, U.S. Naval Forces Central Command Before the House Armed Services Committee on Counter-Piracy Operations in the U.S. Central Command Area of Operations*, March, House Armed Services Committee on Counter-Piracy Operations in the U.S. Central Command Area of Operations, 2009.

100 For detailed information on the pirate attacks, see: EA, *Somalia Piracy: Successful & Attempted Hijacks*, 1 Jan 2008 - 22 Sept 2010, Exclusive Analysis, 2010.

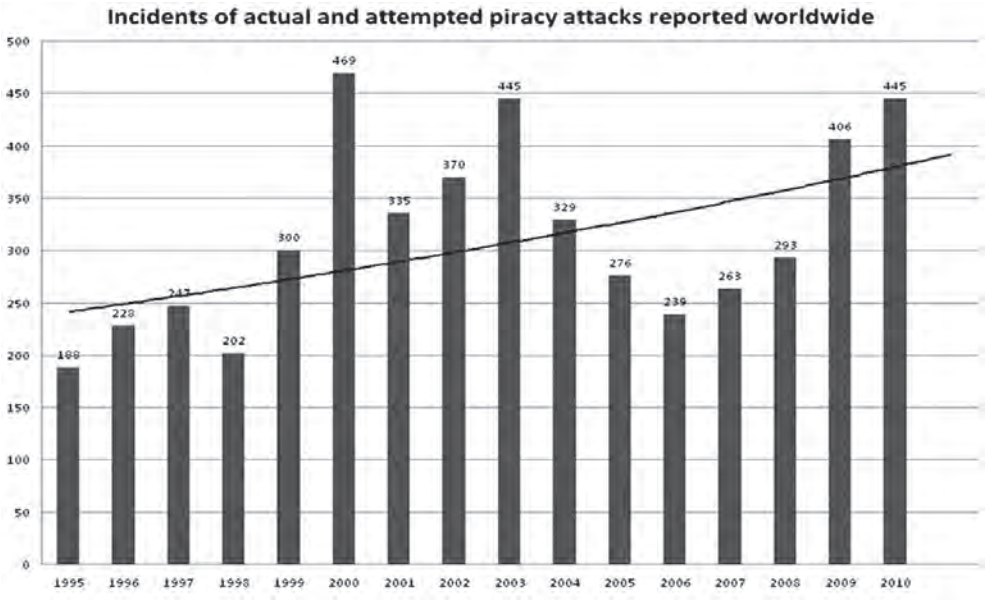
101 See: *Spearin*, *supra note 10*, at 2.

102 For a detailed account, including overall global pirate-related statistics and reports, see: IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships*, Report for the Period of 1 January - 30 June 2011, ICC International Maritime Bureau, 2011. Also, IMO publishes a monthly review of latest incidents, see, e.g.: IMO, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, July 2011, International Maritime Organization, 2011.

103 IMB Piracy Reporting Centre (PRC): *Pirate-related Incidents in 2011*, available at: http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsafigures, last visited on 20 September 2011. Also, see: International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, ICC Commercial Crime Services: *IMB Live Piracy Map 2011*, available at: http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map, last visited on 20 September 2011. The same agency offers live piracy reports centre, see: International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, ICC Commercial Crime Services: *Live Piracy Report*, available at: http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report, last visited on 20 September 2011.

Worldwide Incidents	Incidents Reported for Somalia	Current vessels held by Somali pirates
Total Attacks Worldwide: 314 Total Hijackings Worldwide: 31	Total Incidents: 178 Total Hijackings: 22 Total Hostages: 362 Total Killed: 7	Vessels: 18 Hostages: 355

In comparison, the following figure[104] offers the scale and scope of worldwide reported pirate attacks from 1995 to 2010, where, again, it is re-confirmed that the average number of pirate attacks steadily increases on the annual basis:



104 Source: Blue Mountain: *Piracy Statistics*, available at: http://www.bluemountaingroup.co.uk/maritime-security/piracy-statistics.asp, last visited on 20 September 2011.

E. ISSUE OF ARMED GUARDS

The armed guards[105] are usually defined as the "privately contracted armed security personnel" (PCASP)[106]. Another commonly used term is the so-called "*shipriders*"[107]. The employment of armed guards is by no means the only measure available to the shipping companies and related persons in charge of vessels. In fact, the use of PCASPs is often characterized as the last resort available to avert the threat of pirate attacks (in theory at least; in practice, the use of PCASPs has become frequent and preferred by the shipowners/operators; more on this issue in the further text). The maritime industry recommends the use of the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (BMP – current edition number 4)[108], which provides a detailed set of instructions for ship operators and masters of vessels regarding the preparation for pirate attacks, and offers a "model behavior" in cases of pirate attacks. This includes the use of special security equipment on board vessels, and crew training[109]. Another possibility is the use of armed convoys[110] (or escort

105 The 1977 Protocol I to the Geneva Conventions adopts a number of criteria which a "mercenary" or an armed guard needs to adhere to [for more on the issue, see: ICRC, *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I)*, Protocols additional to the Geneva Conventions, International Committee of the Red Cross, Diplomatic Conference of Geneva of 1974-1977, 1977, Article 47]. For a critique of this Convention, and its alleged inapplicability on the modern-day PSCs, see: Millard, *Overcoming Post-Colonial Myopia: A Call to Recognize and Regulate Private Military Companies*, Military Law Review, 175, June (2003). Another important international source is the "Mercenaries Convention", see: UN, *International Convention Against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries*, UNTS, vol. 2163, United Nations, 1989. For more on the issue, see: *Salzman*, *supra note 69*, at 874 *et seq*. For a comprehensive study of the issue, see: Milliard, *Overcoming Post-Colonial Myopia: A Call to Recognize and Regulate Private Military Companies*, 51th Graduate Course, Master's Thesis, The Judge Advocate General's Corps United States Army, 2003. Also, see: Österdahl, *The Public-Private in Armed Conflict: The Accountability of Private Security Companies*, Working Paper 2010:3, Uppsala Faculty of Law, 2010.

106 IMO, *Interim Recommendations for Flag States regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships in the High Risk Area*, MSC.1/Circ. 1406, International Maritime Organization, 2011, at 1.

107 *UNSC*, *supra note 82*, at 54.

108 Industry, *BMP4 - Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy: Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators, and Masters of Ships Transiting the High Risk Area*, Version 4 - August 2011, Witherby Publishing Groupd Ltd, 2011.

109 An IMO analysis has shown that around 45% vessels passing through the Somalia region do not adhere to the BMP recommendations, see: IMO, *Piracy: Orchestrating the Response*, *supra note 62*.

110 Such as is the example of the IRTC, see: *supra note* 61.

ships[111]), or military personnel on board vessels flying certain flags (the so-called Vessel Protection Detachments [VPDs])[112]. One method of deterrence is a choice of an alternative route over the Cape of Good Hope. However, such a method exhibits the issue of extra costs[113] for shipowners and other interested parties[114], comprising of extra fuel factor, time factor, an increase in freight rates factor, and the possible subsequent increase in the imported goods prices.

Finally, in case of the employment of PSCs, it is possible to choose between an armed and an unarmed option. Regarding anti-piracy services, according to Liss[115], most PSCs offer the following specialized services: (a) consulting, (b) specialized training of the involved personnel, (c) (armed) guards on board vessels or in accompanying escort vessels, (d) support in kidnapping scenarios, and, (e) protection of fisheries.

a. PSCs in the Maritime Sector

According to Hernandez, "*… the bulk of PMSC operations in Southeast Asia are maritime security activities*"[116], given the importance of the security of SLOCs and maritime energy installations (platforms, pipelines, etc.), partially due to the complexity of the task, and partially due to the lack of incentive provided by the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). This trend seems to be gathering its momentum in the Somalia region as well.

The UN Security Council latest report on Somalia indicates that up to the present date, no single vessel under the PCASP protection has been hijacked[117], this being a strong incentive towards the continuing use of this option. The same report

111 PSCs have begun offering escort ships services, see: HSMS, *Private ship escort guard against pirates*, 7 August, Hight Seas Maritime Security Ltd, 2011.

112 According to various press releases, Danish, Israeli, German and Russian marines and commandos are reported to have been present on board domestic registered vessels as a military escort/guard.

113 According to Townsend, this can lead to additional costs up US$ 2 million, see: Townsend, *No romance in modern piracy*, Maritime Risk Interntional, March, 23 (2009).

114 As presented in: IMO, *Piracy: Orchestrating the Response*, *supra note 62*.

115 Liss, *Privatising the Fight against Somali Pirates*, Working Paper No.152, Asia Research Centre, Murdoch University, 2008, at 7.

116 *Hernandez*, *supra note 49*, at 10.

117 *UNSC*, *supra note 82*, at 54. For examples of successful PCASP operations, see: Phillips, *Pirate attacks trigger armed guard coverage*, FeralJundi.com, December, 13 (2009), available at: http://feraljundi.com/1226/maritime-security-pirate-attacks-trigger-armed-guard-coverage/, last visited on 20 September 2011. For an incident involving a pirate getting shot by PCASPs, see: *Eichstaedt*, *supra note 40*, at 174.

indicates that the use of PSC services[118] in the Somalia/Gulf of Aden has risen drastically in the last two years[119], heightening the competition between private maritime security providers, thus potentially leading to the fall of prices of the employment of PSCs. Parallel to this growth, local coastal states have recognized the trend, and offered a number of subsidiary services (the right of establishment for the PSC companies, private escort vessels, armaments lease, etc.), in order to support the private security industry's efforts, and earn an extra profit available through such activities[120]. One possible negative outcome of such a trend is an increase in ransom payments, and the length of negotiations/vessel-crew detention periods[121].

b. Stakeholders' Positions

The Governments' (both the coastal states' and the flag states') approach towards the employment of armed guards witnessed a sharp change in the last two years. The US administration publicly endorsed the use of PSCs on board vessels as early as the 2008[122]. Other Governments and national maritime associations did not initially share such a view, but under the pressure from the industry, they resolved to a discrete change of attitude[123]. A good example of such a shift is the position of the German Maritime Association, which, following the flagging-out of German registered vessels to flag states supporting the use of armed guards[124], withdrew its opposing stance towards the employment of PCASPs[125], and openly

118 For a list of currently active PSCs in the maritime sector that offer services in Somalia, see: *UNSC*, *ibid.*, at 314.

119 *UNSC*, *ibid.*, at 54.

120 *UNSC*, *id.*

121 *UNSC*, *id.*

122 *Spearin*, *supra note 10*, at 2-3. Such a position was further strengthened by the adoption of the Maritime Security Directive, forcing US flag vessels to carry security teams on board when passing through high risk waters as defined by the Directive, see: Guard, *Maritime Security Directive 104-6 (Rev 5) - Guidelines for U.S. Vessels Operating in High Risk Waters*, Docket No. USCG-2009-0384, Federal Register / Vol. 76, No 9/2011, Department of Homeland Security - Coast Guard, 2009.

123 See e.g.: Reuters, *Spain allows armed guards on ships in danger zones*, Reuters, October, 30 (2009). Also, see: *infra note 129* on how the International Chamber of Shipping made a change in attitude towards the use of PCASPs.

124 According to one study based on a survey completed with 110 German shipping companies, one in ten uses the services of PSC, see: Knight, *Anti-piracy measures for sale in Hamburg*, FeralJundi.com, October, 25 (2010), available at: http://feraljundi.com/somalia/maritime-security-anti-piracy-measures-for-sale-in-hamburg-germany/, last visited on 20 September 2011.

125 For a legal consideration of German regulation regarding the use of PSCs, see: Salomon, *Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen - Rechtliche Implikationen*, PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 2, IFSH, 2011, at 25 *et seq*.

started to pursue an option of employing the federal police on German flagged vessels passing the endangered waters[126]. Provided this was a question of public moral and safety in terms of the use of firearms as opposed to the benefit derived from the tonnage tax based on the German registry of vessels, it would suggest that the economic rationale prevailed (however, it seems that the predominant motive was the safety of German flagged vessels' crewmembers). Recently, the German Federal Government has been considering the implications of the use of armed guards regarding criminal liability[127], thus effectively accepting the use of PSCs as a legitimate means of combating the piracy threat. Other Governments[128], such as the United Kingdom (UK), have until very recently remained firm regarding their opposition to the employment of armed personnel on board vessels, this view beginning to shift under the influence of/pressure from the shipping industry (and statistical data)[129]. Regarding the position of the maritime industry, the same change of view may be observed[130]. It is noteworthy to quote the International Group of P&I Clubs latest comment regarding this issue:

---

126 See: Article, *German owners swap flags to protect against pirates*, Lloyd's List, June, 14 (2010). See also: Editor, *Ausflaggung für Piratenschutz*, Hafen Report, Juni, 14 (2010). The same can be observed in Japan [see: Watanabe, *Japan may allow armed guards on ships to combat pirates*, The Asahi Shimbun, August, 20 (2011)], Denmark [see: Editor, *Danish Ministry of Justice sanctioned armed guards on board*, Sea News, January, 7 (2011)], Norway [see: Berglund, *Shipowners arm to fight piracy*, Norway International Network, January, 18 (2011)] and India [see: Editor, *India: Government to deploy armed guards on board cargo vessels*, Maritime Sun, May, 26 (2011)], to name a few relevant jurisdictions.

127 See: Article, *Piracy: criminal liability risks when using armed private security teams*, Internationallawoffice.com, September, 14 (2011).

128 See also: Commission, *Commission Recommendation of 11 March 2010 on measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships*, Official Journal of the European Union, L 67/13, 17.3.2010. (2010).

129 See: Blog, *UK government seeks to deter use of armed guards onboard*, Lloyd's List, January, 25 (2010); Also, see: Committee, Piracy: *Government Response to the Committee's Eighth Report of Session 2005-06 - Sixteenth Special Report of Session 2005-06*, HC 1690, The House of Commons, 2005, and, MCA, *Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and other Acts of Violence against Merchant Shipping*, MGN 298 (M), Maritime and Coastguard Agency, 2005. Insider information suggest that the UK Government is rethinking its stance over the issue, parallel to similar "change of heart" as observed in non-governmental organizations and industry associations, like the International Chamber of Shipping, see: INCE, *Piracy - Issues Arising from the Use of Armed Guards, Shipping, March*, INCE & CO, 2011. As a confirmation to the change in the official UK position regarding the use of PCASPs, see: Article, *UK U-turn on armed guards lifts threat of shipowner prosecution*, Lloyd's List, October, 12 (2011).

130 In a recently completed German study, a survey among the German marine insurance companies has shown that insurance companies favor the presence of military or armed personnel on board vessels, see: *Hernandez*, *supra note 49*.

"*However, the previous strong opposition of industry associations to the use of armed guards has softened in the light of increasing levels of piracy activity in areas distant from naval protection and against a background of increasing aggression against crews. There has been a shift from general opposition to more neutrality, and in high risk cases, positive support for the deployment of armed personnel*"[131].

The IMO's standpoint towards the employment of armed guards has gradually shifted from a strong opposition[132] to moderate disagreement, but at the same time, recognition of the *de facto* practice of employment of the PCASPs. Two recent documents address this issue: (a) Interim Recommendations regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships[133], which is addressed to the flag states and provides for basic guideliness regarding the adoption of a standpoint regarding the PCASPs (which should lead to the adoption of national legislation/acts regarding the issue of PCASPs), and, (b) Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships[134]. According to the latter document, the issue of PCASPs is not anymore focused on whether such services should or should not be adopted, but what the criteria[135] should be used in order to secure quality services. Thus, the IMO has recognized that the PSCs are often employed in practice.

c. Pro and Contra Arguments

The benefit of the employment of PSCs can be observed through a comparison between the costs of employment of state navies as compared to an increase in marine insurance premiums. Spearin thus compares the 2008-2009 figures, showing that the later expense is ten-times smaller than the public spending incurred[136]. Another benefit seems to go *hand-in-hand* to the shipowners/operators who have em-

131 IGP&I, *Piracy - FAQs*, Revised: September 2011, International Group of P&I Clubs, 2011, at 4.

132 IMO, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, MSC.1/Circ. 1334, International Maritime Organization, 2009, at 60-61.

133 *IMO*, *supra note 106*.

134 IMO, *Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships in the High Risk Area*, MSC.1/Circ. 1405, International Maritime Organization, 2011.

135 Such as: general due diligence, training, background information and previous employment, certificates, size of armed guard teams, etc., see: *IMO*, *Interim Guidance*, *supra note 134*.

136 *Spearin*, *supra note 10*, at 6.

ployed the services of armed guards. Spearin mentions a number of sources claiming that pirates generally tend to avoid shipping companies known for employing the PSCs[137]. Furthermore, the PSCs can adhere to the special needs of the shipowner/operator and provide flexible "working hours" (no need to depend on states navies' convoys). In addition, some PSCs have entered into special arrangements with insurance companies offering discounts on premiums if the PSC services are accepted[138], which under certain conditions can amount to as much as 50% reduction[139]. Certain marine insurance companies offer special shipowner liability policy, covering any liability resulting from the use of armed guards on board vessels[140].

Legal issues arising from the use of PSCs are still largely unanswered (due to the nature of such services, usually confidential). One such issue is the question whether the armed guards could potentially be treated as "pirates". The PSCs may offer "escort" vessels boarded with a team of highly specialized armed guards capable of engaging in both defensive and offensive actions. In cases of engagement, it is conceivable that such escort vessels can attempt to board alleged pirate vessels. This could possibly be interpreted as an act of piracy, according to UNCLOS Article 101, UNCLOS[141], and could also stand in contrast to Article 19, where the concept of free passage is "disturbed" by the introduction of weapons. For this reason, one solution presented to the PSCs is to formulate contracts in such a manner that the PSC guards become "*supernumeries*" to the crew of the protected vessel[142] (according to

137 *Spearin*, *ibid.*, at 10.

138 For more on such occurrences, see: *Harrelson*, *supra note 4*, at 297.

139 *Phillips*, *supra note 117*. The usual prices of PSC service amount to US$ 100,000 per passage or US$ 25,000 per a three-detachment team (*Spearin*, *supra note 10*, at 11.), and around US$ 12,000 per day per an escort vessel [see: Joubert, *Private security firms benefit from piracy*, France 24, November, 30 (2008). Also, see: Editor, *Private Security Firms Join Battle Against Somali Pirates*, October 26, Fox News, 2008]. However, as noted earlier, when a PSC service is contracted in combination with an insurance coverage, considerable discounts can be expected. As an example, see the Hart Security "Protected Gulf of Aden Voyages" service, which includes: "*Cover placed 100% at Lloyd's, Vessels protected by Hart Security Team during voyage, Piracy included within War coverage, Attractive insurance terms aligned with preferential market rates from Hart, Hull values up to USD 75,000,000, War P&I up to USD 75,000,000, Detention cover to protect Loss of Earnings if required, No deductible for Physical Damage Cover*", Hart: Land, Sea and Air Security: *Protected Gulf of Aden Voyages*, available at: www.hartsecurity.com, last visited on 20 September 2011.

140 *Phillips*, *supra note 117*.

141 See: *supra note 4*.

142 For more on this issue, see: *Spearin*, *supra note 10*, at 8. The "supernumeries" model is suggested as a proper way of retaining the P&I cover for the security personnel, see: Carden, *Piracy and Armed Robbery at Sea - How Best to Protect Seafarers: Piracy and P&I Insurance*, IGP&I Maritime Security Subcommittee, International Group of P&I Clubs, 2010.

which, arguably, such an "offensive" measure could be interpreted as a "defensive" operation of the crew).

Even after a shipowner/operator concludes a contract with a PSC employing thereby the services of armed guards, a number of public law issues persist. Whether arms are permitted on board vessels is a question of the coastal/flag/registration state legislation. Thus, in order to secure the services of PCASPs, it is not merely sufficient to sign a contract, but it is also necessary to ensure that the flag/registration state either allows or is not specifically against the use of arms on board vessels. Additionally, provided that the flag/registration state allows the use of firearms on board vessels, it is necessary to ensure the legal (dis)embarkation of PCASPs. Not all coastal states are willing to allow the passage of armed personnel through their maritime zone of control[143]. In practice, the armed guards are transported to vessels when they enter specific jurisdictions where their presence is tolerated. The Yemeni navy, for example, is reported to be offering transportation services[144], the Djibouti is offering a bureaucracy-friendly environment for the registration of PSCs firms/establishments[145], and recently, the Saudi Government has openly stated that they will tolerate the use of arms for self-defense, and thus, *de facto* open up its ports for the use of PSCs services[146].

One of the often-repeated arguments *contra* the employment of PSCs is a feared escalation of violence and related costs. This has led some authors, such as Harrelson, to openly ask for the prohibition[147] of employment of the armed guards on board vessels. Others claim that no such escalation is probable and that the likely result of armed personnel on board vessels will serve as a major deterrence factor[148], whereas the reported increase in the use of heavy firepower by pirates may be interpreted as a product of direct investment by pirates themselves, in order to make their business more prone to success and thus more profitable.

Another uncertain legal aspect of the PSC services is the issue of insurance coverage. The current uncertainty regarding the use of PSCs is how the armed guards' risk

143 For comprehensive information on coastal states' regulation regarding the use of arms on board vessels, see: UK P&I Club: *ICS & ECSA guide to flag state rules in respect of private armed guards*, available at: http://www.ukpandi.com/knowledge-developments/industry-developments/maritime-security-piracy/, last visited on 20 September 2011.

144 According to one study, the Yemeni navy charges up to US$55,000 per ship, see: Bateman, *Riding Shotgun: Armed Security Guards onboard Merchant Ships*, RSIS Commentaries 28/2010, S. Rajaratnam School of International Studies, 2010

145 See: Article, *Ships openly allowed to carry arms in Saudi waters*, Lloyd's List, May, 25 (2010).

146 See: *Lloyd's List*, *ibid*.

147 *Harrelson*, *supra note 4*, at 311-312.

148 Blog, *Armed marines will not escalate pirates' violence*, Lloyd's List, November, 25 (2010).

will be insured, and under which policy it should be insured. The so-called "*knock-for-knock*"[149] clauses introduced into the security contracts, and currently favored by the marine insurance industry, clearly separate the liability of PSCs from that of the shipowner/operator, by stipulating that the risk is borne where it occurs, meaning that the PSCs will cover damage suffered by their personnel, whereas the shipowners/operators/cargo interest will cover their own liability. The IMO adopted special recommendations regarding the insurance cover related to possible legal issues potentially arising from the use of PCASPs. First recommendation suggests that the PSCs should secure their own insurance coverage (company, personnel and third-party liability) and that such insurance should not fall within the scope of the shipowner's insurance policy[150]. This issue is however not fully covered, as the IMO recommendations recognize the need to hold individual council with the insurance policy providers in order to explore in detail the possibility of shipowners/operators and others being held liable for losses due to armed engagements of the employed PCASPs.

An often-debated issue is the question of the superior authority on board the vessel when a PCASP team is employed: who is primarily responsible for the (a) well-being of the crew, vessel and cargo, and (b) determination whether a danger from a pirate attack exists[151]. An IMO recommendation suggests the incorporation into a service contract of "… [a] *clear statement that at all times the Master remains in command and retains the overriding authority on board*"[152], marking a clear answer to any potential confusion arising from the relationship between the master of the vessel and the PCASP team leader. It is, however, possible to imagine certain objections coming from the PSCs regarding the necessity for the PCASP team leader to have a full-command capability when faced with situations requiring immediate response. One study[153] suggests that security service contracts may include clauses under which the master of the vessel is under an obligation to follow the instructions coming from the PCASP team leader. The same study also mentions possible issues arising from such scenarios, where these instructions lead to the re-routing of vessels (a decision that may stand in conflict with obligations as previously established through charter and carriage contracts). In addition, when lives of crewmembers and

149 For contractual difficulties that might arise out of the security contract in cases of pirate attacks, see: Martin, *Fighting Piracy with Private Security Measures: When Contract Law should tell Parties to Walk the Plank*, American University Law Review, 59, 5 (2010), at 1376 *et seq*.

150 *IMO*, *Interim Guidance*, *supra note 134*, point 3.1.

151 See: Carden, *Maritime Piracy and Insurance*, Combating Piracy Hamburg, March, Hamburg, Germany, 2011.

152 *IMO*, *Interim Guidance*, *supra note 134*, point 3.3, Annex, at 6.

153 *INCE & CO.*, *supra note 64*, at 2.

marine environment are endangered, international regulations impose strict duties on masters to act in order to preserve life at sea and protect the marine environment. One such obligation, as pointed out by the afore-mentioned study, is contained within the SOLAS Regulation[154], in Article 34(1), where it is clearly stated that no person shall interfere with master's actions regarding the previously mentioned situations[155].

Finally, a recent Lloyd's List article, signed by BIMCO[156], enumerated a number of legal concerns regarding the use of PSCs. The first issue prompted a possibility of pirates claiming to be acting in self-defense. This may be difficult to prove, especially having in mind the difficulty that shipping companies face when trying to prove that they have experienced a pirate attack. The second point raised the question regarding the use of deadly force (by the PCASPs). Should the PCASPs need to resort to the use of force, the IMO recommends that "*… in no case should the use of force exceed what is strictly necessary, and in all cases should be proportionate to the threat and appropriate to the situation*"[157], whereas professional practice and court apprehension should provide, if the need requires, further clarification. A further interesting issue is the question of possible legal risks regarding a negligent behavior of PSCs. Again, the IMO suggests that employers should consult their insurers regarding the specifics of their insurance policies and possible inter-relationship with the PSCs' owned insurance policies.

One point raised by BIMCO deserves closer attention. BIMCO recognizes a need for more clarification regarding the "policing" of PSCs and PMCs, as they view private security to be a considerably different service when performed on land as opposed to sea. What remains to be answered is who will control the actions of PSCs and their personnel, or – to widen the scope of the question – is it wise to transfer the protection of a public interest (freedom of navigation) from public bodies (the international community and navy task forces) to private bodies (the PSCs). The Montreux Document[158], a document prepared by the International Red Cross and eighteen governments, attempts to provide a general overview and guidance (it is not

154 See: IMO, *International Convention for the Safety of Life At Sea (SOLAS)*, 1184 UNTS 3, International Maritime Organization, 1974, Amendments to SOLAS chapter V, Regulation 34 – Safe navigation and avoidance of dangerous situations.

155 Similar is to be observed in ISPS Code, Part B, point 4.10, see: IMO, *Part B – Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended and Part A of thie Code*, SOLAS/CONF.5/34 ANNEX 1, International Maritime Organization, 2002.

156 Article, *Governments must setp up piracy protection measures*, Lloyd's List, September, 23 (2010).

157 *IMO*, *Interim Guidance*, *supra note 134*, point 3.5, Annex, at 7.

158 *The Montreux Document*, *supra note 49*.

legally binding) regarding international legal obligations of both the PSCs and bodies that contract PSCs' services[159]. In addition, the International Peace Operations Association (the association of PSCs) adopted the Code of Conduct[160], with similar goals in mind. Whereas both previously named documents refer to the land based PSC activities, the Code of Conduct of the International Association of Maritime Security Professionals (IAMPS)[161] is the first document of its kind, referring to the code of conduct of private marine security companies, aiming to offer quality assessments of the relevant PSCs. The Security Association for the Maritime Industry (SAMI)[162] is another organization aiming to foster such a development. Despite the fact that none of the above mentioned documents can be truly valid unless supported by clear (inter)national legislation, they can serve as a good pointer to the shipping industry when choosing the PSC partner.

F. PIRACY INSURANCE POLICIES AND LIABILITY ISSUES

As one insurance company's study suggests, the piracy is a "peak" risk, meaning that the low probability of occurrence is countered with a high potential loss[163]. This makes the marine insurance coverage an indispensible tool in keeping the business "afloat"[164]. At the same time, since modern piracy is still a novel occurrence

159 Ortiz is critical towards the named Document, as he feels that PMCs should not be approached "… *as if they were the mercenaries of past eras*", *Ortiz*, *supra note 47*, at 57. Also, see: *supra note 105*, for the international regulation of "mercenaries".

160 For more information and the text of the Code, see: International Stability Operations Association (ISOA): *ISOA Code of Conduct*, available at: http://www.stability-operations.org/index.php, last visited on 20 September 2011.

161 For more information, see: International Association of Maritime Security Professionals' (IAMPS), available at: http://iamsponline.org/, last visited on 20 September 2011.

162 Fore more information, see: Security Association for the Maritime Industry (SAMI), available at: http://seasecurity.org/index.php/legal, last visited on 20 September 2011.

163 Allianz, *Piracy: An ancient risk with modern faces*, AGCS/Pir/0609, Allianz Global Corporate & Specialty, 2009, at 9. The piracy insurance has been present in the standard marine insurance coverage since the end of the 18th century [for more on this issue, see: Kahn, *Pirates, Rovers, and Thieves: New Problems with and Old Enemy*, Tul. Mar. L.J., 20, 4 (1995-1996), at 307 *et seq*].

164 For an academic study on the role of marine insurance in assuring the securitization of maritime carriage of goods and persons over sea, see: Lobo-Guerrero, *'Pirates', stewards, and the securitisation of global circulation*, International Political Sociology, 2, 3 (2008). For an interesting article researching the issue of salvage awards applicable to the peril of piracy, see: Rapp, *Salvage Awards on the Somali Coast: Who Pays for Public and Private Rescue Efforts in Piracy Crises?*, American University Law Review, 59, 5 (2010).

regarding the inter-relationship with certain maritime contracts and clauses, a number of legal issues arise between the contractual parties faced with legal effects of a piracy act. Both aspects are to be discussed in the further text.

a. Insurance Policies

The insurance coverage for piracy[165] is present in most typical Institute clauses of the Hull & Machinery (H&M) insurance policies[166]. The main problem with the standard insurance policy[167] is that it will generally refrain from offering complete piracy-related coverage in specific regions where the threat is high[168]. Thus, parallel to the standard insurance clauses, a number of specialized marine insurance policies have been (re)established ("re-established" due to the fact that pirate-related incidents have been re-shifted[169] from the War Risk policies to the H&M policies, and lately, back again to the War Risk coverage) in order to provide cover for piracy related damage. The hull War Risks policy covers vessels entering a "war zone"[170], as pre-

165 For the relevance of the definition of piracy in terms of piracy insurance coverage, see: Passman, *Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Conracts*, Journal of Maritime Law & Commerce, 40, 1 (2009).

166 See: Institute Time Clauses Hulls 1/11/95, cl. 6.1.5; Institute Voyage Clauses Hulls cl.4.1.5.; Institute Time Clauses Freight 1/11/95, cl. 7.1.5.; Institute Voyage Clauses Freight 1/11/95, cl. 5.1.5.; Institute Fishing Vessels Clauses 7/20//87, cl. 6.1.5.; Institute Yacht Clauses 1/11/85, cl. 9.1.4.; Institute Time Clauses Hull Port Risks, 7/20/87, cl. 4.1.5.; Institute Bulk Oil Clauses 1/2/83; and, Institute Coal Clauses, 1/10/82. Institute Cargo Clauses (A) also cover piracy, cl. 6.2., but Institute Cargo Clauses (B) and (C) do not support this sort of coverage (cargo insurance also does not include ransom payments, more on this in the further text). For more on the issue of piracy insurance coverage, see: Noussia, *Maritime Piracy Revisited: Implications for Insurance, Shipping and Trade*, Transportrecht, 32, 7/8 (2009), at 300.

167 According to UK P&I Club study, the hull insurers generally exclude piracy as a covered risk, whereas the war risk covers are starting to include piracy as a named risk, see: P&I, *Piracy - update October 2009*, Special Report: Piracy 2009, UK P&I Club, 2009. This is re-confirmed in a recent study regarding the division of the coverage, where it is concluded that piracy risk is mainly insured through the War Risk insurance, see: MARSH, *Piracy - the insurance implications*, Special Report, MARSH/Ince & Co., 2011, at 4.

168 According to the Hill Dickinson study, the hull insurance will come into effect unless the damage has occurred out of a "*… conduct causing loss is riot (12 or more persons), civil commotion, an act of terrorism or has a political motive*", whereas war insurance will come into effect when "… [the] *conduct amounts to a riot or civil commotion or terrorism*", *Clift*, *supra note 61*.

169 Such a "shift" occurred through the use of the so-called "free of capture and seizure" (FC&S) clauses; for more on this issue, see: Douse, *Combating Risk on the High Sea: An Analysis of the Effects of Modern Piratical Acts on the Marine Insurance Industry*, Tulane Maritime Law Journal, 35, 3 (2010), at 279 *et seq*.

170 Such zones are also commonly referred to as the "listed areas". As an example of a listed area, see: *MARSH*, *supra note 167*, at 7.

viously established by the War Risks policy, where a normal H&M policy does not apply[171]. Such coverage requires an additional premium, and it is usually signed for a specific passage and paid per transit[172]. The cargo War Risk policy applies for cargo entering such endangered areas. War Risks policies can contain excluded areas within the endangered zone, and may in addition be canceled on short notice (48 hours)[173].

In principle, the ransom payments[174] are to be covered by general average[175], where Protection & Indemnity (P&I) Clubs will (may) participate, referring to such

171 It is possible to conceive a situation where a War Risk policy would also fail to apply. When pirates use heavier weaponry, such as rockets and RPGs, it may be possible to establish "war risk" exclusion. Pirate attacks committed with ordinary guns and weaponry do not collide with the above mentioned exclusion.

172 *Allianz*, *supra note 163*, at 10.

173 Typically, a standard cargo policy cancellation date amounts to 30 days, see: *Sakellaridou*, *supra note 16*, at 6. Also, as an example of the piracy cancellation notice, see: JCC, *Cargo Piracy Notice of Cancellation*, JC2008/024, Lloyd's Joint Cargo Committee 2008.

174 The payment of ransoms did steer some political debates over the acceptability of such a policy, but the overwhelming position is that ransoms ought to be paid. Two competing principles are as follows: (a) payment of ransoms provides incentive towards further kidnapping, as opposed to, (b) payment of ransoms is the only means of protection of the kidnapped seafarers (and retrieval of stolen property). Whereas the latter absolutely deserves the primacy, it is obvious that a *status quo* only leads towards the increase of the attacks, and the insurance payments regarding ransoms or direct payments by shipowners/operators only serve to settle an individual case at hand. For more on this issue, see: Article, *Tacit agreement*, Lloyd's List, August, 11 (2010), and, Article, *UK hints at some flexibility on ransoms*, Lloyd's List, August, 10 (2010). The court practice offered an opinion over this issue through a decision made by Justice Steel in: *Masefield v Amlin*, *supra note 9*, where one claim was asserting that the payment of ransoms should be viewed as opposite to public policy. Such a claim was based on a notion that "*… a transaction will only be held illegal as contrary to public policy if the harm to the public interest is "substantially incontestable"(Fender v St John Mildmay [1938] AC 1, 12 per Lord Atkin)*" [in: Dunn, *Paying ransom not illegal*, Maritime Risk International, April, 13 (2010)]. Justice Steel did not agree with such a notion, seeing no alternative available in practice [*cf.*: Stoian, *Mugged Twice?: Payment of Ransom on the High Seas*, American University Law Review, 59, 5 (2010)], and not wanting to proclaim the K&R insurance as unenforceable. In addition, the court also established that a pirate detention is not by itself a sufficient cause to claim a total loss [see: Salmon, *Capture by pirates is not enough to make a claim for total loss*, Insurance Day, March, 26 (2010), and, Editor, *Total loss and piracy*, Insurance Law Monthly, August, 12 (2010)]. Concerning the notice of abandonment during pirate detentions, see: Henshaw, *Marine insurance – Piracy – Vessel seized by Somali pirates – Cargo owners serving Notice of Abandonment during negotiations between shipowner and pirates for release of vessel – Whether cargo became actual or constructive total loss at date of Notice of Abandonment*, Lloyd's Maritime Law Newsletter, March, 19 (2010).

175 "*There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure. General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests as the basis hereinafter provided*", York Antwerp Rules 1994, Rule A, see: Lex Mercatoria: *The York-Antwerp Rules 1994, CMI*, available at: http://www.jus.uio.no/lm/cmi.york.antwerp.rules.1994/doc.html, last visited on 20 September 2011.

costs as Sue and Labor (S&L) costs[176] (this is due to: (a) the fact that sole kidnapping is different as it does not involve cargo, thus disabling the application of general average, (b) cargo interest can pursue the option of proclaiming the vessel "unseaworthy"[177], thus, "forcing" the P&I cover). Due to the increasing costs of ransoms for kidnapped crewmembers and the unwillingness of P&I Clubs to participate in total claims' compensation, a specialized type of marine ransom coverage emerged, the so-called Kidnap & Ransom (K&R), often offered by insurance companies specialized in this particular field of practice[178], and often accompanied by additional services such as the negotiation and settlement services, medical costs coverage, payment and transportation costs coverage, and similar[179]. Closely related is the so-called Loss of Hire piracy insurance, effective during the period of detention and paid by the charterer, established to cover losses occurring during the detention of the vessels under charter, when off-hire cannot be established (e.g. the BIMCO Piracy clause [discussed in the following text] requires the charterer to pay hire for 90 days following the pirate detention[180]). The Loss of Hire can be purchased as a stand-alone insurance, or an extension to the K&R insurance policy.

The P&I cover does not include piracy as a named risk[181], but offers cover for certain damage that might result from the pirate-related activity. Thus, the P&I pol-

176 For an excellent legal analysis of the pirate related S&L costs, see: Gauci, *Piracy and its Legal Problems: With Specific Reference to the English Law of Marine Insurance*, J. Mar. L. & Com. 541, 41, 4 (2010).

177 See: Practice, *Charterparty piracy clauses and maritime insurances*, MARSH Global Marine Practice, MARSH Global Marine Practice, 2009, at 5. However, it is important to note that in order for the cargo interests to get involved in general average, it is necessary to show damage to the cargo (this has resulted in generally lower increase in premiums for sole cargo insurance, see: *MARSH*, *id.*). See also: Steer, *Piracy and general average*, Maritime Risk Interntional, October, 6 (2009). In addition, legal payment of ransom may be recoverable as S&L expense from hull and cargo insurers (*Royal Boskalis Westminster NV v Mountain* [1999] QB 674). Also, on the issue of cargo interests pursuing the "unseaworthy" notion, see: *INCE & CO*, *supra note 64*, at 3.

178 Since their introduction, the K&R premiums saw a ten-fold increase due to the popularity and high demand. Only recently has the price started to settle down, due to the increased number of K&R providers, see: *Sakellaridou*, *supra note 16*, at 9.

179 For a case where a payment of a ransom has been held to be recoverable as a S&L expense, see: *Royal Boskalsis Westminster NV v Mountain*, [1999] QB 674.

180 For more on this issue, see: Ellevsen, *A contractual view on piracy*, Shipping & Trade Law, January, 23 (2009).

181 However, piracy as such in not excluded. As an example, see: SSM, *Rules and List of Correspondents*, Rules and Cover, Steamship Mutual, 2011/2012, Rules Calls I, Protection and Indemnity (21-25): "*… there shall be no recovery from the Club in respect of a Member's liabilities, costs or expenses … when the incident in respect of which such liability arises, or such costs or expenses are incurred, was caused by: … ii. capture, seizure, arrest, restraint or detainment (barratry or piracy excepted) and the consequences thereof or any attempt thereat*".

icy covers the following risks: injury/illness/death of crew and/or passengers, crew repatriation and substitution, loss of effects, pollution, wreck removal, and liability to cargo for loss/general average contribution. The P&I cover normally excludes the liability for loss caused by certain types of "weapons of war"[182], such as is the example of an RPG.

b. Legal Issues

Legal difficulties, such as the issue of frustration of the contract and off-hire, can arise out of charter contracts when pirates detain vessels. In the *Saldanha* case[183], the charterers refused to pay hire for the duration of the vessel's detention by pirates, relying on Clause 15 of the NYPE form of charterparty[184] (the establishment of off-hire in cases of total loss). The charterer's claim failed[185]. According to the MARSH study[186], charterers in voyage and time charters are responsible for the choice of ports and routes (to ports), and shipowners are responsible for the prosecution of voyage with dispatch. It is however still uncertain to what extent the risk of piracy may affect the inter-relationship between the charterer and the owner of the vessel[187]. In response to this legal uncertainty, the industry came up with a number of model

182 "*Mines, torpedoes, bombs, rockets, shells, explosives or other similar weapons of war...",* in: *Carden*, *supra note 142*.

183 *Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owning Co Ltd (The M/V 'Saldanha')*, [2010] EWHC 1340 (Comm).

184 "*That in the event of the loss of time from default and/or deficiency of men including strike of Officers and/or crew or deficiency of ... stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, dry-docking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost...*". In the Time Charter New York Produce Exchange Form 1993 (NYPE 1993), off-hire stipulation is present in the Clause 17, see: Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.: *Time Charter New York Produce Exchange Form 1993 (NYPE 1993)*, available at: http://www.shipsworld.com/shipbroking_forms/NYPE93.pdf, last visited on 20 September 2011.

185 For more on the case, see: Georgiou, *Piracy and off-hire*, Shipping & Trade Law, July, 30 (2010), and, Lewis, *Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owning Co Ltd (The "Saldanha") – QBD (Comm Ct)(Gross J) – 11 June 2010*, Lloyd's Maritime Law Newsletter, June, 24 (2010).

186 *MARSH*, *supra note 177*.

187 On the side note, it is possible to conceive a notion where a carrier might try to rely on the Hague-Visby and Rotterdam Rules' excepted perils, namely the so-called "*Act of public enemies*" [as per Hague-Visby rules, Article 4/2(f)], or "piracy" (as per Article 17/3(c) Rotterdam Rules), for more on this issue, see: Grabovac, *Piratstvo - suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 48, 3 (2011), at 468 *et seq*.

clauses aimed at clarifying the position of the charterer and the shipowner. A typical example is the BIMCO Piracy clause[188]. The BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties requires the consent of the owners (based on reasonable judgment) when a passage through a high-risk area is chosen. This is particularly important (and regularly present [as a rule] in standard insurance covers), since a breach of charter and contract of carriage caused by unauthorized deviation can potentially lead to, for example, the loss of P&I cover[189]. The BIMCO Piracy Clause further regulates that charterers remain liable to indemnify the Bills of Lading or third party claims, as well as additional costs related to pirate attacks' prevention. In addition, the charterers are liable for delays and related costs caused due to piracy attacks' prevention measures and additional insurance surcharge (extra coverage layer). Finally, if the vessel is attacked and/or captured by pirates, it remains on hire, and charterers remain liable for costs[190]. Another example is the Vela Security Clause[191], similar to the BIMCO Piracy Clause, according to which the charterers are responsible for all additional payments, including the bunkers, and 50% of crew payments. The Shell Piracy Clause sv6[192] includes a specialized rule regarding the use of PCASPs: "*5. It is a condition of this Charter that if Owners deploy Guards or Protection personnel to sail on the vessel such Guards or Protection personnel shall be at Owners' expense and shall not be armed and any equipment they employ shall be non-lethal*"[193].

G. CONCLUSION

Taking all the previously stated statistical and related data into consideration, it is possible to derive a simple formula of the risk/security investment. A ship-

188 For more information on the mentioned and other relevant piracy related clauses, including the BIMCO Piracy Clause for Consecutive Voyage Charter Parties and COAs, BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties, BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2009, INTERTANKO Piracy Clause - Time Charterparties, INTERTANKO Piracy Clause - Voyage Charterparties, and BIMCO CONWARTIME 2004 & VOYWAR 2004, see: SKULD: *Charterparties - Piracy*, available at: http://www.skuld.com/Insight/Piracy/Charterparties/, last visited on 20 September 2011.

189 *INCE & CO*, *supra note 64*, at 3. The study mentions legal uncertainties present at cases concerning the pirate hijacking of vessels during deviation.

190 For a detailed overview, see: Missailidis, *Piracy clause: a contractual solution?*, Shipping & Trade Law, March, 30 (2009).

191 Available in: Roche, *Charterparty Piracy Clauses & Private Armed Guards at Sea*, Presentation, 15 March, Norton Rose LLP, 2011.

192 Available in: *Roche*, *ibid.*

193 *Roche*, *id.*

ping company/operator, whose vessel is passing through pirate-infested waters, also known as high-risk or listed areas, needs to take into consideration a number of factors in order to formulate a decision regarding the investment in security.

The primary risk or a pirate attack (pA) consists of the costs related to the damage (hull and cargo) sustained during the pirate attack (pD), as well as secondary damage (spD) caused by a breach of various carriage related contracts (charter, carriage, etc.). Secondary costs (sC) involve the insurance coverage (iC) and investment in security equipment (E). Tertiary costs occur when pirate attacks are successful (cRH), and crewmembers are taken hostage (R) and/or vessel is hijacked (H).

Thus, a principle formula of a basic cost assessment involves the following elements: (a) pirate attack (pA = pD + spD), (b) secondary costs (sC = iC + E), and, (c) costs of kidnapping and hijacking (cRH = R + H). The sC element is generally fixed (due to the standard shipping companies/operators' practice of purchasing a certain insurance coverage and making elementary/advanced investments into the on board security [equipment/specialized security training of the crew][194]), whereas the pA element is pretty low due to the low statistical possibility of being attacked[195], and the cRH element is even lower due to a small statistical chance of a pA being successful[196]. When pA and cRH do occur, the costs are high[197], and potentially higher if the iC element is not sufficient to provide full cover (forcing the shipowner/charterer to bear the costs above the coverage amount). The E element can contribute to the reduction of probability of pA and cRH from occurring.

Another element that can contribute to the reduction of pA and cRH actualization is the choice of an alternative route (aR), which, however, brings upon separate costs (cA). Shipping companies that choose aR, seek to lower the costs of sC, and lower the probability of pA and cRH from occurring. If cA is lower then pA + sC + cRH, shipping companies might rely on the aR option[198].

---

194 See: *supra F.a*.

195 See: *supra D.b*.

196 See: *supra C.a*.

197 See: *supra A.a*.

198 See: *supra A.b*. Although such an option was preferred by a certain part of the shipping industry (the aR + the risk of bad weather at the Cape of Good Hope, despite the fact that it was greater than iC when passing through the Gulf of Aden + the pA + the cost of the Suez Canal passage, was welcomed by certain big shipping companies due to the size of their fleet using this SLOC), as a result of the IRTC, the high-risk area has shifted more along the Somalia cost (as shown previously). Thus, aR does not anymore necessarily circumvent the threat of pA and cHR present during the passage along the Somalia SLOC.

Alternative option is the use of armed guards (G), which bears a certain cost (cG)[199] and a certain benefit (bG). The bG element eliminates (according to the statistics) the probability of a successful cRH (bG ≠ cHR)[200] at the present moment. Another advantage of bG is the reduced cost of sC[201]. The cG consists of the wages for the armed guards, as well as possible pA (pD as a consequence of a firefight, and/or spD as a consequence of temporary re-routing to avoid a pA).

The G element has an additional value of providing the safety to seafarers (sS)[202]. The sS value should be higher than pA + sC + cRH on any account (meaning that the lives and safety of seafarers should be treated as a paramount value, and not placed in comparison with the value of material assets). The often mentioned *contra* argument regarding the use of G, the escalation of violence (V), might lead to a situation where the use of armed guards prompts pirates to use heavier weaponry and thus create more danger to both the sS and safety of the vessel and goods on board (G + V > sS + -pA). The practice however shows that the rise of V is occurring irrespective of the use of G[203].

The conclusions arising from the above stated (simplified) formulas are self-evident: the use of armed guards is a welcomed option to: (a) preserve the lives and safety of crewmembers, and, (b) offer considerable protection to the shipowner/operator and cargo interests. Furthermore, the use of armed guards: (c) considerably lowers the costs of the shipowner/operator, who is not forced to use the alternative route method anymore, (d) can lead to considerable reductions in insurance premium prices (both through the special deals offered by insurance companies/PSCs, and through the increased insurance market competition), (e) can lead to considerable reductions in the safety equipment investment costs (the specialized security training of the crew is still a welcomed/advised option), and, (e) currently, provides guarantee that no surcharge in terms of the K&R coverage will be needed, as there are no reported incidents of vessel/crew hijacking whilst protected by the PCASPs.

Is the use of armed guards a necessary option? The answer depends on the size of the fleet and economic strength of the shipping company/operator, the type and average speed of vessels, and the number of vessels making monthly/annual passages through high-risk areas. If the number of vessels/number of passages is rela-

199 See: *supra note 139*.

200 See: *supra E.a*.

201 For both iC and E, see: *supra E.c*.

202 For more on the issue of the effects of piracy on seafarers, see: *Odeke*, *supra note 45*, at 141-142.

203 See: *supra D.a*.

tively low, and vessels are relatively modern and fast, and having in mind the low statistical probability of a pirate attack, shipping companies/operators are unlikely to contract the PSC services, and are more prone to rely on the BMP standards and the use of options like the IRTC armed convoy. If, on the other hand, the passages are frequent, and the vessels slow (and/or low-decked), shipping companies/operators are more likely to contract individual-vessel services, in order to secure an adequate protection, with hopes of attracting the attention of "pirate-reckon missions" that will hopefully mark their vessels on the "*armed guards – avoid*" list. However, regardless of the above suggested model, a shipping company/operator that has witnessed a successful pirate attack and the resulting (K&R and related) costs, is more likely to contract the PSC services in any case.

Is the use of armed guards a definite answer to the piracy threat? The answer is a categorical "no". Whereas some pirate-infested areas may be classified as a regional problem, piracy occurring at important maritime lanes (SLOCs) is a global problem, requiring a global and public/public-private solution. The issue of maritime security must not be resolved through a completely private-based solution (the use of PSCs) as such an option opens considerable public security issues. The sole public option (states' navies in the region) has proven ineffectual due to the size of the area affected and the size of the merchant fleet presence in the region, and due to the fact that such an option addresses only the consequences of the piracy scourge, and not the causes. As a result, the maritime industry has resorted to the use of private security means, a *de facto* occurrence now steadily approved by all relevant stakeholders. This, however, should neither undermine the international efforts to improve the conditions in the Somalia region nor reduce the international presence in the region, which should be ready to prevent any possible negative effects of the private maritime security options.

Regarding possible legal issues arising from the use of armed guards, the practice should be able to produce definitive or acceptable solutions as the issues develop and provide enough data for consideration. This is particularly true regarding the liability issues, as, for example, the marine insurance industry has proven to be quick in response and adaptation to new conditions, offering new and/or revised policies and clauses tackling the present legal issues resulting from the use of PSCs services. A pure theoretical debate over the *pro* and *contra* arguments regarding the use of armed guards should not prejudice the use of this security option, as the prime concern should always focus on the safety of life at sea, and support the use of an option that provides definite/best available/only available remedy in crisis situations.

H. LITERATURE

Books

J. Bahadur, *The Pirates of Somalia: Inside Their Hidden World*, 2011, New York: Pantheon Books, 2011

D. Rasor/R. Bauman, *Betraying Our Troops: The Destructive Results of Privatizing War*, 2007, New York: Palgrave Macmillan, 2007

P. Eichstaedt, *Pirate State: Inside Somalia's Terrorism at Sea*, 2010, Chicago: Lawrence Hill Books, 2010

D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, 2009, Cambridge: Cambridge University Press, 2009

D. Isenberg, *Shadow Force: Private Security Companies in Iraq*, 2009, London: Praeger Security International, 2009

S. Jasper, *Securing Freedom in the Global Commons*, 2010, Stanford: Stanford University Press, 2010

W. Shicun/Z. Keyuan, *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*, 2009, Surrey: Ashgate, 2009

C. Kinsey, *Corporat Soldiers and International Security*, 2006, London: Routledge Taylor & Francis Group, 2006

J. Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*, 2011, Santa Barbara, California: Praeger, 2011

P. Lehr, *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, 2007, New York: Routledge, 2007

H.H. Gerth/C.W. Mills, *From Max Weber*, 1997, London: Routledge, 1997

C. Nemeth, *Private Security and the Law*, 2005, Boston: Elsevier Butterworth Heinemann, 2005

C. Ortiz, *Private Armed Forces and Global Security: A Guide to the Issues*, 2010, Oxford: Praeger, 2010

D. Russell, *Who Rules the Waves? Piracy, Overfishing and Mining the Oceans*, 2010, New York: PlutoPress, 2010

W.K. Talley, *Maritime Safety, Security and Piracy*, 2008, London: informa, 2008

Conference Papers

N. Carden, *Maritime Piracy and Insurance*, Combating Piracy Hamburg, March, Hamburg, Germany, 2011

B. M. Hussein, *The Evidence of Toxic and Radioactive Wastes Dumping in Somalia and its Impact on the Enjoyment of Human Rights: A Case Study*, United Nations Human Rights Council 14th Session, Panel discussion on Toxic Wastes, Geneva, 2010

IMO, *Piracy: Orchestrating the Response*, Launch of the Action Plan to promote the 2011 World Maritime Day Theme: Piracy, IMO Headquarters, London, 2011

M.J. Lodge, *Maritime Liaison Office Bahrain*, Combating Piracy Hamburg, March, Hamburg, Germany, 2011

S. Pristrom, *Marseq's 7th Official Piracy Update Meeting*, Combating Piracy Hamburg, March, Hamburg, Germany, 2011

S. Sakellaridou, *Maritime Insurance & Piracy*, AIDA Europe - Marine Insurance Working Party 2009, Zurich, 2009

C. Spearin, *Private Security, Somali Piracy, and the Implications for Europe: An Appropriate 'State' Response to a Contemporary Challenge?*, European Security and Defence Forum Workshop 2: New Transnational Security Challenges and Responses, Canadian Forces College, 2009

Journal Articles

ILO Article, *Piracy: criminal liability risks when using armed private security teams*, Internationallawoffice.com, September, 14 (2011)

Lloyd's List Article, *Kenya piracy trial suffers second blow*, Lloyd's List, July, 21 (2010)

Lloyd's List Article, *UN debates pirate trial options*, Lloyd's List, August, 26 (2010)

Lloyd's List Article, *End the lottery of justice on piracy*, Lloyd's List, August, 23 (2010)

Lloyd's List Article, *Armed guards prove a sticking point as insurers try to clarify cover*, Lloyd's List, July, 7 (2010)

Lloyd's List Article, *German owners swap flags to protect against pirates*, Lloyd's List, June, 14 (2010)

Lloyd's List Article, *Ships openly allowed to carry arms in Saudi waters*, Lloyd's List, May, 25 (2010)

Lloyd's List Article, *UK hints at some flexibility on ransoms*, Lloyd's List, August, 10 (2010)

Lloyd's List Article, *Tacit agreement*, Lloyd's List, August, 11 (2010)

Lloyd's List Article, *Governments must setp up piracy protection measures*, Lloyd's List, September, 23 (2010)

Lloyd's List Article, *UK U-turn on armed guards lifts threat of shipowner prosecution*, Lloyd's List, October, 12 (2011).

L. Azubuike, *International Law Regime Against Piracy*, Ann. Surv. Int'l & Comp. L., 15, 43 (2009)

L. Bento, *Toward An International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish*, Berkley Journal of International Law, 29, 2 (2010)

N. Berglund, *Shipowners arm to fight piracy*, Norway International Network, January, 18 (2011)

C. Totten/M. Bernal, *Somali Piracy: Jurisdictional Issues, Enforcement Problems and Potential Solutions*, Georgetown Journal of Internationl Law, 41, January (2010)

Bill Barratrty's Blog, *UK government seeks to deter use of armed guards onboard*, Lloyd's List, January, 25 (2010)

Bill Barratry's Blog, *Armed marines will not escalate pirates' violence*, Lloyd's List, November, 25 (2010)

M. Boot, *Pirates, Then and Now: How Piracy was Defeated in the Past and Can be Again*, Foreign Aff., 88, 1 (2009)

D. Chang, *Piracy Laws and the Effective Prosecution of Pirates*, Boston College International and Comparative Law Review, 33, 2 (2010)

P. Cochrane, *Treasure ships*, Money Laundering Bulletin, March, 15 (2010)

EU Commission, *Commission Recommendation of 11 March 2010 on measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships*, Official Journal of the European Union, L 67/13, 17.3.2010 (2010)

J.G. Dalton/J.A. Roach/J. Daley, *Introductory Note to United Nations Security Council: Piracy and Armed Robbery At Sea - Resolutions 1816, 1846 & 1851*, I.L.M., 28, 2 (2009)

C.M. Douse, *Combating Risk on the High Sea: An Analysis of the Effects of Modern Piratical Acts on the Marine Insurance Industry*, Tulane Maritime Law Journal, 35, 3 (2010)

C. Dunn, *Paying ransom not illegal*, Maritime Risk International, April, 13 (2010)

Y.M. Dutton, *Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirate to Escape Justice?*, Fordham Int'l L.J., 34, 1 (2011)

Editor, *Total loss and piracy*, Insurance Law Monthly, August, 12 (2010)

Editor, *Fending off the pirates*, Maritime Risk Interntional, March, 12 (2010)

Editor, *Ausflaggung für Piratenschutz*, Hafen Report, Juni, 14 (2010)

Editor, *Agora: Piracy Prosecutions*, The American Journal of International Law, 104, 1 (2010)

Editor, *Danish Ministry of Justice sanctioned armed guards on board*, Sea News, January, 7 (2011)

Editor, *India: Government to deploy armed guards on board cargo vessels*, Maritime Sun, May, 26 (2011)

A.W. Ellevsen, *A contractual view on piracy*, Shipping & Trade Law, January, 23 (2009)

A. Etzioni, *Somali Pirates: An Expansive Interpretation of Human Rights*, Texas Review of Law & Politics, 15, 1 (2010)

FIS, *Piracy leads to Drop in Indian Ocean Tuna Catch*, FIS World News, January, 26 (2009)

G. Gauci, *Piracy and its Legal Problems: With Specific Reference to the English Law of Marine Insurance*, J. Mar. L. & Com. 541, 41, 4 (2010)

K.S. Georgiou, *Piracy and off-hire*, Shipping & Trade Law, July, 30 (2010)

J. Gettleman, *The West Turns to Kenya as Piracy Criminal Court*, N.Y. Times, April, 24 (2009)

I. Grabovac, *Piratstvo - suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 48, 3 (2011)

J. Harrelson, *Blackbeard Meets Blackwater: An Analysis of International Convention that Address Piracy and the Use of Private Security Companies to Protect the Shipping Industry*, Am. U. Int'l L. Rev., 25, 283 (2009-2010)

S. Kentridge QC/A. Henshaw, *Marine insurance – Piracy – Vessel seized by Somali pirates – Cargo owners serving Notice of Abandonment during negotiations between shipowner and pirates for release of vessel – Whether cargo became actual or constructive total loss at date of Notice of Abandonment*, Lloyd's Maritime Law Newsletter, March, 19 (2010)

F. Holmes, *The Somali Pirate Attacks Are Taking a Toll on Oil Prices*, Business Insider, March, 21 (2011)

C. Ilogu, *Chidi Ilogu on...* Maritime Risk International, March, 1 (2008)

M.S. Joubert, *Private security firms benefit from piracy*, France 24, November, 30 (2008)

L.J. Kahn, *Pirates, Rovers, and Thieves: New Problems with and Old Enemy*, Tul. Mar. L.J., 20, 4 (1995-1996)

Z. Keyuan, *Piracy at sea and China's response*, Lloyd's Maritime and Commerial Law Quarterly, 3, August (2000)

J. Stossel/A. Kirell, *Could Profit Motive Put and End to Piracy?*, ABS News, May, 8 (2009)

B. Knight, *Anti-piracy measures for sale in Hamburg*, FeralJundi.com, October, 25 (2010)

E. Kontorovich, *'A Guantánamo on the Sea': The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists*, Cal. L. Rev., 98, 243 (2010)

D.A. Lavrisha, *Pirates, Ye Be Warned: A Comparative Analysis of National Piracy Laws*, University of Toledo Law Review, 42, 3 (2010)

P.T. Leeson, *Want to Prevent Piracy? Privatize the Ocean*, National Review, April, 13 (2009)

L. Parsons/D. Lewis, *Cosco Bulk Carrier Co Ltd v Team-Up Owning Co Ltd (The "Saldanha") – QBD (Comm Ct)(Gross J) – 11 June 2010*, Lloyd's Maritime Law Newsletter, June, 24 (2010)

L. Lobo-Guerrero, *'Pirates', stewards, and the securitisation of global circulation*, International Political Sociology, 2, 3 (2008)

J.S. Martin, *Fighting Piracy with Private Security Measures: When Contract Law should tell Parties to Walk the Plank*, American University Law Review, 59, 5 (2010)

T.S. Millard, *Overcoming Post-Colonial Myopia: A Call to Recognize and Regulate Private Military Companies*, Military Law Review, 175, June (2003)

G. Missailidis, *Piracy clause: a contractual solution?*, Shipping & Trade Law, March, 30 (2009)

P. Hagen/C. Munro, *Industry reacts angrily to suggestion it has vested interest in piracy*, Insurance Day, July, 26 (2010)

K. Noussia, *Maritime Piracy Revisited: Implications for Insurance, Shipping and Trade*, Transportrecht, 32, 7/8 (2009)

A. Odeke, *Somali Piracy - Effect on Oceanborne Commerce and Regional Security and Challenges to International Law and World Order*, A&NZ Mar LJ, 25, 3 (2011)

M.H. Passman, *Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law*, Tulane Maritime Law Journal, 33, 1 (2008)

M.H. Passman, *Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Conracts*, Journal of Maritime Law & Commerce, 40, 1 (2009)

Z. Phillips, *Pirate attacks trigger armed guard coverage*, FeralJundi.com, December, 13 (2009)

G.C. Rapp, *Salvage Awards on the Somali Coast: Who Pays for Public and Private Rescue Efforts in Piracy Crises?*, American University Law Review, 59, 5 (2010)

Reuters, *Spain allows armed guards on ships in danger zones*, Reuters, October, 30 (2009)

X. Rice, *Pirate anchor hijacked supertanker off Somalia coast*, The Guardian, November, 18 (2008)

C. Zavos/J. Salmon, *Capture by pirates is not enough to make a claim for total loss*, Insurance Day, March, 26 (2010)

Z. Salzman, *Private Military Contractors and the Taint of a Mercenary Reputation*, International Law and Politics, 40, 4 (2008)

M. Silva, *Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law*, Va. J. Int'l L., 50, 554 (2010)

P.W. Singer, *Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry and Its International Security*, International Security, 26, 3 (2001-2002)
J. Steer, *Piracy and general average*, Maritime Risk Interntional, October, 6 (2009)
M. Sterio, *Fighting Piracy in Somalia (and elsewhere): Why More is Needed*, Fordham Int'l L.J., 33, 373 (2009-2010)
K. Stiles, *Who is keeping the sea safe? Testing theories of international law compliance*, Cooperation and Conflict, 45, 2 (2010)
L. Rutkowski/B.G. Paulsen/J.D. Stoian, *Mugged Twice?: Payment of Ransom on the High Seas*, American University Law Review, 59, 5 (2010)
S.K. Sullivan, *Piracy in the Horn of Africa and Its Effects on the Global Supply Chain*, J. Transp. Sec, 3, 2 (2010)
P. Townsend, *No romance in modern piracy*, Maritime Risk International, March, 23 (2009)
G. Tremlett, *Somali pirates guided by London intelligence team*, The Guardian, May, 11 (2009)
H. Tuerk, *The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times*, U. Miami Int'l & Comp. L., 17, 2 (2009)
C. Vallar, *Pirates and Privateers: The History of Maritime Piracy*, No Quarter Given, September/November, 6 (2005)
T. Watanabe, *Japan may allow armed guards on ships to combat pirates*, The Asahi Shimbun, August, 20 (2011)
J. Kraska/B. Wilson, *The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy*, Stan. J. Int'l L., 43, 243 (2009)

Special Reports and Papers

A. Forbes (ed.), *Australia's Response to Piracy: A Legal Perspective*, Papers in Australian Maritime Affairs, No. 31, Sea Power Centre - Australia, 2011
AIV, *Combating Piracy at Sea: A Reassessment of Public and Private Responsibilites*, No. 72, Advisory Council on International Affairs, 2010
Allianz, *Piracy: An ancient risk with modern faces*, AGCS/Pir/0609, Allianz Global Corporate & Specialty, 2009
S. Bateman, *Riding Shotgun: Armed Security Guards onboard Merchant Ships*, RSIS Commentaries 28/2010, S. Rajaratnam School of International Studies, 2010
S. de Bont, *Prosecuting Pirates and Upholding Human Rights Law: Taking Perspective*, Working Paper, September, One Earth Future Foundation, 2010
A. Bowden, *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Working Paper December, One Earth Future, 2010

E.B. Bronwyn, *Somalia: A New Approach*, Council Special Report No. 52, Council on Foreign Relations, 2010

N. Carden, *Piracy and Armed Robbery at Sea - How Best to Protect Seafarers: Piracy and P&I Insurance*, IGP&I Maritime Security Subcommittee, International Group of P&I Clubs, 2010

P. Chalk, *The Maritime Dimension of International Security*, FA7014-06-C-0001, RAND - Project Air Force, 2008

P. Chalk, *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solution*, CT-317, RAND Corporation, 2009

R. Clift, *Piracy: a brief overview*, Special Presentation, Hill Dickinson, 2010

CMA-CGM, *Aden Gulf Surcharge*, Press Release, December, CMA-CGM, 2008

INCE & CO, *Piracy - Issues Arising from the Use of Armed Guards*, Shipping, March, INCE & CO, 2011

The House of Commons Transport Committee, *Piracy: Government Response to the Committee's Eighth Report of Session 2005-06 - Sixteenth Special Report of Session 2005-06*, HC 1690, The House of Commons, 2005

A. Dali, *Piracy attack in the Malacca Strait*, August, ATLAS Service Partners, 2001

EA, *Somalia Piracy: Successful & Attempted Hijacks*, 1 Jan 2008 - 22 Sept 2010, Exclusive Analysis, 2010

Editor, *Private Security Firms Join Battle Against Somali Pirates*, October 26, Fox News, 2008

Editor, *Contemporary Maritime Policy as an Issue of Academic Inquiry. A Bibliography*, May, Piracy-Studies.org, 2011

North of England, *Piracy - Gulf of Aden*, Loss Prevention Briefing, 16 July 2010, North of England, 2010

EU, *EU naval operation against piracy (EU NAVFOR Somalia - Operation Atalanta)*, EU NAVFOR/06, EU Council Secretariat, 2009

Environmental Justice Foundation, *Pirates and Profiteers: How Pirate Fishing Fleets are Robbing People and Oceans*, EJF: 2005, Environmental Justice Foundation, 2005

W.E. Gortney, *Statement of Vice Admiral William E. Gortney, U.S. Navy Commander, U.S. Naval Forces Central Command Before the House Armed Services Committee on Counter-Piracy Operations in the U.S. Central Command Area of Operations*, March, House Armed Services Committee on Counter-Piracy Operations in the U.S. Central Command Area of Operations, 2009

Dubai School of Government, *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Policy*, A public-private counter-piracy conference, April, Dubai, Ministry of Foreign Affairs, UAW, 2011

Coast Guard, *Maritime Security Directive 104-6 (Rev 5) - Guidelines for U.S. Vessels Operating in High Risk Waters*, Docket No. USCG-2009-0384, Federal Register / Vol. 76, No 9/2011, Department of Homeland Security - Coast Guard, 2009

J. Hansen, *Modern Piracy as a Subject of Academic Enquiry*, 19 December, International Relations, 2008

R. Herbert-Burns, *Compound Piracy at Sea in the Early Twenty-First Century: A Tactical to Operational-Level Perspective on Contemporary, Multiphase Piratical Methodology*, in: P. Lehr, *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, 2007, New York: Routledge, 2007

K.M.G. Hernandez, *'Pirates' in the Sea: Private Military and Security Company Activities in Southeast Asia and the Philippines case*, Working Papers Series, no. 9, Global Consortium on Security Transformation (GCST), 2010

HSMS, *Private ship escort guard against pirates*, 7 August, Hight Seas Maritime Security Ltd, 2011

ICRC, *The Montreux Document: On pertinent international legal obligations and good practices for States related to operations of private military and security companies during armed conflict*, 0996/002 08.2009 1,000, International Committee of the Red Cross, 2009

ICRC, *Selected Bibliography on Private Military and Security Companies*, 15 December, International Committee of the Red Cross, 2005

ICRC, *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I)*, Protocols additional to the Geneva Conventions, International Committee of the Red Cross, Diplomatic Conference of Geneva of 1974-1977, 1977

IGP&I, *Piracy - FAQs*, Revised: September 2011, International Group of P&I Clubs, 2011

IMB-PRC, *Piracy Report 1992*, London, ICC International Maritime Bureau, 1993

IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships*, Report for the Period of 1 January - 30 June 2011, ICC International Maritime Bureau, 2011

IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report*, 1 January - 31 December 2008, ICC International Maritime Bureau, 2008

IMO, *Part B - Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended and Part A of thie Code*, SOLAS/CONF.5/34 ANNEX 1, International Maritime Organization, 2002

IMO, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, MSC.1/Circ. 1334, International Maritime Organization, 2009

IMO, *Protection of Vital Shipping Lanes: Sub-regional meeting to conclude agreements on maritime security, piracy and armed robbery against ships for States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea areas*, C 102/14, International Maritime Organization, 2009

IMO, *International Convention for the Safety of Life At Sea (SOLAS)*, 1184 UNTS 3, International Maritime Organization, 1974

IMO, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, July 2011, International Maritime Organization, 2011

IMO, *Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, MSC/Circ.984, International Maritime Organization, 2000

IMO, *Interim Recommendations for Flag States regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships in the High Risk Area*, MSC.1/Circ. 1406, International Maritime Organization, 2011

IMO, *Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships in the High Risk Area*, MSC.1/Circ. 1405, International Maritime Organization, 2011

IMO, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters off the Coast of Somalia: Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for Ships transiting the Gulf of Aden*, Ref. T2-OSS/2.7.1, International Maritime Organization, 2009

INCE, *Piracy: Issues arising from the use of armed guards*, March, INCE & CO - International Law Firm, 2010

Industry, *BMP4 - Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy: Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators, and Masters of Ships Transiting the High Risk Area*, Version 4 - August 2011, Witherby Publishing Groupd Ltd, 2011

JCC, *Cargo Piracy Notice of Cancellation*, JC2008/024, Lloyd's Joint Cargo Committee 2008

C. Liss, *Privatising the Fight against Somali Pirates*, Working Paper No.152, Asia Research Centre, Murdoch University, 2008

C. Liss, *The Privatisation of Maritime Security - Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?*, Working Paper No. 141, Asia Research Centre, 2007

C. Liss, *Privatising Anti-Piracy Services in Strategically Important Waterways: Risks, Challenges and Benefits*, GraSPP-DP-E-09-003 and OPU-DP-E-09-001, GraSPP's Ocean Policy Education and Research Unit, 2009

A. Maouche, *Piracy along the Horn of Africa: An Analysis of the Phenomenon within Somalia*, Master's Thesis, July, IFSH, 2010

MARSH, *Piracy - the insurance implications*, Special Report, MARSH/Ince & Co., 2011

MCA, *Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and other Acts of Violence against Merchant Shipping*, MGN 298 (M), Maritime and Coastguard Agency, 2005

M.S. McDaniel, *Modern High Seas Piracy*, Propeller Club 2005 Update, Propeller Club of the United States, Port of Chicago, 2005

A. McKinnon, *Maritime Piracy: A Hong Kong Perspective*, Working Paper Series, City University of Hong Kong, Hong Kong Centre for Maritime and Transportation Law, 2011

T.S. Milliard, *Overcoming Post-Colonial Myopia: A Call to Recognize and Regulate Private Military Companies*, 51th Graduate Course, Master's Thesis, The Judge Advocate General's Corps United States Army, 2003

MKC, *Information Resources on Piracy and Armed Robbery at Sea Against Ships*, 30 September, International Maritime Organization, 2010

NSC, *Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan*, December, National Security Council, 2008

I. Österdahl, *The Public-Private in Armed Conflict: The Accountability of Private Security Companies*, Working Paper 2010:3, Uppsala Faculty of Law, 2010

UK P&I, *Piracy - update October 2009*, Special Report: Piracy 2009, UK P&I Club, 2009

Global Marine Practice, *Charterparty piracy clauses and maritime insurances*, MARSH Global Marine Practice, MARSH Global Marine Practice, 2009

RAND, *Countering Piracy in the Modern Era*, Conference Proceedings, National Defense Research Institute, 2009

S.L. Riggs, *Piracy in the Horn of Africa: A Comparative Study with Southeast Asia*, Master's Thesis, December, Naval Postgraduate School, Monterey, Californa, 2009

P. Glover/P. Roche, *Charterparty Piracy Clauses & Private Armed Guards at Sea*, Presentation, 15 March, Norton Rose LLP, 2011

B.A. Elleman/A. Forbes/D. Rosenberg, *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, Newport Papers 35, Naval War College, 2010

D. König/T.R. Salomon, *Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen - Rechtliche Implikationen*, PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 2, IFSH, 2011

I. Shearer, *Piracy*, October, Max Planck Encyclopedia of Public International Law, 2010

D.H. Bayley/C.D. Shearing, *The New Structure of Policing: Description, Conceptualization, and Research Agenda*, NCJ 187083, U.S. Department of Justice, 2001

SSM, *Rules and List of Correspondents*, Rules and Cover, Steamship Mutual, 2011/2012

K. Storm, *The Private Security Industry: A Review of the Definitions, Available Data Sources, and Paths Moving Forward*, RTI Project Number 0212315.001.001, Research Triangle Park, 2010

UN, *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, A/RES/55/25, United Nations, 2000

UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1833 UNTS 397, United Nations, 1982

UN, *S.C. Res. 1816*, UN Doc. S/RES/1816 (Jun. 2, 2008), United Nations Security Council, 2008

UN, *International Convention Against the Recruitment, Use, Financing and Training of Mercenaries*, UNTS, vol. 2163, United Nations, 1989

UNDOC, *Counter-Piracy Programme: Support to the Trial and Related Treatment of Piracy Suspects*, Issue Six: June, United Nations Office on Drugs and Crime, 2011

UNEP, *National Rapid Environmental Desk Assessment – Somalia*, United Nations Environment Programme, Special Report, 2005

UNSC, *Letter dated 18 July 2011 from the Chairman of the Security Council Committee pursuant to resolutions 751 (1992) and 1907 (2009) concerning Somalia and Eritrea addressed to the President of the Security Council*, S/2011/433, United Nations Security Council, 2011

M.Q. Meija Jr./P. Cariou/F.-C. Wolff, *Ship Piracy: Ship Type and Flag*, Chapter 7, 2008

Internet Sources

PILPG, A Global Pro Bono Law Firm: *Documents on Countering Piracy and Related Crimes Off the Coast of Somalia*, available at: http://publicinternationallawandpolicygroup.org/documents-on-countering-piracy-and-related-crimes-off-the-coast-of-somalia/, (20 September 2011)

United Nations Division on Ocean Affairs and the Law of the Sea: *National Legislation on Piracy*, available at: http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm, (20 September 2011)

Oceans Beyond Piracy: *Counter-piracy activities matrix*, available at: http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/counter-piracy-activities-dynamic, (20 September 2011)

Contemporary Maritime Policy as an Issue of Academic Inquiry. A Bibliography, May, Piracy-Studies.org, 2011, available at: http://piracy-studies.org/piracy-bibliography.pdf, (20 September 2011)

MaritimeSecurity.Asia: *Somali pirates attacking year-round says maritime organization*, available at: http://maritimesecurity.asia/free-2/piracy-update/somali-pirates-attacking-year-round-says-maritime-organization/, (20 September 2011)

Wikipedia: *MV Sirus Star*, available at: http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Sirius_Star, (20 September 2011)

Muir S. Fairchild Research Information Center: *Private Military Companies Bibliography*, available at: http://www.au.af.mil/au/aul/bibs/pmc08.htm, (20 September 2011)

EU NAFOR Somalia, Maritime Security Centre: Horn of Africa, available at: www.mschoa.org, (20 September 2011)

ReCAAP Information Sharing Centre, available at: http://www.recaap.org/, (20 September 2011)

Wikimedia Commons: *Somalia Piracy Threat Map 2010*, available at: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Somalian_Piracy_Threat_Map_2010.png, (20 September 2011)

IMB Piracy Reporting Centre (PRC): *Pirate-related Incidents in 2011*, available at: http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsafigures, (20 September 2011)

International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, ICC Commercial Crime Services: *IMB Live Piracy Map 2011*, available at: http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map, (20 September 2011)

International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, ICC Commercial Crime Services: *Live Piracy Report*, available at: http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report, (20 September 2011)

Blue Mountain: *Piracy Statistics*, available at: http://www.bluemountaingroup.co.uk/maritime-security/piracy-statistics.asp, (20 September 2011)

Phillips, *Pirate attacks trigger armed guard coverage*, FeralJundi.com, December, 13 (2009), available at: http://feraljundi.com/1226/maritime-security-pirate-attacks-trigger-armed-guard-coverage/, (20 September 2011)

Knight, *Anti-piracy measures for sale in Hamburg*, FeralJundi.com, October, 25 (2010), available at: http://feraljundi.com/somalia/maritime-security-anti-piracy-measures-for-sale-in-hamburg-germany/, (20 September 2011)

Hart: Land, Sea and Air Security: *Protected Gulf of Aden Voyages*, available at: www.hartsecurity.com, (20 September 2011)

UK P&I Club: *ICS & ECSA guide to flag state rules in respect of private armed guards*, available at: http://www.ukpandi.com/knowledge-developments/industry-developments/maritime-security-piracy/, (20 September 2011)

International Stability Operations Association (ISOA): *ISOA Code of Conduct*, available at: http://www.stability-operations.org/index.php, (20 September 2011)

International Association of Maritime Security Professionals' (IAMPS), available at: http://iamsponline.org/, (20 September 2011)

Security Association for the Maritime Industry (SAMI), available at: http://seasecurity.org/index.php/legal, (20 September 2011)

Lex Mercatoria: *The York-Antwerp Rules 1994, CMI*, available at: http://www.jus.uio.no/lm/cmi.york.antwerp.rules.1994/doc.html, (20 September 2011)

Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.: *Time Charter New York Produce Exchange Form 1993 (NYPE 1993)*, available at: http://www.shipsworld.com/shipbroking_forms/NYPE93.pdf, (20 September 2011)

SKULD: *Charterparties - Piracy*, available at: http://www.skuld.com/Insight/Piracy/Charterparties/, (20 September 2011)

Sažetak:

NAORUŽANI STRAŽARI NA BRODOVIMA: OSIGURANJE I ODGOVORNOST

Rad proučava pitanja osiguranja i odgovornosti uslijed uporabe naoružanih stražara na brodovima. Elaborat započinje pregledom dostupnih podataka o ključnim ekonomskim pokazateljima koji predstavljaju pretpostavljene ukupne godišnje gubitke uslijed piratskih operacija. Pažnja se zatim usmjerava prema pitanju odnosa javne i privatne sigurnosne zaštite, pri čemu se detaljno raspravlja o pojedinim opasnostima koje privatna sigurnosna zaštita donosi. Nakon što se pojašnjava zašto Somalija zaslužuje posebnu pozornost pri usporedbi s ostalim područjima gdje prijeti opasnost od napada pirata, daje se kratak osvrt na međunarodne operacije usmjerene na borbu protiv pirata, te detaljan pregled uporabe privatne sigurnosne zaštite u pomorskom sektoru. Jedan oblik privatne pomorske sigurnosne zaštite jest i uporaba naoružanih stražara na brodovima. Ova se opcija proučava s političkog (u pogledu prihvata interesnih skupina) i pravnog stajališta (u pogledu pravnih pitanja koja nastaju prilikom uporabe naoružanih stražara). Važno pomoćno sredstvo brodarskim kompanijama i brodarima kojima prijeti opasnost od napada pirata jest postojanje pristupačnih i efikasnih specijaliziranih pomorskih polica osiguranja. Nakon analize pomorskih polica osiguranja, daje se uvid u relevantnu sudsku praksu i ostala bitna pravna pitanja koja se otvaraju uslijed piratskih napada, a koja bi mogla biti od značaja prilikom sagledavanja pravnih posljedica uporabe naoružanih stražara. Za kraj, predstavlja se pojednostavljena ekonomska analiza dostupnih sigurnosnih opcija, te konačna ocjena beneficija koje donosi uporaba naoružanih stražara.

Ključne riječi: *naoružani stražari, piratstvo, pomorsko osiguranje, privatne zaštitarske kompanije, Somalija.*

THE COMMON MARITIME TRANSPORT POLICY OF THE EUROPEAN UNION – THE PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT

IVANA KESER, M.A.*

UDK 656.6:504.42(4-67EU)
Review article
Received: 1/10/2011
Accepted for print: 16/11/2011

The Paper reviews the impact of the Common Maritime Transport Policy of the European Union on the development of the European Union Environmental Policy. An inter-relationship between the economic needs of the Member States and the overall attempt of the European Community to protect and preserve the marine environment is examined. The European Union makes continuous significant contributions to the worldwide efforts in protecting the environment, especially in the maritime field, through a strict adherence to the internationally set standards, as well as the enforcement of the Community measures that often go beyond the minimal criteria set by the international and multilateral treaties. Such additional criteria might bring the European shipowners and the connected maritime industry into an unfavorable competitiveness position on the world market. Additionally, a detailed overview of the international, regional and Community legislation in the marine environmental field is provided, with a special focus on the measures aimed at preventing oil pollution. Finally, a general assessment of the Community's efforts is given, bearing in mind the current legislation and its impact, and the short-term and long-term goals of the European Union Environmental Policy.

* Ivana Keser, M.A., Institute for International Relations, Department for Resource Economics, Environmental Protection and Regional Development, Ulica Ljudevita Farkaša Vukotinovića 2, 10000 Zagreb, Croatia, e- mail: Ivana@irmo.hr.

***Keywords**: Common Maritime Transport Policy of the European Union, European Union Environmental Policy, protection and preservation of the marine environment, oil pollution.*

INTRODUCTION

The European Union (EU) Common Maritime Transport Policy (CMTP), although not individually recognized in the early legislative actions formulating the Common Transport Policy (CTP), gradually achieved its recognized status through the economic impact it creates for the Member States. The EU owns a strong portion of the World shipping fleet, and stands out in the quality of its shipping, safety of navigation standards, and security measures it promotes. At the same time, the EU has a strong import and export trade market, thus requiring a constant flow of maritime traffic to satisfy the needs of such a market, making the European waters the world's most congested maritime traffic area. These factors accelerated the evolution of the EU maritime policy sector. However, the development of maritime industry generates a growing concern for the marine environment. Whereas the interests of the maritime industry and general trade are mainly represented by the Member States, the European Union (Community[1]) takes charge of the maritime safety and marine environmental issues. Having in mind the division of competences in the EU law, a comprehensive maritime policy faces serious obstacles to be overcome before it can be adopted and implemented. The Union's approach is based on the referral to the international and multilateral standards previously adopted by the majority of the Member States. Once this basis is fully implemented and enforced in the Member States' national legislation, further steps can be taken in enhancing and tightening the norms regulating the protection and preservation of the marine environment. The Paper analyses the international, multilateral and Union measures designed to protect and preserve the marine environment, with a special focus on the oil pollution, and examines the prospects of further developments, keeping in mind the needs

[1] The Lisbon Treaty abolishes the European Community as a legal entity and imports changes into two of the founding treaties; The 'Treaty establishing the European Community' is replaced by 'Treaty on the Functioning of the European Union" (TFEU), and as stated in the Consolidated Version of the Treaty on European Union (TEU) in Article 1: "*The Union shall be founded on the present Treaty and on the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter referred to as 'the Treaties'). Those two Treaties shall have the same legal value. The Union shall replace and succeed the European Community*". Depending on the historical contest, the author will hereinafter use the terms 'Union' or "Community"; for more information, see: http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/index.htm, last visited on 25 September 2011.

of the maritime industry and related sectors, whose interests could be easily undermined by a single-minded environmental legislation.

The first chapter (*The Common EU Maritime Transport Policy*) examines the role and relevance of the CMTP at the European and world level, stressing out a number of positive effects it has produced. A correlation with, and effect on maritime and related industries that the CMTP produces is undeniable, especially considering the economic and social impact that the maritime sector produces within the European Union. Through a historic overview of the CMTP establishment, an emphasis is made on the effort and devotion of the Union and the Member States to regulate the maritime sector, both regarding specific issues, and through a sectoral approach.

One of the specific CMPT sectors, the marine environmental protection, is the subject of the next chapter (*The Protection and Preservation of the Marine Environment*). Being thoroughly regulated at an international level, the international marine environmental regulation is the first part of examination, especially taking into consideration that most of the Member States are usually the contracting parties to such conventions and treaties. The next step is a detailed overview of the EU marine environmental legislation, the problems it faces in producing binding regulation, and the prospects of further enactments.

Whereas the previous chapter looks at the EU marine environmental legislation on the whole, this chapter focuses on the problem of oil pollution (*Oil Pollution*). The Union has enacted a number of security packages aimed at preventing both major maritime disasters, such as *Erika* and *Prestige*, and small and frequent oil discharges in European waters. Since such measures place considerable strain on the shipowner industry, a conflict of interests in observed between the Member States hosting big maritime players (who are less attracted to maintain their fleets under "*expensive*" European flags), and other Member States that have experienced maritime accidents of huge magnitude (and paid a high price of compensation for damages). As an example of the EU devotion to the protection of the marine environment, a special emphasis is placed on the recent legislation introducing criminal penalties for the ship-source pollution. Keeping in mind the previously mentioned conflict of interests, this piece of legislation has ignited a severe debate in European circles on how far can the environmental policy go before it starts affecting the economic prosperity.

The concluding remarks summarize the crucial points of the analysis and give estimates on how successful has the CMTP been in promoting the marine environmental protection. A distinct consideration is given to the dual conflict of interests, one existing among the Member States and the Union (shared competences issue), and the other among the Member States themselves (those supporting the maritime industry versus those supporting a tightened marine environmental protection legis-

lation). Finally, a question is raised whether the Integrated Maritime Policy (IMP) plans can meet the needs of what a separate EU Environmental Policy would require: sustainable development that respects the requirements necessary to achieve a safe, secure and healthy marine environment.

1 THE COMMON EU MARITIME TRANSPORT POLICY

A. The Role of the Common Maritime Transport Policy

Maritime transport holds a significant role in the European economy. The EU is a strong trading power, having many overseas import and export trade partners. Bearing this in mind, it is understandable why the overall EU economy depends on the success and quality of maritime transport. As evidence of this interdependence, over 90% of external trade and 40% of the intra-Union trade is carried by sea[2], marking the EU irrevocably as a giant consumer of maritime transport services. Further economic indicators include an average of 400 million passengers transported annually through the European ports, over 3 million people directly employed in the maritime sector (out of which around 70% work "*on-shore*"), over 41% of the World shipping fleet owned by the European owners, and an annual turnover of around € 300 billion[3]. As it is likely that the economic growth of the EU will expand progressively, it is to be expected that a demand for transport services will increase even further.

To maintain a satisfactory level of participation in the international trade, it is very important to protect and strengthen the transport policy and infrastructure, thereby lowering the pressure exerted by competitive international trade powers. For further development and survival of the EU, it is vital to possess its own fleet of ships under its sovereign control and rules. As Farantouris remarks, maritime transport is not a single industry, but a sector comprised of many different economic activities. Therefore it is essential to avoid dependence on other world trade powers and their shipping fleets[4]. Otherwise, the consequences could be disastrous in a variety of fields[5].

---

2 For more data visit: http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm, last visited on 25 September 2011.

3 Data available at: http://ec.europa.eu/research/transport/ index_en.htm, last visited on 25 September 2011.

4 *Farantouris*, European Integration and Maritime Transport, p. 82.

5 *Farantouris*, *Ibid.*, p. 78; As the same author remarks, the CMTP is "*… seen as an integral part of the social infrastructure…*", thus having a huge impact on, amongst other things, employment, making the economic cohesion also a social one, *Ibid.,* p. 86.

The Common Maritime Transport Policy is a part of a larger European effort to formulate and unify the maritime transport laws of its Member States through a system of the Common Transport Policy. The task of the CMTP is to determine the basic principles of carriage by sea services, identify the participants in the maritime transport sector and their interests, and devise ways to pursue those interests. An attempt is made to protect the rights and interests of shipowners and shippers, carriers, seamen, passengers and other persons involved in the transport of goods and services, identify their needs, and ensure an effective business environment.

At the same time, a mayor concern is placed on the interests of States, having in mind the activities that Governments conduct in the maritime sector, and the benefits that States derive from the maritime transport of goods and passengers[6]. State investments in maritime port and supporting infrastructure, environmental and wildlife protection, the economic impact of the maritime sector on employment and the economic growth of the country, are all factors of paramount importance for economic and political stability.

A broader understanding of public interest is also recognized, having in mind different interest groups that logically or in exceptional cases become indirectly related to the maritime sector. When it comes to issues such as environmental pollution resulting from maritime accidents and its adverse impact on the environment, public health, wildlife and a number of other phenomena, small groups or the general public expect the CMTP to meet such challenges and establish a well-functioning protection and prevention systems.

As the maritime transport of passengers and goods for many of the EU countries constitutes a relevant factor of their economy and growth, it is understandable why this sector bears significance for the national strategy and security. States, on the one hand, work hard to harmonize their legislation with regional or international norms in order to facilitate and expedite regular maritime trade. On the other hand, however, they insist to protect their own interests, which are often in conflict with the interests of other States. Thus, whereas some States prefer a liberal approach to shipping, other States prefer a protectionism approach. At the same time, one has to bear in mind that it may prove difficult to find a proper balance between the Member States, as some countries focus on the social aspects of the maritime industry, whereas others direct their attention to commercial outputs and profit. These differences proved to be a difficult obstacle to overcome in the early stages of the CMTP formation (as will be shown in the further text), and some of them continue, to this day, to obstruct the transfer of competences from the State to the Union level. This

6 *Stevens*, Transport Policy in the European Union, p. 126.

issue is particularly visible in the marine environmental policy field, which will be addressed in the next chapter.

B. Historic Overview

The process of "*Europeanization*" of the maritime transport institutional and regulatory system was enabled by the inclusion of the Transport Policy as one of the Common Policies in the 1957 Rome Treaty. The four freedoms[7] are, as Pallis reminds, highly dependent on the movement through space in which an irreplaceable role is held by the transport capabilities[8].

Article 2 of the Rome Treaty determines the objectives to be achieved by the European Community. One of the methods to achieve these objectives is the establishment of a separate CTP, as provided by the Article 3(f) of the Rome Treaty. However, the Rome Treaty norms concerning transport have little practical utilization capability. Although Article 3 of the Rome Treaty does not provide any reference to the particular modes of transport, Article 84(1) of the Rome Treaty states that: "*The provisions of this Title shall apply to transport by rail, road, and inland waterways*". Maritime transport was briefly mentioned in Article 84(2) of the Rome Treaty: "*The Council may, acting unanimously, decide whether, to what extent, and by what procedure, appropriate provisions may be laid down for sea and air transport*". Therefore, it was very clear that maritime transport, together with air transport, is not included within the sphere of the CTP. As a result, this Article excludes the application of transport provisions to the maritime sector, a fact that made a separate regulation of a maritime transport policy necessary. To be precise, it was left to the will of the Member States to decide whether they wish to move towards the creation of the CMTP. Such a drive would indicate a step forward from the traditional concept of maritime transport regulation, located in the domain of private law. At the same time, it would signify a major progress in bringing the different political interests into a common perspective, thus leveling the standards and proclaiming joint goals to be achieved.

At first, the European institutions did not recognize the CMTP, as it had not represented the interests of the original six Member States. Cafruny[9] underlines that even if there was willingness and interest in the development of maritime transport,

7 Free movement of goods and persons, and free circulation of services and capital.

8 *Pallis*, The Common EU Maritime Transport Policy, p. 61.

9 *Cafruny*, in: *Hurwitz/Lequesne*, The State of the European Communities, vol. 1, policies, institutions and debates in the transition years, pp. 285-299.

the shipping industry has shown very high resistance against the transfer of power from the national level to the level of the EU institutions.

The enlargement policy, starting with the entrance of Denmark, Ireland and the United Kingdom to the EU- three maritime nations[10], had a major impact on the CMTP. The importance of this sector was recognized, especially due to the fact that the trade among the old and new members was realized through maritime routes. The importance of this sector was further confirmed through the accession of Greece in 1981, another significant maritime nation, enlarging the EU maritime industry and fostering maritime transportation. However, parallel to the economic factors contributing to the development of the CMPT, the legal aspects, starting with an important judgment of the European Court of Justice (ECJ)[11] to be discussed in the following paragraph, gave an additional push to the CMTP creation.

i. Landmark Decision and Institutional Momentum

Under these circumstances the *French Seamen case*[12] brought a landmark decision in the creation of the CMTP. The Court of Justice reviewed the French maritime administrative policy that made it obligatory for ships under the French flag to employ, in most part, and in some cases exclusively, French nationals. The Commission pointed out that this was a violation of the freedom of movement of workers, thereby undermining the achievements of the European integration. This was a fundamentally important case, because the Court had for the first time formally examined and determined the legal relevance and application of the General Provisions of the Treaty to the specific parts, specifically; the maritime transport sector[13]. Until that point, there was no interpretation of the relationship between the General Provisions of the Treaty and the provisions relating to the maritime transport. The Court clearly stated that the substantive provisions of the Treaty were to be exercised in the field of maritime transport. Specifically, although the Treaty defines some sectors that require special regulation due to their specific nature, the General Provisions of the Treaty that are intended to achieve integration (and the freedom of movement of workers is of great importance for the integration process) must be equally applied to all spe-

10 The entrance of the insular countries into the Community increased the pressure to create a common policy in the maritime transport sector.

11 The Treaty of Lisbon changed the name of the European Court of Justice, ECJ into "Court of Justice", see: *supra note 1*.

12 Case C-167/73, *Commission* v *France*, [1974] ECR 359, [1974] 2 CMLR 216.

13 *Stevens*, *supra note* 6, p.. 126.

cial sectors. Exceptions are possible, but only provided that they are explicitly mentioned. Although the decision had not proposed anything in concrete, such as an inclusion of a specific provision of the common maritime transport policy, and although during that period, the Member States continued with individual maritime transport policies, from that moment on, every activity of the Member States in practicing the maritime transport policy was subject to compatibility with the General Provisions of the Treaty. Any practices within the sector of the maritime transport policy, whether they concerned the common acts of the EU or individual acts of the Member States, had to comply with the requirements specified in the General Provisions of the Treaty.

Another crucial moment in the creation of the CMTP occurred in the Case 13/83[14], where the European Parliament, prompted by the failure to achieve the CTP, and with the consent of the Commission, filed a claim against the Council before the Court of Justice, an action that represents a benchmark in the relationship between the two bodies. The verdict brought two fundamental conclusions. First, the Council was not held responsible for the failure to achieve a common maritime transport policy since such a policy is not defined in the Treaty. Secondly, the Council was made responsible for the failure to ensure freedom to provide services within the Community, including cabotage services. A direct consequence of this decision was reflected in the imposition of an obligation on the Council to formulate, as soon as possible, a basis for the CMTP. At the same time, the Commission was asked to propose concrete measures for the improvement of the transport sector.

ii. Policy Packages

The direct result of the previously mentioned judgment was the *1985 First Package of Commission's Proposals*, bringing forward a set of directives and regulations aimed at regulating the transport sector. A focus was placed on the liberalization of the transport sector and the measures against the disloyal competition in the maritime sector. A close follow-up to the First Package was the so-called *1986 Bruxelles Package*, in which some of the previously mentioned proposals were adopted in the form of four regulations, dealing with the liberalization of navigation and carriage of cargo (the cabotage was not included in that package), measures made available to the Member States to tackle the problem of disloyal competition, and restriction measures made available against the third countries, whose shippers and shipowners enjoy exclusive protectionism in their waters (the liner

14 Case C- 13/83, *Parliament* v *Council*, [1985] ECR 1513, [1986] 1 CMLR 138.

conferences were excluded). The *1989 Second Package of Commission's Proposals* focused on the attempt to establish a *Euros Ship Registry* (never successfully adopted), and the opening of the sea cabotage (carriage of passengers by sea), the later proposal being adopted in 1992, with specific postponements from the application for individual countries (the last postponement, approved for the Greek islands, ended in 2004)[15].

iii. Horizontal Approach

Up to this point, the EU efforts in formulating the CMTP had addressed specific issues, which were deemed necessary to tackle. However, the overall success in adopting and enforcing the aforementioned measures provided a new incentive to approach the CMTP from a different angle, looking at the overall strategy of the European maritime industry development. A new, horizontal approach was adopted, aiming at regulating specific maritime sectors, yet keeping in mind the common goals and perspectives for the future. The EU has undertaken to specifically formulate, regulate, and where possible harmonize, the following areas: safety of navigation; Port State Control and European Port Policy; the protection and preservation of

15 The list of the measures from aforementioned period: Council Regulation 4055/86 applying the principle of freedom to provide maritime transport services between Member States and between Member States and third countries [1986] OJ L 378/1; Council Regulation 4056/86 applying Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport [1986] OJ L 378/4; Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport. OJ 1986 L 378/14; Council Regulation 4058/86 on co-coordinating actions to safeguard free access to cargoes in ocean trades [1986] OJ L 378/21; Commission Proposal for a Council Regulation establishing a Community ship register and providing for the flying of the Community flag by sea-going vessels [1989] OJ C263/11; Commission Proposal for a Council Regulation on a common definition of a Community Shipowner [1989] OJ C263/16; Commission Proposal on a Council Regulation applying the freedom to provide services to maritime transport within Member States [1989] OJ C263/17; Council Regulation 613/91 on the transfer of ships from one register to another within the Community [1991] OJ L 168/1; Council Regulation 479/92 enabling the Commission to grant a group exemption to liner consortia [1992] OJ L 53/3; Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (cabotage) [1992] OJ L 264/7; Commission Regulation 870/95 on the application of Article 85(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia) pursuant to Council Regulation 823/2000 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia) [2000] OJ L 100/24; Commission Communication and Proposals - Progress towards a Common Transport Policy - Maritime Transport, COM(85)90 final, 19th March [1985] OJ C212/2; COM(85)90 - First Package of EU Measures; Commission Communication - A Future for the Community Shipping Industry: Measures to Improve the Operating Conditions of Community Shipping, COM(89)266 final, 3rd August [1989] OJ C263/11-18; COM(89)266 - Second Package of EU Measures.

the marine environment, measures to prevent and fight terrorism and piracy at sea; health and working conditions of maritime labor, rights of passengers carried by sea; the abolishment of liner conferences; sea cabotage; the promotion of carriage by sea; regulation of State Aid in the maritime sector; and other important issues.

C. Current Perspectives

All the previously mentioned measures were preceded by so-called "*strategic documents*" that formulate the goals to be achieved within a certain period of time, and specify the means of achieving those goals. For example, in 1996, the Commission published two such documents[16] that announced strengthened regulation in the field of safety of navigation, a further liberalization of the maritime market, the regulation of State Aid in the maritime sector, the continuation of the Port Policy regulation, and the introduction of the so-called "*Short Sea Shipping*". In 2001, the "*White Paper – European Transport Policy for 2010*"[17] provided a complex system of around 60 measures aimed at the general improvement of the European transport system, including the maritime sector. The White Paper emphasized the need for strengthened rules on maritime safety, called for enhanced cooperation with the International Maritime Organization and the International Labor Organization concerning minimum labor rules, encouraged the development of the genuine "*European Maritime Traffic Management System*", and expressed the need for the development of the "*Motorways of the Sea*" program, that would promote the European sea transport as a competitive alternative to the European land transport.

The latest strategic objectives for the European maritime sector are presented in the "*Communication from the Commission setting the goals to be achieved by the 2018*"[18]. Having in mind the steady increase in the volume of transport of cargo and passengers by sea, it is vital to ensure safe navigation, quality of ships that enter the European

16 *Commission*, Towards a New Maritime Strategy, available at: ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/transport/docs/strategy_en.pdf - last visited on the 19th of September 2011; Shaping Europe's Maritime Future - A Contribution to the Competitiveness of Europe's Maritime Industries, available at: http://aei.pitt.edu/3988/01/000094_1.pdf, last visited on 25 September 2011.

17 *Commission*, White Paper - European Transport Policy for 2010: time to decide, available at: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm, last visited on 25 September 2011.

18 *Commission*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, available at: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm, last visited on 25 September 2011.

waters, competitiveness of the European shipowners, and international cooperation in achieving common goals. The proposed measures, "*… based on the core values of sustainable development, economic growth and open markets in fair competition and high environmental and social standards*"[19], are set to meet the challenges of the 21st century.

Bearing in mind the figures mentioned at the beginning of this chapter, it is obvious how important the maritime transport is for the successful realization of the global trade. It necessitates constant improvement in the quality of navigation and transport services and technology, to meet market expectations. At the same time, constant increase in the density of maritime traffic increases the marine environmental risks. These risks and measures aimed to prevent them, or reduce their negative effects, are the focal point of the next chapter.

2 THE PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT

Having in mind the overall pollution of the environment and negative effects that human activities cause to the fragile eco-system, it is not the least suprising that the protection of environment is reaching its momentum as a top priority of the international community. Negative impacts to the marine eco-systems have particularly increased in the last few decades. Large tanker and bunker ship disasters create a number of negative results[20], including the pollution of the sea and seabed from oil (and hazardous and noxious substances') spills. Other vessel-source types of marine pollution include discharges of oil, dumping of ship waste, ballast waters, and hazardous and noxious substances' discharges. Apart from the vessel-source pollution, a considerable marine pollution is derived from the land-based pollutant sources, fisheries, ocean dumping, and other. The overall negative impacts on the marine flora and fauna are considerable, and, unfortunately, the consequences remain, in great part, irreversible.

This section of the Paper examines the CMTP's capability to secure and protect the European waters. The aim is to determine how successful the CMTP is in fulfilling the set goals, what sort of obstacles are to be expected, and how this European effort corresponds to the international and multilateral framework of environmental

19 *Commission*, *supra note* 18, p. 13.

20 Other negative results include: human injury or death (crew and passengers), damage to the ship and cargo, third party losses (collisions, negative impacts for tourism and fishing, etc.), and insurance issues.

protection. A special focus is directed towards the norms that regulate the protection of the marine environment from pollution by the spills.

A. The International Legal Framework of the Marine Environment Protection

The Union's competence in regulating the maritime sector is limited due to the Member States' desire to keep the autonomy in this field, coupled with an inherent fear that too much regulation could bring upon negative effects to the EU shipping industry[21]. Therefore, an emphasis has to be put on the existing international regulation in these matters, out of which the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)[22] plays a crucial role.

UNCLOS, as Frank states, "*… established the environmental regime based on the combination of the jurisdictional rules of the law of sea with objectives, principles and approaches of international environmental law*"[23]. Part XII of UNCLOS defines the rights and obligations of States in cases of marine pollution. States are bound to protect and preserve the marine environment (Article 192 of UNCLOS), but are at the same time given sovereign rights of exploitation of natural resources in specific maritime zones (Article 193 of UNCLOS). Emphasis is placed on the cooperation of States in order to successfully tackle the threats to the marine environment (Article 197 [and 123 – regional cooperation] of UNCLOS). The European Union became a party to the UNCLOS in 1998[24].

International law achieved significant progress in the protection and preservation of marine environment in the past 30 years. Prior to the UNCLOS, the 1972 Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment[25] stipulated the State responsibility in the prevention of marine pollution. As a direct result of this Declaration, the 1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter[26], which deals with ocean dumping and other

21 *Frank*, The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea, pp. 2 and 5.

22 http://www.un.org/Depts/los/index.htm, last visited on 25 September 2011.

23 *Frank*, *supra note* 21, p. 16.

24 For more information on the subject, see: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/speeches/speech76_en.html, last visited on 25 September 2011.

25 Text available at: http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?documentid=97&articleid=1503, last visited on 25 September 2011.

26 More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter.aspx, last visited on 25 September 2011.

sea pollutants, came into existence (later to be merged into the OSPAR Convention [see below]). Another significant international instrument is the 1973 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)[27], which represents the most important international effort to combat the vessel-source pollution. Its broad global acceptance is additionally supported by the fact that all the EU Member States are signatories. However, unlike the UNCLOS, the Union is not a contracting party to this Convention (for more on this subject, see the next chapter). In close connection is the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)[28], another major international instrument, dealing with the safety of navigation of merchant fleets. Other important international treaties include the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)[29]; the 1992 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention)[30]; the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention – not in force)[31]; the 2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

27 More information on the subject available at: http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx, last visited on 25 September 2011.; For more on MARPOL see *Rothenberg/Nicksin*, Latest Developments in International Maritime Environmental Regulation, pp. 138-140.

28 More information on the subject available at: http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx, last visited on 25 September 2011.

29 More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx, last visited on 25 September 2011. For more on the connection of the CLC and the marine environmental protection, see: *Foley/Nolan*, The Erika Judgment – Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed, pp. 43-47; CLC definition of pollution damage: "*Article I(6): (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the discharge from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than losses of profit from such impairment shall be limited to costs or reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures*".

30 More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx, last visited on 25 September 2011.

31 More information on the subject available at: http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious-.aspx, last visited on 25 September 2011.

(Bunkers Convention)[32]; and the 1976 International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)[33], as amended by the 1996 Protocol. These last mentioned Conventions primarily deal with compensation issues, but they also serve as a deterrent against a behavior that leads to polluting activities[34].

The multilateral approach, applied in the regional context, plays an additional important role in regulating the European system of marine environment protection and preservation. The 1974 Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources[35], which regulated the marine pollution from land-based sources, was fully replaced, together with the 1972 Dumping Convention (as stated above), by the 1992 Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR Convention)[36]. The Union is a contracting party to the Convention. Another important regional treaty is the 1992 Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki Convention)[37], a prime marine protection tool for the Baltic Sea area.The Union is one of the contracting parties. Finally, the 1995 Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona Convention)[38] deals with the same matter, but in the Mediterranean Sea. The Union is also one of the contracting parties, and additionally, this Convention represents the first United Nations Environment Programme Regional Seas Programme.

The Union approach towards the implementation of different layers of international legislation depends on the subject of regulation. When it comes to the ques-

32 More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx, last visited on 25 September 2011.

33 More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx, last visited on 25 September 2011.

34 For more on the subject, see: *Smeele*, International Civil Litigation and the Pollution of the Marine Environment, pp. 77 – 118.

35 Text available at: http://www.opcw.org/chemical-weapons-convention/related-international-agreements/toxic-chemicals-and-the-environment/marine-pollution-from-land-based-sources/, last visited on 25 September 2011.

36 98/249/EC: Council Decision of 7 October 1997 on the conclusion of the Convention for the protection of the marine environment of the north-east Atlantic, OJ L 104.

37 94/157/EC: Council Decision of 21 february 1994 on the conclusion, on behalf of the Community, of the Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki Convention as revised in 1992), OJ L 73.

38 1999/800/EC: Council Decision of 22 October 1999 on concluding the Protocol concerning specially protected areas and biological diversity in the Mediterranean, and on accepting the annexes to that Protocol (Barcelona Convention), OJ L 322.

tion of the vessel-source pollution, the Union and the Member States rely on the International Maritime Organization (IMO) standards as set through the MARPOL, SOLAS, CLC and Bunker Conventions. The regional approach applies in the European waters, where the Member States prefer cooperation among the adjunct coastal states (as was demonstrated in the previous paragraph, the Union applied the regional approach to each of the three significant maritime clusters surrounding the EU, namely, the Baltic Sea, the North Atlantic Ocean, and the Mediterranean Sea). Since the adoption of international instruments usually implies the ratification and the subsequent inclusion/specification in the specific national legislation, the international standards usually represent minimal criteria or maximal penalty imposition to be adhered to. A specific Union regulation can be observed in particular fields where the EU deems necessary to adopt specific EU regulation, such as is the example of the marine habitats protection. Some of the aforementioned treaties will be examined in more detail in the later text.

B. The EC Legal Framework of the Marine Environment Protection

Although the Environmental Policy as such has not found its place in the 1957 Treaty of Rome, a number of initiatives in the 1970s strengthened its position among the Member States. This effort was conducted through a series of directives, as the most commonly used instrument in the EU environmental law. Council Directive 67/548/EEC on Dangerous Substances[39] was the first environmental directive of the EU Maritime pollution was recognized as a major environmental threat in the *1973 First Environmental Action Program*[40]. The *1977 Second Environmental Action Program*[41] states actions necessary for controlling the pollution. In the *1983 Third*[42] *Environmental Action Program*, attention was focused on the pollution prevention. However, it was still difficult to establish a legal basis for the Union environmental protection.

An obstacle to further development in this direction was the confrontation between the national law and the EC policy competences. This problem requires further explanation. According to Article 5(1) EC, the Community may act within the

39 Council Directive 67/548/EEC of 27 June 1967 on the approximation of laws, regulations and administrative provisions relating to the classification, packaging and labeling of dangerous substances, OJ L 196.

40 First Environmental Action Program, 22.11.1973, OJ C112.

41 Second Environmental Action Program, 17.5.1977, OJ C139.

42 Third Environmental Action Program, 17.2.1983, OJ C46/1.

limits of the powers conferred upon it by the Treaty, meaning that the Community has competence within the area of granted power. The principle of subsidiarity will be applied in areas that do not fall within the Community's exclusive competences. The Community may take legislative action only if the objective of that action cannot be sufficiently achieved by the Member States, and can thus be better achieved at the Community level. The principle of proportionality, Article 5(3) EC, defines the limits of the Community action[43]. In the area of environment, Community does not have exclusive competences. The competences are shared in the area of the marine environmental protection. Both the Community and the Member States are entitled to act at the international level, (e.g. in accordance with Article 174(4), to negotiate in international bodies and to conclude international agreements). According to the Article 300(7) EC, the conclusion of international agreements among the Community and one or more States or international organizations under the conditions laid down in the EC Treaty are binding to both, the institutions of the Community and the Member States. Upon ratification, an international agreement becomes an integral part of the Community's legal order. The Member States cannot operate independently, but rather in conformity with the EC law under requirements stated in Article 10 EC. The Member States are obliged to cooperate with the Community institutions and coordinate their actions in international organizations and at international conferences, as stated in Article 19 EU. Regardless of a number of ambiguities regarding the shared competences issue, and although the shared competence institution gives great freedom of action to the Member States, the Community is responsible for most of the environmental issues. Having this in mind, the leading maritime European nations attempted to maintain independence at the international level, and at the same time obstructed the establishment of a comprehensive policy under which the Community would be involved in the maritime matters (they have been using the subsidiarity and proportionality principles)[44]. In order to circumvent conflicts with its Member States, the Commission decided to rely on the "*… existing international instruments for the protection and preservation of the marine environment*"[45].

A further important step in the establishment of the EC environmental policy was the introduction of the qualified majority voting in the *1987 The Single Euro-*

43 Article 5 (3): "*Any action by the Community shall not go beyond what is necessary to achieve the objectives of this Treaty*".

44 There are other reasons for the lack of comprehensive rules in the field of the marine environmental protection, such as the institutional fragmentation resulting from a low level of cooperation, which slows down the work. Both the multilateral and the sectoral approach contributed to a specific disorder in ocean preservation, due to the circumvention of an integrated approach.

45 *Frank*, *supra note* 21, p. 412.

pean Act[46], a change that made the introduction of new acts much simpler then the previous unanimous vote qualification, thus making it easier to implement, inter alia, the environmental legislation. The *1992 Maastricht Treaty*[47] emphasizes the promotion of the sustainable growth and high level of environmental protection (Article 2). The co-decision procedure was introduced in the area of environmental protection (Article 251). However, the tensions between the supranational and national policy competences were not eliminated. The *1997 Treaty of Amsterdam*[48] added a task of ensuring a "… *high level of protection and improvement of the quality of the environment*" to Article 2, and introduced (Article 6) an environmental "*integration clause*", according to which the environmental protection requirements should be integrated into the definition and implementation of other Community policies. The *2009 Treaty of Lisbon*[49] fully recognizes the importance of the environmental protection and highlights the need for a constant enhancement of the protection agenda quality. It marks a significant shift from previous objectives that have only concentrated on the preservation of environment.

In the recent years, a visible movement towards the acceptance of an Integrated Ocean (Maritime) Policy may be observed. *Sixth Environmental Action Program*[50], in a comprehensive program from 2001 to 2012, provides for an enhanced care of the marine environment[51]. In 2002, the Commission delivered a Communication "*Towards a strategy to protect and conserve the marine environment*"[52], with the main objective to promote sustainable development of the World's oceans, as well as the protection of their biodiversity. In 2005, the Commission announced the European Marine Strategy[53] aiming at preventing further human adverse effects on the environment, ensure the preservation of clean oceans and seas for fu-

46 Single European Act (SEA), OJ L 169; For more on the subject, see: *Cichowski*, in: Max-Planck-Projektgruppe, p. 4.

47 Treaty on European Union (Maastricht Treaty) OJ C 191.

48 Treaty of Amsterdam, OJ C 340.

49 Treaty of Lisbon, OJ C 306.

50 Sixth Environmental Action Program "*Environment 2010: Our Future, Our Choice*" OJ L 242.

51 For the progress of the Program, see: http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/996&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en, last visited on 25 September 2011.

52 Communication from the Commission to the Council and the European Parliament of 2 October 2002, "*Towards a strategy to protect and conserve the marine environment*" [COM(2002) 539 final – Not published in the Official Journal].

53 Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a Framework for Community Action in the field of Marine Environmental Policy (Marine Strategy Directive), COM(2005) 505 final, SEC 2005/0211 (COD).

ture generations, and encourage the Member States to further implement the international maritime conventions. These developments influenced the shift from the earlier restrained attitude of the Member States towards more harmonized Community rules, and contributed to the establishment of a comprehensive Maritime Policy. In 2007, the European Parliament approved the *Strategy for Protection and Conservation of the Marine Environment*[54], better known as the *Integrated Maritime Policy* (IMP)[55]. The IMP aims to establishing by the year 2020 - marine regions and sub-regions managed by the Member States, in accordance with the specifically designed environmental safety criteria. In order to support this effort, a comprehensive set of new legislation is expected, including the provisions on the control of the greenhouse gas emission and air emissions, the dismantling of ships and the disposal of hazardous waste, fisheries controls, coastal zone management, and a coordinated enforcement plan[56].

i. Environmental Liability

After the Erika disaster[57], the issue of responsibility and liability for the environmental damages was further intensified. The main objective of the Commission was to increase vigilance and impose greater accountability in an effort to avoid adverse consequences for the environment. The *White Paper on Environmental Liability*[58], published by the Commission, reaffirmed the "*polluter pays*" principle of compensation for the damage to persons and goods, damage from pollution, and damage caused to nature. Having in mind Article 174 of the EC Treaty, its endorsement of the "*polluter pays*", and other adopted preventive and precautionary principles, the Commission endeavored to propose the establishment of a system that would successfully improve the chances of avoiding environmental damage. The Paper analyzed different ways to create an EC environmental liability regime,

54 Directive 2008/56/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 establishing a framework for community action in the field of marine, OJ L 164/19. For more information see: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0540:FIN:EN:PDF, last visited on 25 September 2011.

55 For more on the Integrated Maritime Policy, see *Rothenberg/Nicksin*, *supra note* 27, pp. 157 – 160.

56 For more on the subject, see: *Rothenberg/Nicksin*, *Ibid.*, p. 137. For more concrete measures, see: White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF, last visited on 25 September 2011.

57 *Foley/Nolan*, *supra note* 29, pp. 41-78.

58 Commission, White Paper on environmental liability, COM(2000) 66 final; available at: http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/white_paper.htm, last visited on 25 September 2011.

with the emphasis on improving the environment and an enhanced application of environmental principles in the EC Treaty. The importance of this document is that it emphasized the need to impose the responsibility of the polluters, which need to bear the financial consequences. Such an EC environmental liability regime, according to the Commission, should cover various forms of damage - damage caused to the individual, environment, cargo, protected animals and protected areas. What the Commission saw as a serious issue was the lack of awareness of the need for environmental protection, both on an individual, as well as on the collective awareness basis. If changes are to be successfully implemented, the introduction of liability for causing threat to the environment should produce changes in the behavior of the people, resulting in increased vigilance. The White Paper proposed two types of liability: fault-based liability, which refers to the damage to biodiversity caused by a non-dangerous activity; and strict liability, which refers to the damage resulting from dangerous activities. The following conditions were proposed as necessary in order to establish the liability of the perpetrator: the identification of the polluter, quantifiable damage, and casual link between the polluter and the damage[59].

The Paper highlighted the importance of the engagement of the Member States to ensure the decontamination and restoration of the environment. At that time, the legal systems of the Member States contained no direct provisions on environmental liability. The existent individual norms applied only to the damage caused to property or human health. It was therefore deemed necessary to establish an environmental liability regime within the national legal system of the Member States, which would cover at least the damage to natural resources that are protected by the Community legislation such as "*Wild Birds*" and "*Habitats*" Directives[60]. According to the Commission, the Community regime should keep in mind the following criteria: no retroactivity, coverage of the environmental damage (damage to biodiversity and damage in the form of contamination of sites), coverage of the traditional types of damage, including damage to health that is closely linked to environmental protection. The Commission however warned that the Community liability regime should avoid having negative impact on the EC's external market competitiveness of the Member States' industry. Having in mind the specific needs of the maritime industry, it is possible to imagine negative effects on the Member States' shipping

59 *Commission*, *Ibid.*, p. 2.2.

60 Council Directive 79/409/EEC of 2 April 1979 on the conservation of wild birds, OJ L 103, and Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora, OJ L 206.

industry, imposing on the European shipowners financial burdens that could make them less competitive on the market (more on this subject will be discussed in the later text).

The most important outcome of the Paper, recognizing the effects of the increased awareness of environmental liability in the European Community, was the adoption of Directive 2004/35 on Environmental Liability[61]. The Directive is applicable in cases of "*environmental damage*" (defined in Article 2[62]) caused by one of the activities listed in Annex III. The Directive focuses on the "*polluter pays*" principle, defining the polluter as the operator of the economic activity. A competent authority, determined by a Member State, is responsible for the enforcement of the Directive in each Member State. Its task is to find the perpetrators of damage, take (or demand from the polluter to take) appropriate preventive and/or remedial measures and oversee their implementation. Such a body can file a civil liability claim against the polluter (shipowner, charterer or a vessel operator)[63]. The polluter is obliged to take such preventive and/or remedial measures in case of an imminent threat, and to inform the competent authority about such actions. In case of environmental damage, remedial measures have to be taken. The polluter is required to present to the competent authority a plan of potential remedial measures, so that the competent authority can decide which measures are most appropriate to be taken.

The Member States have to present reports to the Commission by the end of April 2013; the reports should highlight the experience gathered through the application of the Directive. This is seen as a key moment in the further Union legislation. Should the Member States' responses be favorable towards the proposed measures, the Union might propose a regulation that would be directly applicable in the Member States' national legislation, thus creating the exact legal order as envisaged by the Union legislators.

---

61 Directive 2004/35/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage, OJ L 143; For more on the Directive, see: *Carbone/di Pepe*, Uniform Law and Conflicts in private Enforcement of Environmental Law: the Maritime Sector and Beyond, pp. 21-51, 42-46.

62 "*Environmental damage*" regarding the maritime context: "*(a) damage to protected species and natural habitats, which is any damage that has significant adverse effects on reaching or maintaining the favorable conservation status of such habitats or species*"; For more on the impact of the Directive, see: *Nesterowicz*, The application of the Environmental Liability Directive to damage caused by pollution from ships, pp. 107 – 118.

63 For a good study of the compensation for environmental damage, see: *La Fayette*, Compensation for Environmental Damage in Maritime Liability Regimes, pp. 231 – 265.

3 OIL POLLUTION

The main objective of this chapter is to identify legal options available in the European legislation to protect the European coasts against pollution caused by ships, especially those transporting oil as cargo.

Pollution resulting from oil and/or hazardous and toxic substances in the event of maritime accidents, discharges of dangerous substances through the routine operation of the ship (including the risk of ballast waters transporting invasive species that threaten marine habitats), and other forms of pollution of the marine environment, are a subject of constant review by the international and the European Community. The aim is to reduce harmful effects to the environment, usually through enhancing the safety rules of navigation, but also through the use of modern technology that significantly reduces the various forms of risks to the environment.

The events like great tanker disasters of *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz*, *Exxon Valdez*, *Erika* and *Prestige*, or similar catastrophes, such as the Deepwater Horizon spill, steer the public opinion towards greater expectations from politics to derive new and better policies in tackling oil pollution issues. Given the drastic natural and financial consequences that follow these accidents, such a high level threat requires a set of comprehensive legislation at the national, supranational and international level. But despite both the quantity and quality of the legislation, sub-standard shipping, hazards of the sea, and human errors demand an ever-present watchfulness.

The central focus of regulation in this field is placed on improving the maritime safety legislation and promotion of high-quality standards necessary to be adhered to. A problem remains with individual shipowners and ship operators, who do not respect the rules, and whose irresponsible behavior places others in danger. Such a behavior (disregarding general rules in order to realize greater profits, neglecting at the same time the protection of the environment and endangering others) is a major threat. Additionally, the high congestion of the European waters includes many ships flying third-country flags that do not match the legislation standards of their European counterparts.

A. Security Packages

In December 1999, the tanker *Erika* became a shipwreck, resulting in 19,800 tons of spilled oil that caused a substantial material damage in several European coastal countries. This occurrence inscribed a lasting mark over the necessity of continuous efforts to enhance navigation security measures. The analysis, conducted

after the catastrophe, demonstrated that the European coastal states had inadequately implemented measures aimed at the control of the ship's operational and security capabilities, and that too much reliance was placed on the work of the classification societies.

Soon after the disaster, the Commission had proposed the first "*security package*" set of directives and regulations, called *Erika I Package*[64], that introduced the enhancement of control and testing performed by the Port State, established a stricter system of supervision over the work of classification societies and determined a deadline for the termination of the use of tankers with a single plating.

This was, however, only the beginning of the security norms enhancement. *Erika II Package*[65] followed, with an emphasis on the establishment of the *European Maritime Safety Agency* (EMSA). Further novelties included a proposal for the establishment of an additional (regional) European fund to cover damages resulting from oil spills at sea (the proposal was dropped after the appropriate changes in the CLC system), voluntary agreement of oil companies on the maximum age of ships that are chartered, and a system of detection and monitoring of ships carrying dangerous cargo. Regulation 1406/2002 established EMSA. EMSA monitors the technical, legal and scientific aspects of navigation safety in the European waters. Additionally, EMSA oversees the implementation of European standards on the safety of navigation in the Member States, advises the Commission on technical and scientific aspects of maritime safety, and organizes training projects and the training for the staff responsible for the implementation of security measures. Frank reminds that EMSA proved to be a very effective instrument in the implementation of the EC maritime safety rules[66].

64 Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 amending Council Directive 95/21/EC concerning the enforcement in respect of shipping, using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (Port State Control Directive), OJ L 19/17; Directive 2001/105/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 amending Council Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations (Text with EEA relevance), OJ L 19; Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council of 18 February 2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers and repealing Council Regulation (EC) No 2978/94 OJ L 64.

65 Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (Text with EEA relevance), OJ L 208.

66 *Frank*, *supra note* 21, p. 248.

In March 2009, the final, third maritime safety package, *Erika III Package*[67], was adopted. The Member States are required to implement, by the end of 2010, provisions concerning: the Flag Ship quality standards; the standards for classification societies; the Port State Control norms; traffic monitoring; accident investigation at sea; the carrier's liability (in accordance with the 2002 Protocol to the Athens Convention), and the shipowner's insurance provisions. Having in mind that the proposed measures are the most recent measures to be adopted by the EU, and that all of them directly influence the safety of shipping and thus decrease a possibility of further oil spills, a brief overview of most of the measures follows.

Directive 2009/21 on compliance with the Flag State requires that the ships under the European flag comply with international standards. More specifically, this primarily reflects the availability of information about the vessel; the compliance with international rules over the detention of the vessel; the inspection of ships in accordance with IMO standards; and a necessity of reporting to the Commission in a case of two-year consecutive appearance of flags on the so-called "*black*" and "*gray*" lists.

Directive 2009/15 and Regulation 391/2009 deal with the issue of classification societies. The Directive requires cooperation among the Member States and classification societies regarding the standards of classification and review of the ships, while the Regulation requires the fulfillment of minimum requirements for the

67 Directive 2009/21 EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on compliance with flag State requirements, OJ L 131/132; Directive 2009/15 EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of marine administrations, OJ L 131/47; Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations (Text with EEA relevance), OJ L 131; Directive 2009/17/EC of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Union vessel traffic monitoring and information system, OJ L 131; Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 28 May 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, OJ L 131; Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control, OJ, L 131; Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 28 May 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, OJ L 131; Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations (Text with EEA relevance), OJ L 131; Directive 2009/20/EC of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, OJ L 131; Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 200 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, OJ L 131/24; For more on the Package, see: *Chuah*, The Third EU Maritime Safety Package - Objectives and Challenges, pp. 271-273.

quality of operation of classification societies (the Regulation introduces criminal sanctions in case of violation of these provisions by classification societies).

Directive 2009/16 amends the current regime of the Port State Control. A more stringent control of ships is required, including the control of ships that enter a specific harbor on random occasions. Prohibition is imposed on all ships that do not meet the security standards (the owners of such ships are automatically placed on the "*blacklist*", which implies a more frequent and strict control of other ships of the same shipowner or operator). Finally, a system of training for ship security supervisors is introduced.

Directive 2009/17 builds on the existing Directive 2002/59 on establishment of a marine traffic monitoring and information system, which requires a determination of the so-called "*Ports of Refuge*"[68], specially defined places on the coast (or, in the case of the UK, the whole coast), where the vessels that are threatened by a possibility of a marine distress, can be positioned, in order to suppress or limit possible pollution of the marine environment[69]. The novelty lies in the application of the standardization of financial guarantees and system design liability with regards to vessels that are found in such places.

Parallel to this, it is expected from the Member States to establish an independent body, whose task is to manage the operations of assistance to distressed ships at sea. Regarding the competences that such a body should posses, the following proposals are mentioned: restrictions on the movement of such a ship, directing the movement route of such a ship; determining the towing or pilotage; directing the ship to the "*Port of Refuge*", the placement of an expert team on board for evaluation of possible risk of damage; and the issuance of a warning to the ship master to stop or prevent the pollution of the environment or endangering the safety at sea.

Other novelties are related to: a request of the installation of automatic identification systems on fishing boats longer than 15 meters (fully implementing the project "*The Network of Safe Sea*"), the establishment of a "*European Centre for a Long-Range Observation and Monitoring*", in order to track and monitor vessels at further distances, and the establishment of a system of monitoring ice on the sea. The ability to monitor vessels increases the possibility of the coastal state to tack the polluters and impose liability and compensation for damages, thus making a huge impact as a further deterrent against irresponsible behavior.

Directive 2009/18 calls on the Member States to comply with the rules established by the IMO Code regarding investigations of accidents at sea, and the establishment of a EU database on accidents and incidents at sea.

---

68 For more on the "*Ports of refuge*", see: *Foley/Nolan*, *supra note* 29, pp. 41-78.

69 For more on the subject, see: Foley/Nolan, *Ibid.*, pp. 55 - 60.

Directive 2009/20 binds all owners of ships above 300 gross tons to secure their vessels in accordance with the 1996 Protocol to the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. Furthermore, an option of detaining the ships that are not able to produce insurance documents is introduced. The Directive comes into force in January 2012, when it is expected from all the Member States to ratify the mentioned Protocol.

Having in mind that the majority of the previously described norms are situated within the instrument of "*directive*" framework, it is up to the Member States to implement the agreed novelties. As Chuah remarks[70], the division of responsibilities between the EU and the Member States clearly indicates that the focal point of maritime sector's safety and security still relies on the will and effort of individual Member States.

B. Penalties for Infringement – Directive 2005/35 on Ship Source Pollution

Following another major European tanker disaster in 2002, the *Prestige*, resulting in 30,000 tons of spilled oil, the Commission decided to strengthen the anti-pollution legislation by introducing criminal penalties for the pollution infringements. Despite a significant resistance from the maritime industry, the Directive 2005/35/EC on Ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements[71] was adopted. This Directive regulates the pollution from ships through an introduction of criminal (or administrative) sanctions against legal and natural persons (as finally resolved by the 2009 amendment[72]) who, with intent, recklessly or by serious negligence, cause the pollution from ships[73]. Although MARPOL regulates the same field, the lack of clear EC discharge standards (the Union is not a Contracting Party

70 *Chuah*, *supra note* 67, p. 273.

71 Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on oil pollution and on the introduction of penalties for infringements, OJ L 255/11.

72 Regarding the implementation of the Directive, the Council adopted a Decision 2005/667/JHA of 12 July 2005 to strengthen the criminal-law framework for the enforcement of law against ship-source pollution, OJ No. L 255/164, which intended to further regulate the criminal law sanctions. However, the ECJ declared the Decision void; Directive 2009/123/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, OJ L 280/52 obliges the Member States to provide criminal sanctions for polluters under their own legislation.

73 The Directive applies to discharges of polluting substances from any ship that includes various types of movable and immovable vessels, excluding only the military ships and state-owned vessels not used for commercial purpose.

to MARPOL) and the absence of a clear enforcement mechanism of the MARPOL conditions (for those European countries that are Contracting Parties to the Convention) impelled the Commission to attempt to regulate this field more thoroughly.

As previously stated, the maritime industry reacted sharply against the adoption of the Directive. In the case *Intertanko and Others v. Secretary of State for Transport*[74], the ECJ was to determine whether the provisions of the Directive were contrary to the provisions of MARPOL and UNCLOS, and whether the introduction of the term "*serious negligence*" lead to legal uncertainty (according to the Prosecution, the English legal system does not recognize the term). However, the ECJ argued that the legal validity of the Directive could not be affirmed by a comparison with MARPOL because the European Union was not bound to MARPOL[75]. Additionally, the Directive cannot be compared in such a manner with the provision of UNCLOS either, since UNCLOS has no specific provisions relating to the above questions. The reason behind the opposition to the Directive lies in the expressed opinion that the normal functioning of the shipping industry might face a serious jeopardy with the introduction of criminal penalties. The *Prestige* case suggests that there is a reason to worry (the automatic apprehension of the captain and the crew members, due to public pressures on the local government to quickly name and punish the culprits for the disaster). On the other hand, the case law, particularly the one before the English courts, clearly indicates a strict set of criteria necessary to be complied with in order to prove a certain degree of negligence or fault. Despite the rejection of the Court of Justice to pursue the rationale of the claimants, certain members of the maritime industry, such as the International Salvage Union, still continue to oppose and lobby against the implementation of the Directive[76].

In conclusion, the Directive, perceived from the perspective of protection of the marine environment and prevention of accidents at sea, marks a significant step forward in creating a safe and secure navigation. However, the Directive is limited in terms of possible partial application. MARPOL sets minimum standards for the Flag States, but if the Member States adopt more stringent rules in implementing the Directive, such rules will be valid only for ships flying their flag (due to the provisions of Article 307 of the EU Treaty, the Union regulations that are, in this case, stricter than MARPOL can not be applied to the non-EU members that are contract-

74 Case C-308/06, *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) and Others* v *Secretary of State for Transport*, [2008] ECR I-4057.

75 For differences between MARPOL and UNCLOS, see: *Osante*, Competition and the European Union Directive on Criminal Penalties for Ship-Source Pollution, pp. 146-147.

76 For an official ISU standpoint on the issue, visit: http://www.marine-salvage.com/, last visited on 25 September 2011.

ing parties to MARPOL). Thus, should the national implementation decide to make a step forward in comparison with the MARPOL rules, it will significantly reduce its scope of subject application. Having in mind the congestion of maritime traffic in the European waters, it is doubtful whether the Directive will provide enough coverage in order to assume a step forward in the actual marine environment and protection. At the same time, those affected by the rule of the Directive will find themselves in a detrimental competitive position as opposed to those whose ships sail under the original MARPOL rules. Having this in mind, there is a possibility that the number of ships flying the EU might decline, as the shipowners might embark to seek out the "*Flags of Convenience*", or such flags that offer better business conditions.

4 CONCLUSION

The lack of experience and financial assets are the main reasons why some ships do not satisfy the safety and technical requirements. Some shipowners and ship operators willingly circumnavigate the requirements in order to save spending, and increase their profit. Such a behavior is both morally and legally corrupted. However, when safety and technical standards differ significantly from one Flag State to another, and the ships flying different flags navigate through the same maritime corridors, the financial burdens vary from one flag to another, thus creating a significant financial leverage on the side of those adhering to less-demanding requirements. Due to this reason, the phenomena of the "*Flags of Convenience"* continue to produce sub-standard shipping, and an increased risk of maritime accidents. The international law created a good basis of minimum criteria to be enforced on the World fleet, but the practical implementation of these rules lacks behind. Recognizing this, the European Union made a great effort to harmonize the implementation of international rules through the European law requirements, making sure that all of the Members States' flag standards adhere to the same minimal standards, and that all ships passing through the European waters fulfill the same criteria. Once such rules are fully implemented, those who continue to avoid the legal requirements will face full responsibility and liability sanctions, including criminal penalties. This is not an economical or environmental question, but a product of legal logic inherent in every legal system. However, and going back to the previously stressed discrepancy, in situations where the European law imposes more demanding standards (requiring more investment and therefore more spending) than are those in the international regulation, the non-EU flags' ships stand in comparative business advantage when competing with the EU flags' ships in the European waters. It would be naive to

expect from one part of the shipping industry to disavow an allotment of its profit in the name of the marine environmental protection, whereas at the same, time the other part of the same industry collects higher income. Few examples, where (maritime) industry participates in public spending (such as is the example of the Fund Convention, where the oil industry contributes to the international funds for civil liability in case of an oil spill), imply the same level of engagement of all the concerned subjects.

At the same time, the political pressure arising from great tanker disasters, coupled with the common perception of the deteriorating global environmental conditions, made an impressive thrust towards strengthening the environmental legal and technical safeguards, marking the European law as one of the fore guards of the marine environmental protection.

Whereas the EU Member States like Spain and Portugal (which have experienced great maritime calamities and suffered serious financial compensation claims) tend to support the previously described thrust towards the establishment of a clear EC environmental policy, other Member States, like Greece and Denmark (which are a residential seat of numerous shipowner and related maritime companies) strive to secure best possible business environment for its "*clients*".

The EC marine environmental policy needs to take both interests into account when considering what sort of measures to adopt. Having this in mind, the Commission has so far restrained itself from using the instrument of "*regulations*" when dealing with "*sensitive*" issues such as the ones described in the previous text. The preferred method is the instrument of "*directives*", implementing the previously established international norms into the European law, and opening up the possibility of stricter rules and sanctions, should the individual Member States decide to enforce them in their respective national legislations. In this way, it is the Member States who have the final say in whether a more strengthened system of environmental legislation will find its way in the European national legislations. If strengthened measures prevail, a clear signal is given that the maritime industry is capable of bearing additional costs. However, the negative side of this method is the lack of the Union's capability to enforce the environmental legislation in the exact manner as envisaged, since each Member State has an opportunity to enforce such measures in its national legislation, "*tailored*" to its own needs. Therefore, the "*shared competences*" issue could continue to prove to be a serious obstacle to further implementation of the EC marine environmental policy.

In the recent years however, it seems that the Member States and the Union have managed to cooperate successfully, the main outcome of this cooperation being the Integrated Maritime Policy, which aims at harmonizing economic needs with environmental requirements. As the "*European Maritime (Environmental) Law and*

Law of the Sea" is inter-crossed with numerous international, regional, EC and national legislations, it is of no surprise that a lot of issues remain open, and that legal uncertainty creates serious problems for all the concerned parties. The Integrated Maritime Policy marks a serious attempt to integrate all of the above-mentioned rules into a meaningful and unified entity of law, setting clear and uniformed rules and sanctions. With an exception of the Ship-Source Directive, it seems that the Member States are becoming more tolerable to an increased Union activity (mainly the Commission) in the field of maritime legislation, reaffirming the "*directive*" approach the Commission has chosen. The cooperation also proves that the Union proposals include serious consideration of the Member States' and the industry stakeholders' interests and needs.

If this new era of "*joint-venture*" of the Member States and the Union in creating the EC marine environmental policy continues, especially under the auspices of the Integrated Maritime Policy program, the EC marine environmental policy will surely take the leading position in the global efforts of the protection and preservation of the marine environment, and set standards to be adhered to when considering the future international harmonization of the environmental policy.

LIST OF REFERENCES

Books and Articles

Carbone, Segio M., Schiano di Pepe, Lorenzo, Uniform Law and Conflicts in private Enforcement of Environmental Law: the Maritime Sector and Beyond, in: Journal of International Maritime Law, 2007, pp. 21-51.

Chuah, Jason, The Third EU Maritime Safety Package- Objectives and Challenges, in: The Journal of International Maritime Law, Vol. 15, 2009, pp. 271-273.

Chichowski, Rachel A., Litigation and environmental protection in the European Union, Gemeinschaftsgüter: Recht, Politik und Ökonomie, Preprints aus der Max-Planck-Projektgruppe Recht der Gemeinschaftsgüter, Bonn, 2000/5.

De la Fayette, Louise Angelique, Compensation for Environmental Damage in Maritime Liability Regimes, in: A. Kirchner (ed.), International Maritime Environmental Law, pp. 231-265.

Farantouris, Nikolaos E., European Integration and Maritime Transport, Ant. N. Sakkoulas, Athens, 2003.

Foley, Vincent J., Nolan, Christopher R., The Erika Judgment- Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed, in: Tulane Maritime Law Journal, 2008, Vol. 33, pp. 41-78.

Frank, Veronica, The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea, Implementing Global Obligations at the Regional Level, Martinus Nijhoff Publishers, Publication on Ocean Development, Volume 58, 2006

Martin Osante, Jose-Manuel, Competition and the European Union Directive on Criminal Penalties for Ship-Source Pollution, Revista de Derecho del Transporte, Vol. 1, 2008, pp. 145-159.

Nesterowicz,Malgorzata A., The Application oft he Environmental Liability Directive to damage caused by pollution from ships, in Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2007, pp. 107-118.

Pallis, Athanasios A., The Common EU Maritime Transport Policy, Policy Europeanisation in the 1990s, Ashgate, 2002.

Rothenberg Eric B., Nicksin Robert S., in: Tulane Maritime Law Journal, Vol. 33:137, 2008, pp. 137-163.

Smeel, Frank, International Civil Litigation and the Pollution of the Marine Environment, in : J.Basedow et. al. (eds.), The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007&2008, Hamburg Studies on Maritime Affairs 16, pp. 77-118.

Stevens, Handley, Transport Policy in the European Union, Palgrave Macmililan, 2003.

Documents

98/249/EC: Council Decision of 7 October 1997 on the conclusion of the Convention for the protection of the marine environment of the north-east Atlantic, OJ L 104.

Council Directive 67/548/EEC of 27 June 1967 on the approximation of laws, regulations and administrative provisions relating to the classification, packaging and labeling of dangerous substances, OJ L 196.

First Environmental Action Programme, 22.11.1973, OJ C112, 20.12.1973

Second Environmental Action Programme 17.5.1977, OJ C139, 13.6.1977

Third Environmental Action Programme 17.2.1983, OJ C46/1, 17.2.1983

Single European Act (SEA), OJ L 169, 29.06.1987

Treaty on European Union (Maastricht Treaty) OJ C 191 of 29.07.1992

Treaty of Amsterdam, OJ C 340 of 10.11.1997

Treaty of Lisbon, OJ C 306, 17.12.2007

Council Directive 79/409/EEC of 2 April 1979 on the conservation of wild birds, OJ L 103, and Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora, OJ L 206.

Directive 2004/35/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage, OJ L 143.

Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 amending Council Directive 95/21/EC concerning the enforcement in respect of shipping, using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (Port State Control Directive), OJ L 19/17

Directive 2001/105/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001 amending Council Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations (Text with EEA relevance), OJ L 19

Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council of 18 February 2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers and repealing Council Regulation (EC) No 2978/94 OJ L 64

Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (Text with EEA relevance), OJ L 208

Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents L 131/24, 28.5.2009

Directive 2009/21 EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on compliance with flag State requirements, OJ L 131/132

Directive 2009/15 EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of marine administrations, OJ L 131/47

Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations (Text with EEA relevance), OJ L 131

Directive 2009/17/EC of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system, OJ L 131

Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 28 May 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, OJ L 131

Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control, OJ, L 131; Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 28 May 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, OJ L 131

Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations (Text with EEA relevance), OJ L 131

Directive 2009/20/EC of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, OJ L 131

Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on oil pollution and on the introduction of penalties for infringements, OJ L 255/11

Council Regulation 4055/86 applying the principle of freedom to provide maritime transport services between Member States and between Member States and third countries [1986] OJ L 378/1, 31th December

Council Regulation 4056/86 applying Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport [1986] OJ L 378/4, 13th December

Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport. OJ 1986 L 378/14

Council Regulation 4058/86 on co-ordinating actions to safeguard free access to cargoes in ocean trades [1986] OJ L 378/21, 31th December

Commission Proposal for a Council Regulation establishing a Community ship register and providing for the flying of the Community flag by sea-going vessels [1989] OJ C263/11, 16th October

Commission Proposal for a Council Regulation on a common definition of a Community Shipowner [1989] OJ C263/16, 16th October

Commission Proposal on a Council Regulation applying the freedom to provide services to maritime transport within Member States [1989] OJ C263/17

Council Regulation 613/91 on the transfer of ships from one register to another within the Community [1991] OJ L 168/1, 15th March

Council Regulation 479/92 enabling the Commission to grant a group exemption to liner consortia [1992] OJ L 53/3, 29th February

Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (cabotage) [1992] OJ L 264/7

Commission Regulation 870/95 on the application of Article 85(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia) pursuant to Council Regulation 823/2000 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia) [2000] OJ L 100/24, 20th April 2000

Commission Communication and Proposals, "Progress towards a Common Transport Policy - Maritime Transport", COM(85)90 final, 19th March [1985] OJ C212/2

COM(85)90 - First Package of EU Measures

Commission Communication, "A Future for the Community Shipping Industry: Measures to Improve the Operating Conditions of Community Shipping", COM(89)266 final, 3rd August [1989] OJ C263/11-18, 16th October

COM(89)266 - Second Package of EU Measures

Communication from the Commission to the Council and the European Parliament of 2 October 2002, "*Towards a strategy to protect and conserve the marine environment*" [COM(2002) 539 final – Not published in the Official Journal]

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a Framework for Community Action in the field of Marine Environmental Policy (Marine Strategy Directive), COM(2005) 505 final, SEC 2005/0211 (COD)

Case Law

Case C-167/73, *Commission* v *France*, [1974] ECR 359, [1974] 2 CMLR 216

Case C-13/83, *Parliament* v *Council*, [1985] ECR 1513, [1986] 1 CMLR 138

Case C-308/06, *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) and Others v Secretary of State for Transport*, [2008] ECR I-4057

Internet Sources

Commission, Towards a New Maritime Strategy, available at: ftp://ftp.cordis.europa.eu/pub/transport/docs/strategy_en.pdf - last visited on the 19th of September 2011; Shaping Europe's Maritime Future - A Contribution to the Competitiveness of Europe's Maritime Industries, available at: http://aei.pitt.edu/3988/01/000094_1.pdf

Commission, White Paper - European Transport Policy for 2010: time to decide, available at: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm

Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, available at: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm

The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) http://www.un.org/Depts/los/index.htm

1972 Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment Text available at: http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?documentid=97&articleid=1503

1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter.aspx

The 1973 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) More information on the subject available at: http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx

The 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) More information on the subject available at: http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx

The 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC). More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx

The 1992 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx

The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention) More information on the subject available at: http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious-.aspx

The 2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx

The 1976 International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) More information on the subject available at: http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx

The 1974 Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources Text available at: http://www.opcw.org/chemical-weapons-convention/related-international-agreements/toxic-chemicals-and-the-environment/marine-pollution-from-land-based-sources/

The 1992 Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area http://www.helcom.fi/Convention/en_GB/convention/ - this Convention replaces the 1974 Convention on the same matter

The 1995 Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona Convention) http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm – replaces the 1976 Convention for the Protection Of The Mediterranean Sea Against Pollution

The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) http://www.un.org/Depts/los/index.htm

The International Salvage Union For an official ISU standpoint on the issue, visit: http://www.marine-salvage.com/

Commission, White Paper on environmental liability, COM(2000) 66 final; available at: http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/white_paper.htm

Sažetak:

ZAJEDNIČKA POMORSKA TRANSPORTNA POLITIKA EUROPSKE UNIJE – ZAŠTITA I OČUVANJE MORSKOG OKOLIŠA

Članak promišlja o utjecaju Zajedničke pomorske transportne politike Europske unije na razvoj Politike zaštite okoliša Europske unije. Proučava se međusoban odnos ekonomskih potreba država članica i sveobuhvatnog nastojanja Europske unije u zaštiti i očuvanju morskog okoliša. Europska unija kontinuirano značajno doprinosi svjetskim nastojanjima u zaštiti okoliša, što se posebno odražava u pomorskom sektoru kroz strogo pridržavanje međunarodno zadanih standarda, kao i kroz izvršavanje mjera koje često nadilaze minimalne kriterije postavljene međunarodnim i multilateralnim ugovorima. Takvi dodatni kriteriji mogu dovesti europske brodovlasnike i povezanu pomorsku industriju u nepovoljan kompetitivan položaj na svjetskom tržištu. Nadalje, omogućen je detaljni pregled međunarodnog, regionalnog i europskog zakonodavstva u zaštiti morskog okoliša s posebnim naglaskom na mjere usmjerene na sprječavanje onečišćenja uljem. Konačno, daje se opća ocjena uloženog napora Europske unije, imajući na umu trenutno zakonodavstvo i njegov utjecaj, kao i kratkoročne i dugoročne ciljeve politike zaštite okoliša Europske unije.

***Ključne riječi**: zajednička pomorska transportna politika Europske unije, politika zaštite okoliša Europske unije, zaštita i očuvanje morskog okoliša, onečišćenje uljem.*

DOKUMENTACIJA

PREDGOVOR

Unifikacija prava prijevoza putnika morem već je čitav niz godina u središtu interesa relevantnih specijaliziranih institucija, osobito Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Iako se ne može poreći da je kroz dugi niz godina uložen ogroman trud usmjeren ka postizanju široko prihvaćenih međunarodnih standarda o odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika morem, dosadašnji rezultati nisu na željenoj razini. Međunarodni ugovori trenutno na snazi jesu Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. i njezin Protokol iz 1976 (tzv. SDR Protokol). Ti međunarodni izvori prava sadrže, u pogledu nekih važnih pitanja, rješenja koja ne odgovaraju potrebama i ciljevima suvremenog prijevoza, osobito s aspekta zaštite prava putnika. U prvom redu tu se misli da prilično niske granice odgovornosti prijevoznika za fizički integritet putnika, osobito imajući u vidu granice odgovornosti prijevoznika za te vrste šteta u drugim transportnim granama.[1]

Nakon donošenja Konvencije o izjednačenju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, iz 1999. (Montrealska konvencija), sve su glasnija bila razmišljanja da bi i pomorskim putnicima valjalo pružiti istu razinu pravne zaštite u slučaju nesreće kao što je to slučaj sa putnicima u zračnom prijevozu.

Nakon dugog i napornog rada, pod okriljem IMO-a usvojen je Protokol iz 2002. godine o izmjenama i dopunama Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem.

Novine koje je donio Protokol iz 2002. u sustavu normiranja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika bile su prilično "radikalne". Spomenimo samo neke:

a) tzv. "dvostupanjski" sustav odgovornosti za štete koje su posljedica pomorskih nezgoda (u prvom stupnju uvedena je objektivna odgovornost prijevoznika do visine ograničenja od 250 000 Posebnih prava vučenja uz mali broj egzoneracijskih razloga. U drugom stupnju odgovornost se zasniva na principu pretpostavljene krivnje do 400 000 Posebnih prava vučenja, uz mogućnost da korištenjem tzv. *opt out* klauzule države stranke utvrde i višu granicu odgovornosti za te vrste šteta, pa čak i da propišu nepostojanje tih

[1] Godine 1990. donesen je još jedan Protokol o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. koji je predviđao znatno povišenje granica prijevoznikove odgovornosti za štete iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage morem. Međutim, taj Protokol nikada nije sakupio dovoljan broj ratifikacija da bi stupio na snagu.

granica. Ako do povrede fizičkog integriteta putnika nije došlo zbog pomorske nezgode, prijevoznik odgovara na načelu dokazane krivnje do iznosa od 400 000 Posebnih prava vučenja.

b) uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u iznosu od 250 000 Posebnih prava vučenja. Obveza pribavljanja takvog osiguranja odgovornosti leži na prijevozniku koji stvarno izvršava čitav prijevoz ili dio prijevoza. Kao prateći procesni "mehanizam" Protokol iz 2002. propisuje pravo na izravnu (direktnu) tužbu oštećenika protiv osiguratelja odgovornosti.

c) stvaranje jedinstvenog teksta tzv. Atenske konvencije iz 2002. Naime, na temelju stavka 3. članka 15. Protokola iz 2002. godine, članci 1. do 22. Atenske konvencije iz 1974. kako su izmjenjeni Protokolom iz 2002., zajedno sa člancima 17. do 25. samog Protokola iz 2002. i njegovim Prilogom, sačinjavaju cjelinu koja se naziva *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002. godine*. Međutim, ta cjelina (Atenska konvencija iz 2002.) nije međunarodni ugovor i njome se, formalno-pravno, države ne mogu obvezati. To je skup pravila koji je stvoren Protokolom iz 2002. godine. Države se mogu obvezati samo Protokolom iz 2002. jer on jest međunarodni ugovor, a jedna od posljedica tog obvezivanja Protokolom je pristanak na poštivanje skupa pravila koje taj Protokol "stvara" i koji se naziva Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

Iz sadržaja i stilizacije ključnih odredaba Protokola iz 2002. bez većih napora može se prepoznati njihov "uzor" – već spomenuta Montrealska konvencija. Pri tome, pokazalo se kasnije, nije u dostatnoj mjeri uzeta u obzir različitost pravila tržišta ovih dviju vrsta prijevoza.

Osim toga, nakon donošenja Montrealske konvencije dogodio se čuveni tragični događaj 11. rujna 2001. u SAD koji je, pored brojnih izgubljenih ljudskih života, imao za posljedicu i bolne udarce za zračne prijevoznike i njihove osiguratelje. Uvidjele su se pogubne posljedice koje terorizam može imati na sektor transporta općenito. To je pobudilo i svijest o teškoćama održivosti (pre)visokog osiguranjeljnog pokrića različitih "suvremenih" rizika koji se javljaju pri prijevozu putnika i prtljage morem.

Prijevoznici, ali osobito i osiguratelji njihove odgovornosti, u više su navrata isticali da su granice odgovornosti prijevoznika, odnosno granice obveznog osiguranja te odgovornosti previsoke te da se na tržištu osiguranja neće moći pronaći osiguratelji koji bi traženo pokriće mogli pružiti, posebice u pogledu ratnih rizika (uključujući terorizam). To se pokazalo kao jedna od najvećih zapreka za postizanje potrebnog broja ratifikacija (deset) i posljedično stupanje na snagu Protokola iz 2002. Međunarodna pomorskopravna zajednica (opet) je bila suočena s mogućnošću da međunarodni ugovor koji je ocijenjen kao "nasušno" potreban ostane samo "mrtvo slovo na papiru".

Dodavanje vjetra u leđa Protokolu iz 2002. godine moglo se ostvariti klasičnim načinom, koji se sastoji u noveliranju toga Protokola (ili izglasavanju novog), kako bi se unijele odredbe koje bi u većoj mjeri uvažavale prilike na prijevozničko-osiguratelj-nom tržištu. Ta je metoda ocijenjena presloženom i sporom, budući da iskustvo uči da se rad na novim međunarodnim ugovorima otegne na nekoliko godina.

IMO se odlučio za drugu, manje uobičajenu metodu izmjena. Ona se sastoji u stvaranju svojevrsnog "vodiča" za primjenu Atenske konvencije iz 2002. kojim bi se pokušao ostvariti željeni cilj i premostiti razloge koji priječe da države ratificiraju Protokol iz 2002. Brzina je, nesumnjivo, bila razlogom zbog kojega se pribjeglo ovakvom načinu postizanja međunarodne unifikacije. Tako je u listopadu 2006. Pravni odbor IMO-a usvojio dokument koji se zove IMO Rezerva i Smjernice za implementaciju Atenske konvencije (IMO Smjernice). Taj dokument, međutim, daleko je više od implementirajućeg instrumenta u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. Njegove odredbe, u svome učinku, sadržajno modificiraju odredbe Atenske konvencije iz 2002. U pogledu granica odgovornosti prijevoznika i iznosa obveznog osiguranja, u slučaju kada je smrt ili tjelesna ozljeda putnika rezultat ratnih rizika, uvedeno je svojevrsno "opće" ograničenje takve odgovornosti, odnosno iznosa osiguratelj-nog pokrića (340 milijuna Posebnih prava vučenja po brodu). Taj iznos općeg ograniče-nja primjenjuje se onda kada je on niži od iznosa koji bi se dobio množenjem broja putnika s 250 000 Posebnih prava vučenja.

Nadalje, IMO smjernice konstituiraju poseban sustav obveznog osiguratelj-nog pokrića koji je strogo podijeljen na pokriće ratnih i ne-ratnih rizika, a sadržavaju i klauzule o isključenim rizicima i automatskom prestanku osiguratelj-nog pokrića u određenim situacijama. Ideja IMO smjernica je stvaranje unificiranog "modela" rezerve koju bi mogla, ako to želi, izjaviti svaka država prigodom polaganja isprave o obvezivanju Protokolom iz 2002.

U najmanju ruku dvojbenost pravne formule *Atenska konvencija iz 2002. + IMO Smjernice = Unificirana pravila za uređenje ugovora o pomorskom putničkom prijevozu* rezultirala je činjenicom da države nisu ni nakon donošenja IMO Smjer-nica pohrlile žurno se obvezati Protokolom iz 2002.

No, tračak nade u uspješnost ako ne globalnog, a onda bar regionalnog ujedna-čavanja pravnog uređenja ove materije stigao je u okviru zakonodavstva Europske unije, točnije Trećeg pomorskog sigurnosnog paketa iz 2009. godine. Jedan od pro-pisa iz tog paketa, Uredba EC 392/2009 od 23. travnja 2009. u zakonodavstvo Eu-ropske unije implementira rješenja Atenske konvencije iz 2002. i IMO smjernica.[2]

[2] U pogledu prava putnika važni su i drugi propisi iz tog Trećeg paketa, osobito Direktiva 2009/20 o osiguranju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine, kao i Uredba 1177/2010 o pravima putnika koji se prevoze morem i unutarnjim plovnim putovima. Države članice EU moraju transponirati spomenutu Direktivu 2009/20 u svoje nacionalno zakonodavstvu do 1.1.2012. a navedena Uredba 1177/2010 počet će se primjenjivati od 18.12.2012.

Štoviše, ta Uredba određuje da je primjena IMO Smjernica obvezna i da one imaju karakter posebnog propisa (*lex specialis*) u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. Sam tekst Atenske konvencije iz 2002. tvori jedan, a tekst IMO Smjernica drugi prilog spomenutoj Uredbi. Uredba se primjenjuje od trenutka kada EU postane stranka Protokola iz 2002., ali ni u kojem slučaju njezina primjena neće početi kasnije od 31.12.2012. Uredba predviđa ograničenja njezine primjene s obzirom na klasu broda kojim se obavlja međunarodni prijevoz, kao i s obzirom na neke druge elemente.[3] Bez obzira na sadržajno inkorporiranje odredaba Atenske konvencije iz 2002. i IMO Smjernica u pravo EU, Uredba ne sadržava formalnu odluku o tome da će se EU obvezati Protokolom iz 2002. na međunarodnoj razini sa ili bez rezerve koncipirane u IMO Smjernicama.

Sve navedeno, kao i činjenica da je Republika Hrvatska pred punopravnim članstvom u Europskoj uniji te da se unutar relevantnih institucija razmišlja o ratifikaciji Protokola iz 2002. uz stavljanje rezerve u skladu s IMO Smjernicama, navodi na zaključak o korisnosti upoznavanja znanstvene i stručne javnosti s rješenjima Atenske konvencije iz 2002. i IMO smjernica. Izvjesno je da će "kompilacija" rješenja Atenske konvencije iz 2002. i IMO Smjernica u bliskoj budućnosti, sadržajno gledano, biti i dio hrvatskog pravnog poretka. To i jest svrha objavljivanja prijevoda njihovih tekstova.

Prof. dr. sc. Jasenko Marin
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

3 Uredba 392/2009 primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz odnosno na svaki prijevoz unutar države članice EU koji se obavlja brodovima klase A i B, sukladno članku 4. Direktive 98/18/EC o pravilima i standardima sigurnosti za putničke brodove, ako je ispunjen bar jedan od sljedećih uvjeta: a) brod vije zastavu države članice EU ili je u njoj upisan, b) ugovor je sklopljen u državi članici EU, c) luka ukrcaja ili iskrcaja, prema ugovoru o prijevozu, nalazi se u državi članici. Državama članicama EU ostavljena je sloboda da Uredbu primjenjuju na sve domaće pomorske putničke prijevoze. Kad je riječ o kabotažnom prijevozu, države članice imaju mogućnost odgode primjene Uredbe, i to u pogledu brodova klase A najkasnije do isteka četiri godine od početka primjene Uredbe, a u pogledu prijevoza brodovima klase B najkasnije do 31.12.2018. U pogledu putničkih brodova klase C i D, Uredbom je Komisiji određena nadležnost da do 30.6.2013. predloži tekst propisa kojim će se primjena Uredbe proširiti i na te brodove. Uredba 392/2009 sadržava i neka druga prava putnika koja nisu predviđena ni Atenskom konvencijom iz 2002. ni IMO Smjernicama (pravo putnika na obaviještenost o njihovim pravima, pravo oštećenika na predujam koji ne može biti niži od 21000 €, pravo na naknadu za izgubljenu odnosno oštećenu opremu putnika s invaliditetom, odnosno putnika smanjene pokretljivosti do punog iznosa vrijednosti uništene opreme, odnosno do punog iznosa cijene popravka oštećene opreme).

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 2002

ATENSKA KONVENCIJA O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM, 2002.

IMO RESERVATION AND GUIDELINES FOR IMPLEMENTATION OF THE ATHENS CONVENTION

IMO REZERVA I SMJERNICE ZA PRIMJENU ATENSKE KONVENCIJE

Documentation: *Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002*, PPP god. 50 (2011), 165, str. 310 – 360

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 2002*

Article 1
Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1 (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;

(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;

(c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier;

2 "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;

3 "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;

4 "passenger" means any person carried in a ship,

(a) under a contract of carriage, or

---

* Izvor:
- IMO LEG/CONF. 13/20, 19.11.2002, *Adoption of the Final Act and any Instruments, Recommendations and Resolutions Resulting from the Work of the Conference; Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Text approved by the Conference.*
- IMO LEG/CONF. 13/20/Corr.1, 4.12.2002., *Adoption of the Final Act and any Instruments, Recommendations and Resolutions Resulting from the Work of the Conference; Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Text approved by the Conference, Corrigendum.*

Dokumentacija: *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.*,
PPP god. 50 (2011), 165, str. 311 – 361

ATENSKA KONVENCIJA O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM, 2002.*

Članak 1.
Definicije

U ovoj Konvenciji pojedini izrazi imaju slijedeće značenje:

1. (a) "prijevoznik" je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije je ime taj ugovor sklopljen, bilo da je ta osoba stvarno obavila prijevoz, bilo da je prijevoz obavio stvarni prijevoznik;

(b) "stvarni prijevoznik" je osoba različita od prijevoznika, koja je vlasnik, naručitelj ili brodar broda, i koja stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično;

(c) "prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično" je stvarni prijevoznik ili, u mjeri u kojoj prijevoznik stvarno obavlja prijevoz, prijevoznik.

2. "ugovor o prijevozu" je ugovor koji sklapa prijevoznik ili u čije se ime taj ugovor sklapa za prijevoz putnika ili putnika i njegove prtljage morem, ovisno o slučaju;

3. "brod" je samo pomorski brod, isključujući lebdjelice;

4. "putnik" je svaka osoba koja se prevozi brodom,

(a) na temelju ugovora o prijevozu, ili

---

* Odredba stavka 3. članka 15. Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. određuje da članci 1.-22. Atenske konvencije, kako su izmijenjeni Protokolom iz 2002, zajedno sa člancima 17.-25. Protokola iz 2002. i njegovim Prilogom, sačinjavaju cjelinu koja se naziva Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

5 "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:

(a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and

(b) live animals;

6 "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7 "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8 "carriage" covers the following periods:

(a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

(b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

(b) uz pristanak prijevoznika, prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari koji nije uređen ovom Konvencijom;

5. "prtljaga" je svaka stvar ili vozilo koji se prevoze na temelju ugovora o prijevozu, osim:

(a) stvari i vozila koji se prevoze na temelju brodarskog ugovora, teretnice ili drugog ugovora koji se ponajprije odnosi na prijevoz stvari, i

(b) živih životinja;

6. "ručna prtljaga" je prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju inače drži, čuva ili nadzire. Osim što se tiče primjene stavka 8. ovoga članka i članka 8., ručna prtljaga uključuje prtljagu koju putnik ima u svome vozilu ili na vozilu;

7. "gubitak ili oštećenje prtljage" obuhvaća materijalnu štetu koja je nastala iz razloga što prtljaga nije predana putniku u razumnom roku nakon dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili ju je trebalo prevoziti, ali ne obuhvaća zakašnjenja prouzročena radničkim sporovima;

8. "prijevoz" obuhvaća slijedeća razdoblja:

(a) u pogledu putnika i njegove ručne prtljage, vrijeme tijekom kojega se putnik i /ili njegova ručna prtljaga nalaze na brodu ili vrijeme ukrcavanja ili iskrcavanja, te vrijeme tijekom kojega se putnik i njegova ručna prtljaga prevoze vodenim putem od obale do broda ili obrnuto, ako je cijena takvog prijevoza uračunata u cijenu putne karte ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se koristi za takav sporedni prijevoz. Međutim, što se tiče putnika, prijevoz ne obuhvaća vrijeme tijekom kojega se putnik nalazi na pomorskom terminalu ili postaji ili na gatu ili bilo kojoj drugoj lučkoj instalaciji;

(b) također i u pogledu ručne prtljage vrijeme tijekom kojega se putnik nalazi na pomorskom terminalu ili postaji ili na gatu ili bilo kojoj drugoj lučkoj instalaciji ako je prijevoznik ili njegov radnik ili zastupnik primio tu prtljagu i nije ju predao putniku;

(c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9 "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10 "Organization" means the International Maritime Organization.

11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 1 *bis*
Annex

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.

Article 2
Application

1 This Convention shall apply to any international carriage if:

(a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

(b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

(c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2 Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

(c) u pogledu ostale prtljage koja nije ručna prtljaga, od trenutka kada je prijevoznik ili njegov radnik ili zastupnik primio tu prtljagu na obali ili na brodu do trenutka kada ju je prijevoznik ili njegov radnik ili zastupnik predao;

9. "međunarodni prijevoz" je svaki prijevoz u kojemu se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države, ili u samo jednoj državi ako se, prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi;

10. "Organizacija" je Međunarodna pomorska organizacija.

11. "Glavni tajnik" je glavni tajnik Organizacije.

Članak 1 *bis*.
Prilog

Prilog ovoj Konvencije tvori sastavni dio Konvencije.

Članak 2.
Primjena

1. Ova se Konvencija primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz:

(a) ako brod vije zastavu ili je upisan u državi ugovornici ove Konvencije, ili

(b) ako je sklopljen ugovor o prijevozu u državi ugovornici ove Konvencije, ili

(c) ako je mjesto polaska ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu, u državi ugovornici ove Konvencije.

2. Bez obzira na stavak 1. ovoga članka, ova se Konvencija ne primjenjuje ako je prijevoz, prema nekoj drugoj međunarodnoj konvenciji koja se odnosi na prijevoz putnika ili prtljage drugim načinom prijevoza, podvrgnut režimu građanske odgovornosti prema odredbama te konvencije, ako bi se te odredbe obvezno primjenjivale na prijevoz morem.

Article 3
Liability of the carrier

1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5 For the purposes of this article:

(a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

(b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

Članak 3.
Odgovornost prijevoznika

1. Za štetu pretrpljenu uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran u mjeri u kojoj takva šteta u pogledu toga putnika za svaki zasebni događaj ne prelazi 250 000 obračunskih jedinica, osim ako prijevoznik dokaže da je nezgoda:

(a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili izvanredne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave; ili

(b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se prouzroči nezgoda.

Prijevoznik je nadalje odgovoran i ako šteta prelazi gore navedeni iznos ograničenja i u mjeri u kojoj prelazi, osim ako prijevoznik dokaže da se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.

2. Za štetu pretrpljenu uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji nisu prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Teret dokazivanja krivnje ili nemarnosti je na tužitelju.

3. Za štetu pretrpljenu uslijed gubitka ili oštećenja ručne prtljage, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Krivnja ili nemarnost prijevoznika se predmnijeva u pogledu štete prouzročene pomorskom nezgodom.

4. Prijevoznik je odgovoran za štetu pretrpljenu uslijed gubitka ili oštećenja prtljage različite od ručne prtljage, osim ako dokaže da se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.

5. U svrhe ovoga članka:

(a) "pomorska nezgoda" je brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu, ili mana broda;

(b) "krivnja ili nemarnost prijevoznika" uključuje krivnju ili nemarnost prijevoznikovih radnika kada oni rade u okviru svojega zaposlenja;

(c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

(d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

Article 4
Performing carrier

1 If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2 The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

(c) "mana broda" je neispravno funkcioniranje, kvar ili neusklađenost s primjenjivim propisima o sigurnosti u pogledu bilo kojeg dijela broda ili brodske opreme koji se koriste za hitno napuštanje broda, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika; ili koji se koriste za pokretanje, upravljanje, sigurnu plovidbu, privezivanje, sidrenje, dolazak ili odlazak s veza ili sidrišta, ili za kontrolu oštećenja nakon propuštanja vode, ili koji se koriste za spuštanje uređaja za spašavanje; i

(d) "šteta" ne uključuje kaznene ili egzemplarne štete.

6. Odgovornost prijevoznika na osnovi ovoga članka odnosi se isključivo na štetu koja proizlazi iz nezgoda koje se dogode za vrijeme putovanja. Na tužitelju je teret dokazivanja da se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila za vrijeme putovanja, kao i teret dokazivanja opsega te štete.

7. Ova Konvencija ne utječe na pravo regresa koje prijevoznik ima prema trećoj osobi, niti na pravo prigovora u pogledu doprinosa oštećenika nastanku štete na osnovi članka 6. ove Konvencije. Odredbe ovog članka ne utječu na pravo ograničenja odgovornosti na osnovi članka 7. ili 8. ove Konvencije.

8. Predmnijevanje krivnje ili nemarnosti neke strane ili određivanje da je teret dokazivanja na nekoj strani ne sprječavaju razmatranje dokaza koji toj strani idu u korist.

Članak 4.
Stvarni prijevoznik

1. Ako se obavljanje prijevoza ili dijela prijevoza povjeri stvarnom prijevozniku, prijevoznik u svakom slučaju ostaje odgovoran za cjelokupan prijevoz prema odredbama ove Konvencije. Osim toga, stvarni prijevoznik podliježe odredbama ove Konvencije ali je i ovlašten na njih se pozivati za dio prijevoza koji obavlja.

2. Prijevoznik, u pogledu prijevoza koji obavlja stvarni prijevoznik, odgovara za djela i propuste stvarnog prijevoznika i njegovih radnika i zastupnika koji rade u okviru svojeg zaposlenja.

3. Svaki poseban sporazum na osnovi kojega prijevoznik preuzima obveze koje ova Konvencija ne nameće ili se odriče prava koja predviđa ova Konvencija, tiče se stvarnog prijevoznika samo ako se on s time izričito suglasi pisanim putem.

4 Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5 Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

Article 4 *bis*
Compulsory insurance

1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

(a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;

(b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;

(c) IMO ship identification number;

(d) type and duration of security;

(e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and

4. Kada i u opsegu u kojem odgovaraju oba, prijevoznik i stvarni prijevoznik, njihova je odgovornost solidarna.

5. Odredbe ovoga članka ne utječu na bilo kakva regresna prava između prijevoznika i stvarnog prijevoznika.

Članak 4 *bis*.
Obvezno osiguranje

1. Kada se putnici prevoze na brodu upisanome u državi stranci koji ima dozvolu za prijevoz više od dvanaest putnika i kada se primjenjuje ova Konvencija, svaki prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti na osnovi ove Konvencije, za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Svota obveznog osiguranja ili drugoga financijskog jamstva ne smije biti manja od 250 000 obračunskih jedinica po putniku za svaki zaseban događaj.

2. Nakon što odgovarajuće tijelo države stranke utvrdi da je udovoljeno zahtjevima iz stavka 1., svakom će se brodu izdati svjedodžba kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanog u državi stranci, takvu svjedodžbu izdaje ili ovjerava odgovarajuće tijelo države u čijem je upisniku brod upisan; u pogledu broda koji nije upisan u državi stranci, takvu svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države stranke. Ova svjedodžba mora biti sačinjena u obliku modela koji se nalazi u prilogu ove Konvencije i mora sadržavati sljedeće podatke:

(a) ime broda, broj ili slova za raspoznavanje i luku upisa;

(b) ime i glavno poslovno sjedište prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično;

(c) IMO broj za identifikaciju broda;

(d) vrstu i trajanje jamstva;

(e) naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža financijsko jamstvo, a kada je to prikladno, poslovno sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo; i

(f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3 (a) A State Party may authorize an institution or an organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of

(f) rok važenja svjedodžbe, koji ne može biti duži od razdoblja važenja osiguranja ili drugog financijskog jamstva.

3. (a) Država stranka može ovlastiti neku od nje priznatu instituciju ili organizaciju da izda svjedodžbu. Takva institucija ili organizacija mora izvijestiti tu državu o izdavanju svake svjedodžbe. U svakom slučaju, država stranka u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka u tako izdanoj svjedodžbi i poduzima korake kako bi se osigurali neophodni dogovori radi izvršenja te obveze.

(b) Država stranka mora notificirati glavnog tajnika:

(i) o točnim dužnostima i uvjetima iz ovlaštenja danog nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji;

(ii) o povlačenju tog ovlaštenja; i

(iii) o datumu kada takvo ovlaštenje ili povlačenje takvog ovlaštenja stupa na snagu.

Dano ovlaštenje neće stupiti na snagu prije nego što proteknu tri mjeseca od datuma kada je notifikacija s takvim učinkom predana glavnom tajniku.

(c) Institucija ili organizacija ovlaštena za izdavanje svjedodžbe u skladu s ovim stavkom mora barem biti ovlaštena povući te svjedodžbe ako nije udovoljeno uvjetima pod kojima su one izdane. U svakom slučaju, institucija ili organizacija mora o takvom povlačenju izvijestiti državu u čije ime je svjedodžba izdana.

4. Svjedodžba se mora izdati na službenom jeziku ili jezicima države koja ju izdaje. Ako korišteni jezik nije engleski, francuski ni španjolski, tekst mora uključivati prijevod na jedan od ovih jezika a, ako država tako odluči, službeni jezik te države može biti izostavljen.

5. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslika se polaže kod tijela koje vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi stranci, kod tijela države koja je izdala ili ovjerila svjedodžbu.

6. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne udovoljava zahtjevima ovoga članka ako ono može prestati vrijediti iz razloga koji nije istek razdoblja važenja

the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

osiguranja ili jamstva navedenog u svjedodžbi, prije proteka roka od tri mjeseca od dana kada su tijela navedena u stavku 5. obaviještena o njegovu prestanku, osim ako je svjedodžba vraćena tim tijelima ili je izdana nova svjedodžba u navedenom roku. Prethodne odredbe se na isti način primjenjuju u pogledu svake izmjene čija je posljedica da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo više ne udovoljava zahtjevima ovoga članka.

7. Država u čijem je upisniku brod upisan mora, u skladu s odredbama ovoga članka, odrediti uvjete za izdavanje i važenje svjedodžbe.

8. Ništa u ovoj Konvenciji neće se tumačiti kao sprječavanje države stranke da se pouzda u obavijesti dobivene od drugih država stranaka, Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija, a koje se odnose na financijski položaj pružatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva u svrhe ove Konvencije. U takvim slučajevima, država stranka koja se pouzdaje u takve obavijesti nije oslobođena svoje odgovornosti kao država izdavanja svjedodžbe.

9. Svjedodžbe koje je izdala ili ovjerila jedna država stranka prihvatit će druge države stranke u svrhe ove Konvencije i druge države stranke smatrat će da te svjedodžbe imaju jednaku vrijednost kao svjedodžbe koje su one same izdale ili ovjerile, čak i ako su svjedodžbe izdane ili ovjerene za brod koji nije upisan u državi stranci. Država stranka može u svako doba zatražiti konzultacije s državom izdavanja ili ovjere ako vjeruje da osiguratelj ili jamac imenovan u svjedodžbi o osiguranju nije financijski sposoban ispuniti obveze koje nalaže Konvencija.

10. Svaka tužba za naknadu štete pokrivene osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom u skladu s ovim člankom može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo. U takvom slučaju, iznos naveden u stavku 1. primjenjuje se kao iznos ograničenja odgovornosti osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo čak i ako prijevoznik, ili stvarni prijevoznik, nije ovlašten ograničiti odgovornost. Pored toga, tuženik može isticati prigovore (osim onih koji se odnose na stečaj ili likvidaciju) koje bi u skladu s ovom Konvencijom imao pravo isticati prijevoznik naveden u stavku 1. Tuženik, nadalje, u svrhu obrane može isticati prigovor da je šteta posljedica namjernog protupravnog ponašanja osiguranika, ali se ne može pozvati ni na jedan drugi prigovor koji bi bio ovlašten isticati kao tuženik u postupku pokrenutom od strane osiguranika. U svakom slučaju, tuženik ima pravo zahtijevati da prijevoznik i stvarni prijevoznik sudjeluju u postupku.

11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Article 5
Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for

11. Svaka svota ugovorena osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom koje je pribavljeno u skladu sa stavkom 1. na raspolaganju je isključivo za namirenje tražbina na osnovi ove Konvencije, a svaka isplata iz te svote umanjit će odgovornost koja proizlazi na osnovi ove Konvencije do iznosa isplaćene svote.

12. Država stranka neće dopustiti iskorištavanje broda koji plovi pod njezinom zastavom, a na kojeg se primjenjuje ovaj članak, osim ako je izdana svjedodžba na osnovi stavaka 2. ili 15.

13. U skladu s odredbama ovoga članka, svaka država stranka će osigurati, na osnovi odredaba svojeg nacionalnog prava, da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo bude na snazi u mjeri navedenoj u stavku 1. u pogledu svakog broda, bez obzira gdje je on upisan, koji je ovlašten prevoziti više od dvanaest putnika i koji ulazi u luku ili izlazi iz luke na njezinome teritoriju, u mjeri u kojoj se primjenjuje ova Konvencija.

14. Bez obzira na odredbe stavka 5., država stranka može notificirati glavnog tajnika da se za potrebe stavka 13. ne zahtijeva da se svjedodžba iz stavka 2. nalazi na brodu niti da se ona mora predočiti kada brod ulazi u luku ili izlazi iz luke na njezinu teritoriju, pod uvjetom da je država stranka koja izdaje svjedodžbu notificirala glavnog tajnika da drži zapise u elektroničkom obliku, dostupne svim državama strankama, koji potvrđuju postojanje svjedodžbi i omogućuju državama strankama da ispune svoje obaveze na osnovi stavka 13.

15. Ako osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom nije pokriven brod čiji je vlasnik država stranka, odgovarajuće odredbe ovoga članka neće se primjenjivati na taj brod, ali na njemu se mora nalaziti svjedodžba koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda, kojom se potvrđuje da je država vlasnik toga broda i da je odgovornost pokrivena u iznosu propisanome u skladu sa stavkom 1. Takva svjedodžba treba u najvećoj mogućoj mjeri odgovarati modelu propisanome u stavku 2.

Članak 5.
Dragocjenosti

Prijevoznik ne odgovara za gubitak ili oštećenje novca, vrijednosnih papira, zlata, srebrnih predmeta, dragulja, nakita, umjetničkih predmeta ili drugih dragocjenosti osim ako su te dragocjenosti pohranjene kod prijevoznika za ugovoreno čuvanje, u kojem slučaju prijevoznik odgovara najviše do iznosa ograničenja pred-

in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

Article 6
Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

Article 7
Limit of liability for death and personal injury

1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

Article 8
Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles

1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

viđenog u stavku 3. članka 8., osim ako nije ugovoren veći iznos ograničenja prema stavku 1. članka 10.

Članak 6.
Doprinos oštećenika nastanku štete

Ako prijevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika odnosno gubitak ili oštećenje njegove prtljage u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom ili nemarnošću putnika, nadležni sud može u cijelosti ili dijelom osloboditi prijevoznika od odgovornosti u skladu s odredbama prava tog suda.

Članak 7.
Iznosi ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede

1. Odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika na osnovi članka 3. ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 400 000 obračunskih jedinica po putniku za svaki zaseban događaj. Ako se, u skladu s pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku rente, odgovarajuća kapitalizirana vrijednost rente neće prijeći navedeni iznos ograničenja.

2. Država stranka može posebnim odredbama svojeg nacionalnog prava propisati iznos ograničenja u pogledu odgovornosti iz stavka 1., pod uvjetom da taj nacionalni iznos ograničenja odgovornosti, ako postoji, nije manji od onog propisanog u stavku 1. Država stranka koja iskoristi mogućnost predviđenu u ovome stavku obavijestit će glavnog tajnika o usvojenom iznosu ograničenja odgovornosti ili o činjenici da on ne postoji.

Članak 8.
Iznosi ograničenja odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljage i vozila

1. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje ručne prtljage ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 2 250 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

2. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući svu prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 12 700 obračunskih jedinica po vozilu i putovanju.

3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9
Unit of Account and conversion

1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4 *bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph l, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4 *bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph

3. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje prtljage različite od one navedene u stavcima 1. i 2. ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 3 375 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

4. Prijevoznik i putnik mogu ugovoriti da se prijevoznikova odgovornost umanjuje za franšizu koja neće prijeći 330 obračunskih jedinica u slučaju oštećenja vozila i neće prijeći 149 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja druge prtljage, a taj će se iznos odbiti od visine štete.

Članak 9.
Obračunska jedinica i preračunavanje

1. Obračunska jedinica koja se spominje u ovoj Konvenciji je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4 *bis*., stavku 1. članka 7. i u članku 8. preračunavaju se u domaću valutu države suda koji odlučuje o sporu na osnovi vrijednosti te valute u odnosu na Posebno pravo vučenja na datum donošenja presude ili na datum sporazumno utvrđen od stranaka. Vrijednost domaće valute države stranke koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u Posebnim pravima vučenja, obračunava se u skladu s metodom vrednovanja koju na datum koji je u pitanju primjenjuje Međunarodni monetarni fond za vlastite operacije i transakcije. Vrijednost domaće valute države stranke koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u Posebnim pravima vučenja, obračunava se na način koji odredi ta država.

2. Ipak, država koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredaba stavka 1. može, u trenutku ratifikacije, prihvata, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji ili bilo kada nakon toga, izjaviti da je obračunska jedinica iz stavka 1. jednaka vrijednosti 15 zlatnih franaka. Zlatni franak naveden u ovome stavku odgovara vrijednosti 65,5 miligrama zlata finoće devetsto tisućina. Preračunavanje zlatnog franka u domaću valutu izvršava se u skladu s pravom odnosne države.

3. Izračun naveden u posljednjoj rečenici stavka 1., i preračunavanje navedeno u stavku 2. izvršavaju se na način da se u domaćoj valuti države stranke izrazi, što je više moguće, ista stvarna vrijednost iznosa iz stavka 1. članka 3., stavka 1. članka 4 *bis*., stavka 1. članka 7. i iz članka 8. koja bi proizašla iz

1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 10
Supplementary provisions on limits of liability

1 The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2 Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 11
Defences and limits for carriers' servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

Article 12
Aggregation of claims

1 Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2 In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

primjene prve tri rečenice stavka 1. Države priopćavaju glavnom tajniku način obračuna na osnovi stavka 1. ili vrijednosti preračunavanja iz stavka 2., ovisno o slučaju, u trenutku polaganja isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupanju ovoj Konvenciji kao i u bilo kojem trenutku kada se nešto od spomenutog izmijeni.

Članak 10.
Dodatne odredbe o ograničenju odgovornosti

1. Prijevoznik i putnik mogu izričito pisanim putem ugovoriti veće iznose ograničenja odgovornosti od onih propisanih u člancima 7. i 8.

2. Kamate i troškovi postupka nisu uključeni u iznose ograničenja odgovornosti propisane u člancima 7. i 8.

Članak 11.
Prigovori i iznosi ograničenja odgovornosti prijevoznikovih radnika

Ako se podnese tužba protiv radnika ili zastupnika prijevoznika ili stvarnog prijevoznika zbog štete koju uređuje ova Konvencija, taj radnik odnosno zastupnik, ako dokaže da je radio u okviru svojeg zaposlenja, ima pravo koristiti se prigovorima i iznosima ograničenja odgovornosti na koje se prijevoznik ili stvarni prijevoznik može pozvati prema ovoj Konvenciji.

Članak 12.
Kumulacija tužbi

1. Kada se ostvare uvjeti za ograničenje odgovornosti propisani u člancima 7. i 8., ti se iznosi ograničenja primjenjuju na ukupne iznose naknadive po svim tužbama zbog smrti ili tjelesne ozljede svakog pojedinog putnika odnosno po svim tužbama zbog gubitka ili oštećenja njegove prtljage.

2. U slučaju prijevoza koji je obavio stvarni prijevoznik, ukupni iznos koji se može naknaditi od prijevoznika i stvarnog prijevoznika te njihovih radnika i zastupnika koji rade u okviru svojeg zaposlenja ne može prijeći najveći iznos koji bi se mogao dosuditi protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika na osnovi ove Konvencije, s time da nijedna od tih osoba ne odgovara za iznos koji prekoračuje iznos ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje na tu osobu.

3 In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Article 13
Loss of right to limit liability

1 The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

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

Article 14
Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

Article 15
Notice of loss or damage to luggage

1 The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to luggage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

3. U svakom slučaju kada se radnik ili zastupnik prijevoznika ili stvarnog prijevoznika na osnovi članka 11. ove Konvencije može pozvati na iznose ograničenja odgovornosti propisane u člancima 7. i 8., ukupan iznos koji se može naknaditi od prijevoznika ili stvarnog prijevoznika, ovisno o slučaju, i od tog radnika odnosno zastupnika, ne može prijeći te iznose ograničenja.

Članak 13.
Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

1. Prijevoznik nema pravo na povlasticu ograničenja odgovornosti koje je propisano u člancima 7. i 8. i stavku 1. članka 10. ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio u namjeri da prouzroči takvu štetu, ili bezobzirno i sa sviješću da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.

2. Radnik ili zastupnik prijevoznika ili stvarnog prijevoznika nema pravo na povlasticu tog ograničenja ako se dokaže da je šteta nastala uslijed radnje ili propusta koji je taj radnik ili zastupnik učinio u namjeri da prouzroči štetu, ili bezobzirno i sa sviješću da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Članak 14.
Osnova za tužbu

Tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, odnosno za naknadu štete zbog gubitka ili oštećenja prtljage može se podnijeti protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika samo sukladno ovoj Konvenciji, i ni na koji drugi način.

Članak 15.
Prigovor zbog gubitka ili oštećenja prtljage

1. Putnik mora uputiti pisani prigovor prijevozniku ili njegovu zastupniku:

(a) u slučaju vidljive štete na prtljazi:

(i) kada je u pitanju ručna prtljaga, prije ili u trenutku iskrcaja putnika;
(ii) kada je u pitanju ostala prtljaga, prije ili u trenutku njezina izdavanja;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2 If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3 The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 16
Time-bar for actions

1 Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2 The limitation period shall be calculated as follows:

(a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

(a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier

(b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

(b) u slučaju štete na prtljazi koja nije vidljiva, ili u slučaju gubitka prtljage, u roku od 15 dana od dana iskrcaja ili izdavanja ili od dana kada je prtljaga trebala biti izdana.

2. Ako putnik ne postupi prema odredbama ovoga članka pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je prtljagu primio neoštećenu.

3. Pisani prigovor nije potreban ako je stanje prtljage utvrđeno u nazočnosti obiju stranaka u trenutku njezina preuzimanja.

Članak 16.
Zastara tužbe

1. Svaka tužba za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ili zbog gubitka ili oštećenja prtljage zastarijeva nakon proteka roka od dvije godine.

2. Vrijeme zastare računa se na sljedeći način:

(a) u slučaju tjelesne ozljede, od dana iskrcaja putnika;

(b) u slučaju smrti putnika koja je nastupila tijekom prijevoza, od dana kada se putnik trebao iskrcati, a u slučaju tjelesne ozljede koja se dogodila tijekom prijevoza zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegova iskrcaja, od dana smrti, uz uvjet da ovo razdoblje ne prelazi tri godine od dana iskrcaja;

(c) u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage, od dana iskrcaja ili od dana kada se iskrcaj trebao obaviti, ovisno o tome što je kasnije.

3. Razlozi za zastoj i prekid zastare uređuju se prema pravu države suda koji odlučuje o sporu, ali se ni u kojem slučaju ne može podnijeti tužba na osnovi ove Konvencije nakon proteka nekog od sljedećih rokova:

(a) roka od pet godina, koji počinje teći od datuma iskrcaja putnika ili od datuma kada se iskrcaj trebao obaviti, ovisno o tome što je kasnije, ili, ako prije protekne,

(b) roka od tri godine, koji počinje teći od datuma kada je tužitelj doznao ili je razumno morao doznati za ozljedu, gubitak ili oštećenje prouzročeno nezgodom.

4 Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Article 17
Competent jurisdiction

1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

(a) the Court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the Court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) the Court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) the Court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2 Actions under article 4 *bis* of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

4. Bez obzira na stavke 1., 2. i 3. ovoga članka, zastarni rok može se produljiti izjavom prijevoznika ili dogovorom stranaka pošto je nastalo potraživanje. Izjave ili ugovor moraju biti u pisanom obliku.

Članak 17.
Sudska nadležnost

1. Tužba na osnovi članaka 3. i 4. ove Konvencije podnosi se, po izboru tužitelja, jednom od dolje navedenih sudova, uz uvjet da se taj sud nalazi u državi stranci ove Konvencije te da je to u skladu s nacionalnim propisima države stranke kojima se određuje mjesna nadležnost sudova u onim državama u kojima postoji više mogućih sudova:

(a) sudu države stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sjedišta tuženika, ili

(b) sudu države polazišta ili države odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili

(c) sudu države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države, ili

(d) sudu države u kojoj je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države.

2. Tužbe na osnovi članka 4 *bis.* ove Konvencije podnose se, prema izboru tužitelja, jednome od onih sudova kojima bi se, u skladu sa stavkom 1., mogla podnijeti tužba protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika.

3. Nakon što se dogodila nezgoda koja je prouzročila štetu, stranke se mogu sporazumjeti da tužba za naknadu štete može biti podnesena sudu bilo koje države ili arbitraži.

Article 17 *bis*
Recognition and enforcement

1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

Article 18
Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 19
Other conventions on limitation of liability

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

Članak 17 *bis*.
Priznanje i ovrha

1. Svaka presuda suda nadležnog u skladu s člankom 17., koja je ovršna u državi u kojoj je donesena, gdje se protiv nje više ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi, priznat će se u svakoj državi stranci, osim:

(a) kada je presuda ishođena prijevarom; ili

(b) kada tuženiku nije bio pružen razuman rok i pravična mogućnost da iznese svoj slučaj.

2. Presuda koja je priznata na osnovi stavka 1. bit će ovršna u svakoj državi stranci čim se ispune formalni uvjeti koje zahtijeva ta država. Formalni uvjeti ne smiju dopuštati da se ponovno raspravlja o predmetu spora.

3. Država stranka ovoga Protokola može primijeniti druga pravila o priznanju i ovršnosti presuda, pod uvjetom da je njihov učinak takav da osigurava priznanje i ovrhu barem u istoj mjeri kao što je to slučaj kada se primjenjuju stavci 1. i 2.

Članak 18.
Ništetnost ugovornih odredaba

Osim u slučajevima predviđenim u stavku 4. članka 8., ništetna je i bez učinka svaka ugovorna odredba sklopljena prije nastanka nezgode koja je prouzročila smrt, tjelesnu ozljedu putnika ili gubitak odnosno oštećenje putničke prtljage, a čija je svrha da osobu odgovornu na osnovi ove Konvencije oslobodi odgovornosti prema putniku ili da odredi manji iznos ograničenja odgovornosti od onog utvrđenog Konvencijom, kao i svaka odredba kojoj je svrha prebacivanje tereta dokazivanja s prijevoznika ili stvarnog prijevoznika ili čiji je učinak ograničenje prava izbora predviđenog stavcima 1. ili 2. članka 17., no ništetnost te odredbe ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu na koji se odredbe ove Konvencije i dalje primjenjuju.

Članak 19.
Druge konvencije o ograničenju odgovornosti

Ova Konvencija ne mijenja prava i obveze prijevoznika, stvarnog prijevoznika i njihovih radnika ili zastupnika, koje su predviđene međunarodnim konvencijama o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova.

Article 20
Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

Article 21
Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contract of carriage within the meaning of Article 1.

Article 22
Declaration of non-application

1 Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2 Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General.

Article 22 *bis*
Final clauses of the Convention

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

Članak 20.
Nuklearna šteta

Ne postoji odgovornost na osnovi ove Konvencije za štetu prouzročenu nuklearnom nezgodom:

(a) ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovi Pariške konvencije od 29. srpnja 1960. godine o odgovornosti prema trećima na području nuklearne energije kako je izmijenjena Dodatnim protokolom od 28. siječnja 1964. godine, ili na osnovi Bečke konvencije od 21. svibnja 1963. o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu, te svake njezine izmjene ili Protokola koji su na snazi; ili

(b) ako poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu na osnovi nacionalnog prava koje uređuje odgovornost za takvu štetu, pod uvjetom da je to pravo u svakom pogledu jednako povoljno za osobe koje mogu pretrpjeti štetu kao što su to Pariška ili Bečka konvencija te svaka njihova izmjena ili Protokol koji su na snazi.

Članak 21.
Trgovački prijevoz koji obavljaju tijela javne vlasti

Ova se Konvencija primjenjuje na trgovački prijevoz koji poduzima država ili tijelo javne vlasti na osnovi ugovora o prijevozu u smislu članka 1.

Članak 22.
Izjava o neprimjeni Konvencije

1. Svaka stranka može u trenutku potpisivanja, ratifikacije, prihvata, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji pisanim putem izjaviti da ova Konvencija ne proizvodi učinak kada su putnik i prijevoznik državljani te stranke ili su pod njenom nadležnošću.

2. Svaka izjava učinjena sukladno stavku 1. ovoga članka može se povući u svakom trenutku putem pisane notifikacije glavnom tajniku Organizacije.

Članak 22 *bis*.
Završne odredbe Konvencije

Završne odredbe ove Konvencije čine članci 17.-25. Protokola iz 2002. godine o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. U ovoj Konvenciji smatra se da pozivanje na države stranke znači pozivanje na države stranke toga Protokola.

FINAL CLAUSES

Article 17
Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

(a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

(b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and

ZAVRŠNE ODREDBE**

Članak 17.
Potpisivanje, ratifikacija, prihvat, odobrenje i pristupanje

1. Ovaj Protokol će biti otvoren za potpisivanje u sjedištu Organizacije od 1. svibnja 2003. do 30. travnja 2004. a nakon toga će ostati otvoren za pristupanje.

2. Države mogu izraziti svoj pristanak da budu obvezane ovim Protokolom:

(a) potpisivanjem bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja; ili

(b) potpisivanjem uz rezervu ratifikacije, prihvata ili odobrenja, nakon kojeg slijedi ratifikacija, prihvat ili odobrenje; ili

(c) pristupanjem.

3. Ratifikacija, prihvat, odobrenje ili pristupanje izvršavaju se polaganjem isprave s takvim učinkom kod glavnog tajnika.

4. Smatra se da se svaka isprava o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupanju položena nakon što u pogledu svih postojećih država stranaka stupi na snagu izmjena ovoga Protokola, ili nakon što se poduzmu sve mjere potrebne za stupanje izmjene na snagu u pogledu tih država stranaka, odnosi na ovaj Protokol kako je izmijenjen tom izmjenom.

5. Država ne može izraziti svoj pristanak da bude obvezana ovim Protokolom ako ne otkaže sljedeće instrumente, u slučaju da je njihova stranka:

(a) Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koja je sačinjena u Ateni 13. prosinca 1974.;

(b) Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koji je sačinjen u Londonu 19. studenog 1976.; i

** Vidi članak 22 *bis*.

(c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990, with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

Article 18
States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and (c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

Article 19
Regional Economic Integration Organizations

1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol.

(c) Protokol iz 1990. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koji je sačinjen u Londonu 29. ožujka 1990., s učinkom od datuma kada ovaj Protokol, u skladu s člankom 20., stupa na snagu u pogledu te države.

Članak 18.
Države s više sustava prava

1. Ako država ima dvije ili više teritorijalnih jedinica u kojima se u odnosu na predmet uređenja ovog Protokola primjenjuju različiti pravni sustavi, ona može u trenutku potpisivanja, ratifikacije, prihvata, odobrenja ili pristupanja, izjaviti da će se ovaj Protokol primjenjivati na sve njezine teritorijalne jedinice ili samo na jednu ili više njih, te može bilo kada izmijeniti tu izjavu podnoseći drugu izjavu.

2. Svaka takva izjava mora se notificirati glavnom tajniku i mora sadržavati izričiti navod o tome na koje se teritorijalne jedinice primjenjuje Protokol.

3. U pogledu države stranke koja je podnijela takvu izjavu:

(a) pozivanje na državu upisa broda, a u pogledu svjedodžbe o obveznom osiguranju na državu koja izdaje ili ovjerava svjedodžbu, tumači se kao pozivanje na onu teritorijalnu jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje ili ovjerava svjedodžbu;

(b) pozivanje na nacionalno pravo, nacionalni iznos ograničenja odgovornosti i nacionalnu valutu tumači se kao pozivanje na pravo, iznos ograničenja odgovornosti i valutu relevantne teritorijalne jedinice; i

(c) pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u državama strankama tumači se kao pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u odnosnoj teritorijalnoj jedinici.

Članak 19.
Regionalne organizacije za gospodarsku integraciju

1. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju, osnovana od strane suverenih država koje su na nju prenijele nadležnost u pogledu određenih pitanja koje uređuje ovaj Protokol, može potpisati, ratificirati, prihvatiti, odobriti ovaj Protokol

A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

Article 20
Entry into force

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

ili mu pristupiti. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju koja je stranka ovoga Protokola ima prava i obveze države stranke u mjeri u kojoj je regionalna organizacija za gospodarsku integraciju nadležna za pitanja uređena ovim Protokolom.

2. Kada regionalna organizacija za gospodarsku integraciju koristi svoje pravo glasa u pogledu pitanja za koje je nadležna, ona ima onoliko glasova koliki je broj njezinih država članica koje su stranke ovoga Protokola i koje su na nju prenijele nadležnost glede toga pitanja. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju neće koristiti svoje pravo glasa ako njezine članice koriste svoje pravo glasa, a vrijedi i obrnuto.

3. Kada je u ovome Protokolu bitan broj država stranaka, uključujući, ali ne ograničavajući se na članke 20. i 23. ovoga Protokola, regionalna organizacija za gospodarsku integraciju neće se brojati kao država stranka dodatno uz njezine države članice koje su države stranke.

4. Prilikom potpisivanja, ratifikacije, prihvata, odobrenja ili pristupanja, regionalna organizacija za gospodarsku integraciju mora podnijeti izjavu glavnom tajniku u kojoj će precizirati pitanja koja uređuje ovaj Protokol, a glede kojih su njezine države članice koje su potpisnice ili stranke ovoga Protokola na nju prenijele nadležnost, kao i svako važno ograničenje u pogledu te nadležnosti. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju mora bez odlaganja notificirati glavnog tajnika o svakoj promjeni razdiobe nadležnosti, uključujući nove prijenose nadležnosti koje su precizirane u izjavi podnesenoj na osnovi ovoga stavka. Glavni tajnik će svaku takvu izjavu učiniti dostupnom, u skladu s člankom 24. ovoga Protokola.

5. Predmnijeva se da su države stranke, koje su članice regionalne organizacije za gospodarsku integraciju koja je stranka ovoga Protokola, nadležne glede svih pitanja uređenih ovim Protokolom s obzirom na koja nije podnesena izričita izjava o prijenosu nadležnosti na tu organizaciju ili nije dostavljena notifikacija na osnovi stavka 4.

Članak 20.
Stupanje na snagu

1. Ovaj Protokol stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma kada ga je 10 država potpisalo bez rezerve u pogledu ratifikacije, prihvata ili odobrenja, ili položilo isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupanju kod glavnog tajnika.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

Article 21
Denunciation

1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

Article 22
Revision and Amendment

1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

2. U pogledu svake države koja ovaj Protokol ratificira, prihvati, odobri ili mu pristupi nakon što se ispune uvjeti za njegovo stupanje na snagu navedeni u stavku 1., ovaj Protokol stupa na snagu tri mjeseca nakon datuma kada je ta država položila odgovarajuću ispravu, ali ne prije nego što ovaj Protokol stupi na snagu u skladu sa stavkom 1.

Članak 21.
Otkazivanje

1. Svaka država stranka može otkazati ovaj Protokol u bilo kojem trenutku nakon datuma kada ovaj Protokol stupi na snagu za tu državu.

2. Otkazivanje se izvršava polaganjem isprave s takvim učinkom kod glavnog tajnika.

3. Otkazivanje proizvodi učinak dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave o otkazivanju kod glavnog tajnika ili protekom duljeg razdoblja koje je navedeno u toj ispravi.

4. Među državama strankama ovoga Protokola, otkazivanje Konvencije u skladu s njezinim člankom 25. od strane bilo koje od njih ni na koji način se neće tumačiti kao otkazivanje Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.

Članak 22.
Izmjene i dopune

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu izmjene ili dopune ovoga Protokola.

2. Organizacija saziva konferenciju država stranaka ovoga Protokola radi njegove izmjene ili dopune na zahtjev najmanje trećine država stranaka.

Article 23
Amendment of limits

1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4 *bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4 *bis*, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

Članak 23.
Izmjena iznosa ograničenja odgovornosti

1. Bez utjecaja na odredbe članka 22., poseban postupak propisan u ovome članku primjenjuje se isključivo u svrhu izmjena iznosa ograničenja odgovornosti navedenih u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4 *bis.*, stavku 1. članka 7. i u članku 8. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.

2. Na zahtjev najmanje polovice, ali ni u kojem slučaju manje od šest država stranaka ovoga Protokola, glavni tajnik svim članicama Organizacije i svim državama strankama dostavlja svaki prijedlog za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti, uključujući franšize, utvrđenih u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4 *bis.*, stavku 1. članka 7. i u članku 8. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.

3. Svaka izmjena predložena i dostavljena na gore opisani način podnosi se Pravnom odboru Organizacije (u nastavku: "Pravni odbor") na razmatranje najmanje šest mjeseci nakon datuma njezina dostavljanja.

4. Sve države stranke Konvencije izmijenjene ovim Protokolom, bez obzira jesu li članice Organizacije, ovlaštene su sudjelovati u postupku razmatranja i usvajanja izmjena pred Pravnim odborom.

5. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država stranaka Konvencije izmijenjene ovim Protokolom koje su prisutne i glasuju u Pravnom odboru proširenome kako je predviđeno u stavku 4., pod uvjetom da barem jedna polovica država stranaka Konvencije izmijenjene ovim Protokolom bude prisutna u vrijeme glasovanja.

6. Kada postupa po prijedlogu za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s nezgodama te osobito iznos štete koja proizlazi iz njih, promjene u novčanim vrijednostima i učinak predložene izmjene na troškove osiguranja.

7. (a) Nijedna izmjena iznosa ograničenja odgovornosti na osnovi ovog članka ne može se razmatrati prije proteka pet godina od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje niti prije proteka pet godina od datuma stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene na osnovi ovoga članka.

(b) Nijedan iznos ograničenja odgovornosti ne može se povećati tako da prijeđe iznos koji odgovara iznosu ograničenja utvrđenom u Konvenciji kako je izmijenjena ovim Protokolom uvećanom za šest posto godišnje, računajući na složenoj osnovi, od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 24
Depositary

1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(c) Nijedan iznos ograničenja odgovornosti ne može se povećati tako da prijeđe iznos koji odgovara iznosu ograničenja utvrđenom u Konvenciji kako je izmijenjena ovim Protokolom pomnoženom s tri.

8. Organizacija će notificirati sve države stranke o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 5. Smatra se da je izmjena prihvaćena pošto protekne rok od osamnaest mjeseci nakon datuma notifikacije, osim ako u tom roku najmanje jedna četvrtina država koje su bile države stranke u vrijeme usvajanja izmjene priopće glavnom tajniku da ne prihvaćaju izmjenu, u kojem slučaju je izmjena odbijena i bez učinka.

9. Izmjena za koju se smatra da je prihvaćena u skladu sa stavkom 8. stupa na snagu osamnaest mjeseci nakon njezina prihvaćanja.

10. Izmjena obvezuje sve države stranke, osim ako otkažu ovaj Protokol u skladu sa stavcima 1. i 2. članka 21. najmanje šest mjeseci prije stupanja te izmjene na snagu. Takvo otkazivanje proizvodi učinak u trenutku stupanja izmjene na snagu.

11. Kada je izmjena usvojena, ali rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvaćanje još nije protekao, država koja postane država stranka za vrijeme tog razdoblja bit će obvezana tom izmjenom ako ona stupi na snagu. Država koja postane država stranka nakon proteka toga razdoblja bit će obvezana izmjenom koja je prihvaćena u skladu sa stavkom 8. U slučajevima navedenim u ovome stavku, država postaje obvezana izmjenom kada ta izmjena stupi na snagu ili kada ovaj Protokol stupi na snagu u pogledu te države, ako je to kasnije.

Članak 24.
Depozitar

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena na osnovi članka 23., bit će pohranjeni kod glavnog tajnika.

2. Glavni tajnik:

(a) obavještava sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile:

(i) o svakom novom potpisivanju ili polaganju isprava o potpisivanju, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju, kao i o datumu izvršenja tih radnji;

(ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 25
Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this first day of November 2002.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

(ii) o svakoj izjavi ili priopćenju učinjenima na osnovi stavaka 2. i 3. članka 9., stavka 1. članka 18. i stavka 4. članka 19. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom;

(iii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;

(iv) o svakom prijedlogu za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti koji je podnesen u skladu sa stavkom 2. članka 23. ovoga Protokola;

(v) o svakoj izmjeni koja je usvojena u skladu sa stavkom 5. članka 23. ovoga Protokola;

(vi) o svakoj izmjeni koja se smatra prihvaćenom na osnovi stavka 8. članka 23. ovoga Protokola, kao i o datumu kada ta izmjena stupa na snagu u skladu sa stavcima 9. i 10. navedenog članka;

(vii) o polaganju svake isprave o otkazivanju ovoga Protokola kao i o datumu kada je ta isprava položena te o datumu kada otkazivanje stupa na snagu;

(viii) o svakom priopćenju koje se traži na osnovi bilo kojeg članka ovoga Protokola;

(b) dostavlja ovjerene prijepise ovoga Protokola svim državama koje su ga potpisale ili mu pristupile.

3. Čim ovaj Protokol stupi na snagu, glavni tajnik će njegov tekst dostaviti tajništvu Ujedinjenih naroda radi registracije i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

Članak 25.
Jezici

Ovaj Protokol je sačinjen u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, od kojih je svaki tekst jednako vjerodostojan.

SAČINJENO U LONDONU prvog studenog dvijetisućeidruge.

U OVJERU GORNJEGA su niže potpisani, koji su za tu svrhu bili valjano ovlašteni od svojih vlada, potpisali ovaj Protokol.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS

Issued in accordance with the provisions of Article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....
(Full designation of the State)

PRILOG ATENSKOJ KONVENCIJI O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM, 2002.

SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANCIJSKOM JAMSTVU U POGLEDU ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA

Izdano u skladu s odredbama članka 4 *bis.* Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

Ime broda	Broj ili slova za raspoznavanje	IMO broj za identifikaciju broda	Luka upisa	Naziv i puna adresa glavnog poslovnog sjedišta prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz

Ovime se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo koje udovoljava zahtjevima članka 4 *bis.* Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

Vrsta jamstva .....

Trajanje jamstva.....

Naziv i adresa osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca)

Naziv.....

Adresa .....

Ova svjedodžba vrijedi do .....

Izdana ili ovjerena od Vlade.....
(puno ime države)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4 *bis*, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of .... (full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At ..... On .....
(Place) (Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

ILI

Sljedeći tekst bi se trebao koristiti kada država stranka koristi mogućnost predviđenu u stavku 3. članka 4 *bis.*:

Ovu svjedodžbu je, na osnovi ovlasti Vlade ..... (puno ime države), izdao/la ..... (naziv institucije ili organizacije)

U ..... dana .....
(Mjesto) (Datum)

.....
(Potpis i funkcija službenika koji izdaje ili ovjerava svjedodžbu)

Napomene

1. Ako se to želi, uz ime države može se uputiti i na nadležno tijelo države koja je izdala svjedodžbu.
2. Ako ukupni iznos jamstva potječe iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakoga od njih.
3. Ako je jamstvo dano u nekoliko oblika, oni moraju biti nabrojani.
4. U rubrici "Trajanje jamstva" mora se navesti datum kada takvo jamstvo stupa na snagu.
5. U rubrici "Adresa" osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca) mora se naznačiti glavno poslovno sjedište osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca). Ako je to prikladno, naznačit će se poslovno sjedište gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno.

Preveli:

prof. dr. sc. Jasenko Marin
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

dr. sc. Adriana Vincenca Padovan
Jadranski zavod HAZU

Mišo Mudrić, dipl. iur.
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Documentation: *IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention*, PPP god. 50 (2011), 165, str. 362 – 382

IMO RESERVATION AND GUIDELINES FOR IMPLEMENTATION OF THE ATHENS CONVENTION*

Reservation

1 The Athens Convention should be ratified with the following reservation or a declaration to the same effect:

"[1.1] **Reservation in connection with the ratification by the Government of ... of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002 ("the Convention")**

Limitation of liability of carriers, etc.

[1.2] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit liability under paragraph 1 or 2 of Article 3 of the Convention, if any, in respect of death of or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention to the lower of the following amounts:

– 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion;

or

– 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion.

[1.3] Furthermore, the Government of ... reserves the right to and undertakes to apply the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention paragraphs 2.1.1 and 2.2.2 *mutatis mutandis*, to such liabilities.

[1.4] The liability of the performing carrier pursuant to Article 4 of the Convention, the liability of the servants and agents of the carrier or the performing carrier pursuant to Article 11 of the Convention and the limit of the aggregate of the amounts recoverable pursuant to Article 12 of the Convention shall be limited in the same way.

---

* Izvor: : IMO LEG 92/13, 3.11.2006, *Annex 5, IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention.*

Dokumentacija: *IMO rezerva i smjernice za primjenu Atenske konvencije*,
PPP god. 50 (2011), 165, str. 363 – 383

IMO REZERVA I SMJERNICE ZA PRIMJENU ATENSKE KONVENCIJE

Rezerva

1. Atensku konvenciju treba ratificirati sa sljedećom rezervom ili izjavom s istim učinkom:

"[1.1] **Rezerva u svezi s ratifikacijom Atenske konvencije iz 2002. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem ("Konvencija") od strane Vlade ...**

Ograničenje odgovornosti prijevoznika i dr.

[1.2] Vlada ... pridržava pravo i preuzima obvezu da eventualnu odgovornost na temelju stavka 1. ili 2. članka 3. Konvencije, u pogledu smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni nekim od rizika navedenih u stavku 2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, ograniči na niži iznos od sljedeće navedenih:

– 250 000 obračunskih jedinica po svakom putniku i svakom zasebnom događaju;

ili

– 340 milijuna obračunskih jedinica ukupno po brodu za svaki zasebni događaj.

[1.3] Nadalje, Vlada ... pridržava pravo i preuzima obvezu primjenjivati stavke 2.1.1. i 2.2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije*, mutatis mutandis*, na takvu odgovornost.

[1.4] Na isti način mora se ograničiti i odgovornost stvarnog prijevoznika po članku 4. Konvencije, odgovornost radnika i zastupnika kojima se u svom poslovanju služe prijevoznik ili stvarni prijevoznik po članku 11. Konvencije kao i najveći ukupni iznos koji se može nadoknaditi po članku 12. Konvencije.

[1.5] The reservation and undertaking in paragraph 1.2 will apply regardless of the basis of liability under paragraph 1 or 2 of Article 3 and notwithstanding anything to the contrary in Article 4 or 7 of the Convention; but this reservation and undertaking do not affect the operation of Articles 10 and 13.

Compulsory insurance and limitation of liability of insurers

[1.6] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit the requirement under paragraph 1 of Article 4 *bis* to maintain insurance or other financial security for death or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention to the lower of the following amounts:
– 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion;
or
– 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion.

[1.7] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit the liability of the insurer or other person providing financial security under paragraph 10 of Article 4 *bis*, for death or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, to a maximum limit of the amount of insurance or other financial security which the carrier is required to maintain under paragraph 1.6 of this reservation.

[1.8] The Government of ... also reserves the right to and undertakes to apply the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention including the application of the clauses referred to in paragraphs 2.1 and 2.2 in the Guidelines in all compulsory insurance under the Convention.

[1.9] The Government of … reserves the right to and undertakes to exempt the provider of insurance or other financial security under paragraph 1 of Article 4 *bis* from any liability for which he has not undertaken to be liable.

Certification

[1.10] The Government of ... reserves the right to and undertakes to issue insurance certificates under paragraph 2 of Article 4 *bis* of the Convention so as:

[1.5] Rezerva i preuzimanje obveze prema stavku 1.2 primjenjuju se neovisno o temelju odgovornosti iz stavka 1. ili 2. članka 3. i unatoč suprotnoj odredbi članka 4. ili 7. Konvencije. Međutim, navedena rezerva i preuzimanje obveze iz stavka 1.2. ne utječu na primjenu članaka 10. i 13.

Obvezno osiguranje i ograničenje odgovornosti osiguratelja

[1.6] Vlada ... pridržava pravo i preuzima obvezu da zahtjev iz stavka 1. članka 4 *bis.* o održavanju na snazi osiguranja ili drugog financijskog jamstva radi pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede koje su posljedica rizika navedenih u stavku 2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, ograniči na niži iznos od ovdje navedenih:
– 250 000 obračunskih jedinica po svakom putniku i svakom zasebnom događaju;
ili
– 340 milijuna obračunskih jedinica ukupno po brodu za svaki zaseban događaj.

[1.7] Vlada ... pridržava pravo i preuzima obvezu da odgovornost osiguratelja ili druge osobe koja daje financijsko jamstvo na temelju stavka 10. članka 4 *bis*. za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koja je posljedica nekog od rizika navedenog u stavku 2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, ograniči na najveći iznos osiguranja ili drugog financijskog jamstva koje je prijevoznik dužan održavati na snazi u skladu sa stavkom 1.6. ove rezerve.

[1.8] Vlada ... također pridržava pravo i preuzima obvezu primjenjivati IMO Smjernice za primjenu Atenske konvencije, uključujući i primjenu klauzula navedenih u stavcima 2.1. i 2.2. Smjernica, na sva obvezna osiguranja u skladu s Konvencijom.

[1.9] Vlada ... pridržava pravo i preuzima obvezu da pružatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva iz stavka 1. članka 4 *bis*. oslobodi bilo kakve odgovornosti koju on nije preuzeo.

Izdavanje svjedodžbi

[1.10] Vlada ... pridržava pravo i preuzima obvezu da u svjedodžbama koje izdaje po stavku 2. članka 4 *bis*. Konvencije budu:

– to reflect the limitations of liability and the requirements for insurance cover referred to in paragraphs 1.2, 1.6, 1.7 and 1.9; and

– to include such other limitations, requirements and exemptions as it finds that the insurance market conditions at the time of the issue of the certificate necessitate.

[1.11] The Government of ... reserves the right to and undertakes to accept insurance certificates issued by other States Parties issued pursuant to a similar reservation.

[1.12] All such limitations, requirements and exemptions will be clearly reflected in the Certificate issued or certified under paragraph 2 of Article 4 *bis* of the Convention.

Relationship between this Reservation and the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention

[1.13] The rights retained by this reservation will be exercised with due regard to the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention**,** or to any amendments thereto, with an aim to ensure uniformity. If a proposal to amend the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, including the limits, has been approved by the Legal Committee of the International Maritime Organization, those amendments will apply as from the time determined by the Committee. This is without prejudice to the rules of international law regarding the right of a State to withdraw or amend its reservation."

Guidelines

2 In the current state of the insurance market, States Parties should issue insurance certificates on the basis of one undertaking from an insurer covering war risks, and another insurer covering non-war risks. Each insurer should only be liable for its part. The following rules should apply (the clauses referred to are set out in Appendix A):

2.1 Both war and non-war insurance may be subject to the following clauses:

2.1.1 *Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause* (Institute clause no. 370);

– iskazani iznosi ograničenja odgovornosti i uvjeti osiguranjeljnog pokrića navedeni u stavcima 1.2, 1.6, 1.7 i 1.9; i

– navedena i druga ograničenja, uvjeti i iznimke ako Vlada utvrdi da to zahtijevaju uvjeti na tržištu osiguranja u vrijeme izdavanja svjedodžbe.

[1.11] Vlada ... pridržava pravo i preuzima obvezu da prihvati svjedodžbe o osiguranju koje izdaju druge države stranke u skladu sa sličnom rezervom.

[1.12] Sva takva ograničenja, uvjeti i iznimke moraju biti jasno naznačeni u Svjedodžbi izdanoj ili potvrđenoj po stavku 2. članku 4 *bis*. Konvencije.

Odnos između ove Rezerve i IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije

[1.13] Prava pridržana ovom rezervom koriste se uz uvažavanje IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije i svake njihove naknadne izmjene, sa svrhom da se osigura ujednačenost. Ako prijedlog za izmjenu IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, uključujući i iznose ograničenja, bude odobren od strane Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije, te izmjene primjenjuju se od trenutka kojeg odredi Odbor. To ne utječe na odredbe međunarodnog prava glede prava država da povuku ili izmjene svoju rezervu.

Smjernice

2. S obzirom na trenutno stanje tržišta osiguranja, države stranke trebaju izdavati svjedodžbu o osiguranju na osnovi preuzete obveze jednog osiguratelja da pokriva ratne rizike i preuzete obveze drugog osiguratelja da pokriva ne-ratne rizike. Svaki osiguratelj treba odgovarati za svoj dio. Potrebno je primjenjivati sljedeća pravila (klauzule koje se navode sadržane su u Dodatku A):

2.1. Osiguranja ratnih i ne-ratnih rizika mogu biti pružena uz primjenu sljedećih klauzula:

2.1.1. *Institutska klauzula o isključenju rizika radioaktivnog onečišćenja, kemijskog, biološkog, bio-kemijskog i elektromagnetskog oružja* (Institutska klauzula br. 370.)

2.1.2 *Institute Cyber Attack Exclusion Clause* (Institute clause no. 380);

2.1.3 The defences and limitations of a provider of compulsory financial security under the Convention as modified by these guidelines, in particular the limit of 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion;

2.1.4 The provision that the insurance shall only cover liabilities subject to the Convention as modified by these guidelines; and

2.1.5 The provision that any amounts settled under the Convention shall serve to reduce the outstanding liability of the carrier and/or its insurer under Article 4 *bis* of the Convention even if they are not paid by or claimed from the respective war or non-war insurers.

2.2 War insurance shall cover liability, if any, for the loss suffered as a result of death or personal injury to a passenger caused by:

– war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising there from, or any hostile act by or against a belligerent power;
– capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat;
– derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war;
– act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive and any action taken to prevent or counter any such risk;
– confiscation and expropriation;

and may be subject to the following exemptions, limitations and requirements:

2.2.1 *War Automatic Termination and Exclusion Clause*

2.2.2 In the event the claims of individual passengers exceed in the aggregate the sum of 340 million units of account overall per ship on any distinct occasion, the carrier shall be entitled to invoke limitation of his liability in the amount of 340 million units of account, always provided that:

2.1.2. *Institutska klauzula o isključenju rizika kibernetičkog napada* (Institutska klauzula br. 380.)

2.1.3. Oslobođenja i ograničenja odgovornosti pružatelja obveznog financijskog jamstva na temelju Konvencije kako je izmijenjena ovim Smjernicama, posebice iznos ograničenja odgovornosti od 250 000 obračunskih jedinica po putniku i po svakom zasebnom događaju;

2.1.4. Odredba da osiguranje pokriva samo odgovornost koja je uređena Konvencijom kako je izmijenjena ovim Smjernicama; i

2.1.5. Odredba da svaki iznos isplaćen na temelju Konvencije dovodi do smanjenja nenamirenog dijela tražbine s naslova odgovornosti prijevoznika i/ili njegovog osiguratelja iz članka 4 *bis*. Konvencije, čak i kada ga odnosni osiguratelj ratnih odnosno ne-ratnih rizika nije platio ili se to plaćanje od njega nije tražilo.

2.2. Osiguranje ratnih rizika pokriva eventualnu odgovornost za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika prouzročenu:
- ratom, građanskim ratom, revolucijom, pobunom, ustankom ili građanskim sukobima koji zbog toga nastanu ili bilo kakvim neprijateljskim aktom neke zaraćene strane ili protiv nje;
- zarobljavanjem, zapljenom, uzapćenjem, zaustavljanjem, ograničenjem ili zadržavanjem, kao i posljedicom tih akata ili pokušajem njihova izvršenja;
- zaostalim minama, torpedima, bombama i drugim napuštenim ratnim oružjem;
- postupkom terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama, te svakom radnjom poduzetom radi sprječavanja takvog rizika ili borbe protiv njega;
- konfiskacijom ili eksproprijacijom;

i na osiguranje se mogu primijeniti sljedeća isključenja, ograničenja i uvjeti:

2.2.1. *Klauzula o automatskom prestanku i isključenju osigurateljnog pokrića ratnih rizika*

2.2.2. U slučaju da tražbine pojedinih putnika prelaze skupni iznos od 340 milijuna obračunskih jedinica po brodu za svaki zaseban događaj, prijevoznik se može pozvati na ograničenje odgovornosti u iznosu od 340 milijuna obračunskih jedinica, pod uvjetom da:

– this amount should be distributed amongst claimants in proportion to their established claims;
– the distribution of this amount may be made in one or more portions to claimants known at the time of the distribution; and
– the distribution of this amount may be made by the insurer, or by the Court or other competent authority seized by the insurer in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims allegedly covered by the insurance.

2.2.3 30 days notice clause in cases not covered by 2.2.1

2.3 Non-war insurance should cover all perils subject to compulsory insurance other than those risks listed in 2.2, whether or not they are subject to exemptions, limitations or requirements in 2.1 and 2.2.

3 An example of a set of insurance undertakings (Blue Cards) and an insurance certificate, all reflecting these guidelines, are included in Appendix B.

4 A State Party should not issue certificates on another basis than set out in paragraph 2 unless the matter first has been considered by the Legal Committee of the International Maritime Organization.

5 The Legal Committee encourages the Depositary of the Convention - if necessary – to make these guidelines known to a State that is about to deposit an instrument of signature, ratification, acceptance, approval or accession.

* * *

– navedeni iznos bude raspodijeljen među oštećenicima razmjerno njihovim utvrđenim tražbinama,
– raspodjela navedenog iznosa može biti izvršena u jednom ili više obroka oštećenicima poznatim u vrijeme raspodjele, i
– raspodjela iznosa može biti izvršena i od strane osiguratelja, suda ili drugog nadležnog tijela određenog od strane osiguratelja u bilo kojoj državi stranci u kojoj je pokrenut pravni postupak glede tražbina za koje se tvrdi da su pokrivene osiguranjem.

2.2.3. Klauzula o tridesetodnevnom roku otkaznom roku u slučajevima na koje se primjenjuje klauzula iz točke 2.2.1.

2.3. Ne-ratno osiguranje treba pokrivati sve rizike koji su predmet obveznog osiguranja, osim rizika navedenih u točki 2.2, bez obzira primjenjuju li se na njih isključenja, ograničenja i uvjeti iz točaka.2.1. i 2.2.

3. Primjer kompleta svjedodžbi o osigurateljnom pokriću *("Plave karte"*) i svjedodžbe o osiguranju, sve u skladu s ovim Smjernicama, nalazi se u Dodatku B.

4. Država stranka ne smije izdavati svjedodžbe suprotno odredbama točke 2., osim ako tome ne prethodi razmatranje unutar Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije.

5. Pravni odbor potiče depozitara Konvencije da, ako je potrebno, s ovim Smjernicama upozna svaku državu koja se priprema položiti ispravu o potpisivanju, ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupanju.

* * *

APPENDIX A

Insurance clauses referred to in guidelines 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1

Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Exclusion Clause (Cl. 370, 10/11/2003)

This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith

1 In no case shall this insurance cover loss, damage liability, or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from:

1.1 ionizing radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel;

1.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof;

1.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter;

1.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes;

1.5 any chemical, biological, bio-chemical, or electromagnetic weapon.

Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl. 380, 10/11/03)

1. Subject only to clause 2 below, in no case shall this insurance cover loss damage liability or 1 expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system.

DODATAK A

Klauzule navedene u Smjernicama 2.1.1., 2.1.2. i 2.2.1.

Institutska klauzula o isključenju rizika radioaktivnog onečišćenja, kemijskog, biološkog, bio-kemijskog i elektromagnetskog oružja (Klauzula br. 370, 10/11/2003)

Ovo je klauzula s najvećom pravnom snagom, koja ima prednost pred svim drugim klauzulama ovog ugovora o osiguranju koje s njom nisu u skladu.

1. Ovo osiguranje ni u kojem slučaju ne pokriva gubitak, oštećenje, odgovornost ili troškove koji su izravno ili neizravno prouzročeni, ili čijem je nastanku doprinijelo, ili koji proizlaze iz:

1.1 ionizirajućeg radioaktivnog zračenja ili radioaktivnog onečišćenja nuklearnim gorivom ili nuklearnim otpadom ili izgaranjem nuklearnog goriva;

1.2. radioaktivnim, toksičnim, eksplozivnim ili drugim opasnim ili onečišćujućim svojstvima nuklearnih postrojenja, reaktora ili drugih nuklearnih sklopova ili njihovih nuklearnih sastavnih dijelova;

1.3. oružja ili uređaja za koje se koristi atomska ili nuklearna fisija i /ili fuzija ili neka druga slična reakcija ili radioaktivna sila ili tvar;

1.4. radioaktivnih, toksičnih, eksplozivnih ili drugih opasnih ili onečišćujućih svojstava bilo koje radioaktivne tvari. Isključenje iz ovog stavka ne odnosi se na radioaktivne izotope, osim nuklearnog goriva, ako se ti izotopi pripremaju, prevoze, pohranjuju ili koriste u komercijalne, poljoprivredne, medicinske, znanstvene ili druge slične miroljubive svrhe;

1.5. kemijskog, biološkog, biokemijskog ili elektromagnetskog oružja.

Institutska klauzula o isključenju rizika kibernetičkog napada
(Klauzula br. 380, 10/11/03)

1. Ovo osiguranje ne pokriva gubitak, oštećenje, odgovornost ili troškove koji su izravno ili neizravno prouzročeni, ili čijem je nastanku doprinijelo, ili koji proizlaze iz uporabe ili rada računala, računalnog sustava, računalnog softverskog programa, zlonamjernog koda, računalnog virusa ili postupka, ili bilo kakvog elektroničkog sustava, kao sredstva za nanošenje štete, osim u slučaju opisanom u sljedećoj točki 2.

2. Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, Clause 1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.

War Automatic Termination and Exclusion

1.1 Automatic Termination of Cover

Whether or not such notice of cancellation has been given cover hereunder shall TERMINATE AUTOMATICALLY

1.1.1 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following:
United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People‘s Republic of China;

1.1.2 in respect of any vessel, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such vessel being requisitioned either for title or use.

1.2 Five Powers War

This insurance excludes

1.2.1 loss damage liability or expense arising from:
the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following:
United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People‘s Republic of China; and

1.2.2 requisition either for title or use.

* * *

2. Kada je ova klauzula uključena u policu osiguranja rizika rata, građanskog rata, revolucije, ustanka, pobune, građanskih sukoba koji zbog toga nastanu, ili rizika bilo kojeg neprijateljskog akta jedne zaraćene strane ili protiv nje, ili terorizma ili čina neke osobe koja djeluje s političkim pobudama, točka 1. nema učinak isključenja štete (koja bi inače bila u pokriću) nastale uslijed uporabe računala, računalnog sustava, računalnog softverskog programa, ili bilo kakvog elektroničkog sustava, u sustavima lansiranja i/ili navođenja i/ili mehanizmima ispaljivanja oružja ili rakete.

Automatski prestanak i isključenje osigurateljnog pokrića ratnih rizika

1.1. Automatski prestanak osigurateljnog pokrića

Bez obzira na to je li dostavljena obavijest o otkazu osiguranja ili nije, pruženo osigurateljno pokriće AUTOMATSKI PRESTAJE

1.1.1. u trenutku izbijanja rata (bez obzira je li rat objavljen ili nije) između bilo kojih od sljedećih država:
Ujedinjeno Kraljevstvo, Sjedinjene Američke Države, Francuska, Ruska Federacija, Narodna Republika Kina;

1.1.2. u odnosu na brod za koji je pruženo ovo osigurateljno pokriće, u trenutku kad taj brod bude rekviriran bilo radi vlasništva ili uporabe.

1.2. Rat između pet sila

Ovo osiguranje isključuje

1.2.1. gubitak, oštećenje, odgovornost ili trošak koji proizlaze iz :
izbijanja rata (bez obzira je li rat objavljen ili nije) između bilo kojih od sljedećih država:
Ujedinjeno Kraljevstvo, Sjedinjene Američke Države, Francuska, Ruska Federacija, Narodna Republika Kina; i

1.2.2. rekviziciju broda, bilo radi vlasništva ili uporabe.

* * *

APPENDIX B

I. Examples of insurance undertakings (Blue Cards) referred to in guideline 3

Blue Card issued by War Insurer

Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Name of Ship:
IMO Ship Identification Number:
Port of registry:
Name and Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, **subject to all exceptions and limitations allowed for compulsory war insurance under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable].**

Period of insurance from: .....
to: .....

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving 30 days written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This certificate has been issued by: ***War Risks, Inc.***
[Address]

..... As agent only for ***War Risks, Inc.***
Signature of insurer

* * *

DODATAK B

I. Primjeri svjedodžbi o osiguranjnom pokriću (*"Plave karte"*) iz točke 3. Smjernica

"Plava karta" izdana od strane osiguratelja ratnih rizika

Svjedodžba služi kao dokaz o osiguranju sukladno članku 4 *bis*. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

Ime broda:
IMO identifikacijski broj broda:
Luka upisa:
Ime i adresa vlasnika broda:

Ovime se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda, dok je u vlasništvu navedenog vlasnika, na snazi polica osiguranja koja udovoljava zahtjevima članka 4 *bis.* Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002., **uz primjenu svih isključenja i ograničenja dopuštenih kod obveznog osiguranja ratnih rizika na temelju Konvencije i Smjernica za primjenu usvojenih od strane Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije u listopadu 2006., uključujući posebice sljedeće klauzule: [Ovdje se, u potrebnom opsegu, može dodati tekst Konvencije i Smjernica s dodacima].**

Trajanje osiguranja od: .....
do: .....

uvijek uz uvjet da osiguratelj može otkazati ovu svjedodžbu na način da gore navedenom tijelu preda pisanu obavijest o otkazu pokrića uz otkazni rok od 30 dana čime će odgovornost osiguratelja prestati datumom isteka navedenog roka, ali samo u odnosu na nezgode nastale poslije toga datuma.

Datum:

Ovu svjedodžbu izdao je: ***War Risks, Inc***.
[Adresa]

..... Isključivo kao zastupnik za ***War Risks, Inc***.
Potpis osiguratelja

* * *

Blue Card issued by Non-War Insurer

Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship:
IMO Ship Identification Number:
Port of registry:
Name an Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, **subject to all exceptions and limitations allowed for non-war insurers under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the Guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable].**

Period of insurance from: .....
to: .....

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This certificate has been issued by: ***PANDI P&I***
[Address]

..... As agent only for **PANDI P&I**
Signature of insurer

* * *

"Plava karta" izdana od strane osiguratelja ne-ratnih rizika

Svjedodžba služi kao dokaz o osiguranju sukladno članku 4 bis. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

Ime broda:
IMO identifikacijski broj broda:
Luka upisa:
Ime i adresa vlasnika broda:

Ovime se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda, dok je u vlasništvu navedenog vlasnika, na snazi polica osiguranja koja udovoljava zahtjevima članka 4 *bis.* Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002., **uz primjenu svih isključenja i ograničenja dopuštenih kod osiguranja ne-ratnih rizika na temelju Konvencije i Smjernica za primjenu usvojenih od strane Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije u listopadu 2006., uključujući posebice sljedeće klauzule: [Ovdje se, u potrebnom opsegu, može dodati tekst Konvencije i Smjernica s dodacima].**

Trajanje osiguranja od: .....
do: .....

uvijek uz uvjet da osiguratelj može otkazati ovu svjedodžbu na način da gore navedenom tijelu preda pisanu obavijest o otkazu pokrića uz otkazni rok od tri mjeseca čime će odgovornost osiguratelja prestati datumom isteka navedenog roka, ali samo u odnosu na nezgode nastale poslije toga datuma.

Datum:

Ovu svjedodžbu izdao je: ***PANDI P&I.***
[Adresa]

..... Isključivo kao zastupnik za ***PANDI P&I***
Potpis osiguratelja

* * *

II. Model of certificate of insurance referred to in guideline 3

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS

Issued in accordance with the provisions of article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 4 *bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

The insurance cover hereby certified is split in one war insurance part and one non-war insurance part, pursuant to the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006. Each of these parts of the insurance cover is subject to all exceptions and limitations allowed under the Convention and the implementation guidelines. The insurers are not jointly and severally liable. The insurers are:

For war risks: War Risks, Inc., [address]
For non-war risks: Pandi P&I, [address]

This certificate is valid until .....
Issued or certified by the Government of .....
(Full designation of the State)

II. Model svjedodžbe o osiguranju iz točke 3. Smjernica

SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANCIJSKOM JAMSTVU U POGLEDU ODGOVORNOSTI ZA SMRT ILI TJELESNU OZLJEDU PUTNIKA

Izdano u skladu sa odredbama članka 4 *bis*. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

Ime broda	Znak za raspoznavanje broda	IMO broj za identifikaciju broda	Luka upisa	Naziv i puna adresa glavnog poslovnog sjedišta prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz

Ovime se potvrđuje kako je u pogledu gore imenovanoga broda na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo koje udovoljava zahtjevima članka 4 *bis.* Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.

Vrsta jamstva .....

Trajanje jamstva .....

Naziv i adresa osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca)

Ovime potvrđeno osigurateljno pokriće podijeljeno je na dio koji se odnosi na pokriće ratnih rizika i dio koji se odnosi na pokriće ne- ratnih rizika, sukladno Smjernicama za primjenu Konvencije koje je usvojio Pravni odbor Međunarodne pomorske organizacije u listopadu 2006. Na oba dijela osigurateljnog pokrića primjenjuju se sva isključenja i ograničenja dopuštena na temelju Konvencije i Smjernica za primjenu. Osiguratelji nisu solidarno odgovorni. Osiguratelji su:

Za ratne rizike: War risks, Inc. [adresa]
Za ne ratne rizike: Pandi P&I [adresa]

Ova svjedodžba vrijedi do .....
Izdana ili ovjerena od Vlade .....
(puno ime države)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 4 *bis*, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of ..... (full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At ..... On .....
(Place) (Date)

.....
(Signature and title of issuing or certifying official)

Explanatory notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry 'Duration of Security' must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry 'Address' of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated

ILI

Sljedeći tekst trebao bi se koristiti kada država članica koristi mogućnost predviđenu u stavku 3. članka 4 *bis.*:

Ovu svjedodžbu je temeljem ovlasti Vlade ..... (puno ime države) izdao/la ..... (naziv institucije ili organizacije)

U ..... dana .....
(Mjesto) (Datum)

.....
(Potpis i funkcija službenika koji izdaje ili ovjerava svjedodžbu)

Napomene:

1. Ako se to želi, uz ime države može se uputiti i na nadležno tijelo države koja je izdala svjedodžbu.
2. Ako ukupni iznos jamstva potječe iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakoga od njih.
3. Ako je jamstvo dano u nekoliko oblika, oni moraju biti nabrojani.
4. U rubrici "Trajanje jamstva" mora se navesti datum kada to jamstvo stupa na snagu.
5. U rubrici "Adresa" osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca) mora se naznačiti glavno poslovno sjedište osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca). Ako je to prikladno, naznačit će se poslovno sjedište gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno.

Preveli:

prof. dr. sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

dr. sc. Adriana Vincenca Padovan
Jadranski zavod HAZU

prof. dr. sc. Jasenko Marin
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Mišo Mudrić, dipl. iur.
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA

POJAM UZROKA ŠTETE

VISOKI TRGOVAČKI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Presuda broj: XLVII Pž-5724/05-3 od 21. svibnja 2008.
Vijeće: Viktorija Lovrić, kao predsjednica vijeća,
mr. sc. Srđan Šimac i Branka Ćiraković, kao članovi vijeća

Pod pojmom uzroka štete ne podrazumijeva se samo neposredan uzrok, već i oni uzroci koji su mu prethodili. Šteti je prethodilo niz događaja, a koji će se od njih uzeti kao uzrok ovisi o okolnostima konkretnog slučaja. Kao uzrok štete može se uzeti vremenski prvi događaj koji se može dovesti u uzročnu vezu sa štetom, kao "okidač" za kasniji slijed događaja; događaj koji je od pretežnog značaja za nastanak štete; najbliži događaj koji je neposredno prethodio šteti ili onaj događaj za koji se prema iskustvu može zaključiti da je karakterističan za nastanak određenog štetnog događaja. U konkretnom slučaju, utvrđeno nepropisno upravljanje brodom bilo je "okidač" za čitav niz događaja, a time ono je i od pretežnog značaja za nastanak štete.

Trgovački sud u Zagrebu u predmetu poslovni broj L P-1880/05 od 30. lipnja 2005. odlučivao je u sporu radi naknade štete zbog smrti tužiteljevog sina. Tužitelj je tvrdio da je smrt njegovog sina uzrokovao brod M. indirektnim sudarom kada je prilikom nepropisnog uplovljavanja u luku Z. došlo do prevrtanja čamca na kojem se vozio njegov sin. Uslijed pada iz čamca pokojni S. K. dospio je u radni prostor brodskih motora broda M. i pod njihovim djelovanjem umro. Tužitelj je zahtijevao naknadu nematerijalne štete za pretrpljene duševne boli zbog smrti sina u iznosu od 230.000,00 kn i iznos od 0,06 kn na ime naknade materijalne štete za troškove pogreba i uređenja grobnice.

Ocjenom izvedenih dokaza, prvostupanjski sud je primjenom odredbi iz čl. 158. i 170. st. 1. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine" broj 53/91, 73/91, 111/93, 3/94, 7/96, i 91/96; dalje: ZOO) zaključio o tuženikovoj odgovornosti za štetni događaj. Zapovjednik broda M. (u tuženikovom vlasništvu) M. S. proglašen je krivim presudom Općinskog suda u Zadru poslovni broj K-468/88 od 25. travnja 1990. zbog ugrožavanja pomorskog prometa iz nehata zato što je tijekom uplovljavanja broda u luku i zaustavljanja broda došlo do vrtloga i dizanja mora iza krme

broda. To je provociralo udar i prevrtanje čamca s putnicima u kojem se vozio i tužiteljev sin. Prvostupanjski sud je tužitelju dosudio iznos od 220.000,00 kn na ime pravične naknade neimovinske štete s osnove pretrpljenih duševnih boli zbog smrti bliske osobe (čl. 200. ZOO-a) te iznos od 0,06 kn na ime naknade imovinske štete za troškove sahrane i uređenja groba (čl. 185. ZOO-a) sa zakonskim zateznim kamatama (čl. 277. st. 1. ZOO-a). Pravomoćno je odbijen tužbeni zahtjev za naknadu nematerijalne štete u iznosu od 10.000,00 kn. O troškovima postupka prvostupanjski sud je odlučio na temelju odredbe čl. 154. st. 1. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" broj 53/91, 91/92, 112/99, 88/01; dalje: ZPP).

Protiv navedene presude žalbu je podnio tuženik isticanjem svih žalbenih razloga, s prijedlogom da Visoki trgovački sud Republike Hrvatske u dosuđujućem dijelu (točka 1. izreke) preinači prvostupanjsku presudu ili ukine prvostupanjsku presudu i predmet vrati prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje.

U obrazloženju svoje žalbe tuženik je tvrdio kako je pobijana presuda nerazumljiva i kontradiktorna u odlučnim činjenicama. Istaknuo je da je prvostupanjski sud zaključio o tuženikovoj odgovornosti na temelju pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja, a takav zaključak utemeljio isključivo na rezultatima kaznenog postupka u kojem se utvrđivala krivnja zapovjednika broda, ne i brodara. Odgovornost zapovjednika broda ne može se poistovjetiti s odgovornošću brodara, pogotovo ne iz razloga što je nastanku štetnog događaja doprinijelo više osoba, među kojima i unesrećenik. Prvostupanjski sud je propustio utvrditi kako je u nesretnom događaju sudjelovalo više osoba pa tako i čamac u kojem je bio pokojni S. K., što znači da je trebalo utvrditi doprinos ostalih sudionika štetnom događaju. Po tuženikovoj ocjeni brod M. nije doprinio štetnom događaju.

Daljnjim žalbenim navodima tuženik je analizirao način nastanka štetnog događaja, posebno istaknuvši odgovornost luke Z. zbog nepostojanja uvjeta za kvalitetnu organizaciju uplovljavanja i isplovljavanja brodova. Sve da je tuženik djelomično i doprinio konkretnoj šteti, tuženik smatra da je tužitelj tužbom trebao obuhvatiti i ostale sudionike tog događaja; on je očito izabrao samo tuženika ocijenivši ga platežno najsposobnijim. U svakom slučaju, smatra da je nastupila zastara utužene tražbine. Konačno, prvostupanjski sud je proturječno obrazložio opseg štete i dosuđene visine njene naknade, nepravilno je zaključio o neosnovanosti tuženikovog prigovora dvostruke litispendencije i tužitelju dosudio parnični trošak bez pravilnog obrazloženja.

Odgovarajući na tuženikovu žalbu, tužitelj je u cijelosti osporio žalbene navode. Istaknuo je da je tužitelj dokazao osnovu i visinu štete, a prvostupanjski sud je pravilno i zakonito odlučio o njegovom zahtjevu. Kaznenom presudom je jasno utvrđena krivnja zapovjednika broda M., a time i tuženikova odgovornost za štetni događaj.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ocijenio je da je tuženikova žalba djelomično osnovana.

Ispitujući pobijanu presudu na temelju odredbe čl. 365. st. 2. ZPP-a, u granicama dopuštenih žalbenih razloga, pazeći pritom po službenoj dužnosti na bitne povrede odredaba parničnog postupka iz odredbe čl. 354. stavak 2. točke 2., 4., 8., 9. i 11. ZPP-a, kao i na pravilnu primjenu materijalnog prava, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ocijenio je da je tuženikova žalba neosnovana, a prvostupanjska presuda pravilna i zakonita, osim u dijelu pobijane točke 1. njene izreke kojim je odlučeno o naknadi parničnog troška.

U postupanju prvostupanjskog suda koje je prethodilo donošenju pobijane odluke, a niti u pobijanoj odluci, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ne nalazi bitnih povreda odredaba parničnog postupka na koje pazi po službenoj dužnosti pa tako niti onih na koje tuženik svojom žalbom posebno ukazuje (čl. 354. st. 1. t. 11. ZPP-a).

Prvostupanjski sud je pravilno zaključio o svojoj nadležnosti za suđenje u ovoj parnici i to obrazložio bez kontradiktornih navoda o odlučnim činjenicama. U sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo, osim sporova o prijevozu putnika, nadležni su trgovački sudovi (čl. 19. Zakona o sudovima, "Narodne novine" broj 3/94, 100/96 i 131/97). Konkretan spor nije spor o prijevozu putnika, iako tužitelj traži naknadu štete zbog smrti bliske osobe stradale u svojstvu putnika u čamcu. Međutim, tužiteljev sin nije bio putnik iz ugovora o prijevozu sklopljenim s tuženikom jer se nije vozio na brodu M. nego na drugom plovilu. Konačno, Općinski sud u Zagrebu, pred kojim je parnica započela, oglasio se stvarno nenadležnim rješenjem od 3. lipnja 2004. i odlučio predmet ustupiti prvostupanjskom sudu, na što se tuženik nije žalio.

Tužitelj potražuje naknadu štete zbog smrti sina, temeljeći svoj zahtjev na izvanugovornoj odgovornosti brodara za indirektan sudar brodova. U slučaju smrti bliske osobe, sud može članovima uže obitelji dosuditi pravičnu novčanu naknadu za pretrpljene duševne boli (čl. 201. st. 1. ZOO-a).

Među strankama nije sporno da je 2. srpnja 1986. oko 13.50 h u luci Z. došlo do pomorske nezgode, uslijed koje je prevrnut čamac u kojem se nalazio tužiteljev sin. Prilikom prevrtanja čamca tužiteljev sin je pao u more, dospio u radni prostor brodskih motora broda M. i pod njihovim djelovanjem smrtno stradao. Brod M. je na dan nezgode bio u tuženikovom vlasništvu i posjedu.

U kontekstu tuženikovog i u žalbi ponovljenog osporavanja tužbenog zahtjeva, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske istaknuo je u obrazloženju svoje odluke da je za razrješenje spornog odnosa potrebno utvrditi tko je odgovoran za pomorsku nezgodu, odnosno može li se prevrtanje čamca na kojem se nalazio pokojni S. K. definirati kao posljedica indirektnog sudara. Ako može, tada treba ocijeniti postojanje tuženikove odgovornosti za štetu od sudara, kako je to propisano odredbama ZPUP-a. Prije prevrtanja čamca nije bilo direktnog kontakta između broda M. i čamca na kojem se pokojni S. K. vozio. Zato ostaje potrebnim ocijeniti je li nepravilno uprav-

ljanje brodom M. prilikom uplovljavanja u luku Z. indirektno uzrokovalo prevrtanje čamca, a time i smrt tužiteljevog sina.

Pravila o odgovornosti za sudar brodova primjenjuju se i na odgovornost za štetu od indirektnog sudara, odnosno za štetu koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevra, propusta manevra ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako do direktnog sudara nije došlo. Brod koji je uzrokovao indirektni sudar odgovara za štetu ne samo drugom brodu već i njegovom teretu ili osobama (čl. 754. ZPUP-a). Dakle, za primjenu načela o odgovornosti broda za indirektni sudar bitne su dvije pretpostavke: 1. da je jedan brod povrijedio propise o sigurnosti plovidbe ili ustaljena pravila plovidbe (npr. neprilagođena brzina u blizini drugog broda, propust poduzeti propisane ili uobičajene mjere) i 2. da je navedenim manevrom, odnosno propustom, nastala šteta drugom brodu, njegovom teretu ili osobama na tom brodu.

Visoki trgovački sud zaključio je da nema nikakve sumnje o pravilnosti zaključka prvostupanjskog suda da je tuženikov brod M. u konkretnom slučaju povrijedio propise o plovidbi i pristajanju u luku. U kaznenom postupku vođenom pred Općinskim sudom u Zadru (K-468/88) zapovjednik tuženikovog broda M. proglašen je krivim zato što je 2. srpnja 1986. oko 13.50 h, prilikom uplovljavanja u luku Z., upravljajući brodom M., olako držeći da neće nastupiti nikakve posljedice, postupio protivno propisima o održavanju reda u lukama i ugrožavanjem brodskog prometa izazvao opasnost za život ljudi, uslijed čega su dvije osobe smrtno stradale.

Između nepropisnog upravljanja tuženikovim brodom M. i prevrtanja čamca na kojem se unesrećeni vozio postoji uzročno – posljedična veza. Dakle, brodarev čin prouzročio je štetu drugom brodu, odnosno osobama na tom brodu. Pritom treba imati na umu da se pod pojmom uzroka štete ne podrazumijeva samo neposredan uzrok, već i oni uzroci koji su mu prethodili. Šteti je prethodilo niz prirodnih događaja, a koji će se od njih uzeti kao uzrok ovisi o okolnostima konkretnog slučaja. Kao uzrok štete može se uzeti vremenski prvi događaj koji se može dovesti u uzročnu vezu sa štetom, kao "okidač" za kasniji slijed događaja; događaj koji je od pretežnog značaja za nastanak štete; najbliži događaj koji je neposredno prethodio šteti ili onaj događaj za koji se prema iskustvu može zaključiti da je karakterističan za nastanak određenog štetnog događaja. U konkretnom slučaju, utvrđeno nepropisno upravljanje brodom M. bilo je "okidač" za čitav niz događaja, a time i od pretežnog značaja za nastanak predmetne štete.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske zaključio je da tuženik u žalbi pravilno ističe kako je, pored broda M., štetnom događaju doprinio i čamac na kojem je plovio unesrećeni. Citiranom presudom Općinskog suda u Zadru, za kršenje plovidbenih propisa proglašen je krivim i B. M., koji je tom prilikom upravljao čamcem. Međutim, te su činjenice bez utjecaja na pravilnost i zakonitost pobijane presude zato što je odredbom čl. 759. ZPUP-a izričito propisana solidarna odgovornost svih brodova čijom je krivnjom došlo do sudara u slučaju da je sudarom brodova uzro-

kovana smrt ili tjelesna ozljeda osobe. S obzirom na neupitnu krivnju broda M. za indirektni sudar, to niti za Visoki trgovački sud Republike Hrvatske nema dvojbe o postojanju tuženikove odgovornosti za predmetnu štetu.

Za osnovanost tuženikove tvrdnje o navodnom oštećenikovom doprinosu nastanku štetnog događaja nema uporišta u procesnoj građi, a niti je tuženik u tom pravcu predlagao izvođenje odgovarajućih dokaza. Zato primjenom pravila o teretu dokazivanja Visoki trgovački sud Republike Hrvatske smatra kako njegovog doprinosa štetnom događaju nije bilo, što znači da nema niti osnove za podijeljenu odgovornost.

Nadalje, prvostupanjski sud je, protivno tuženikovim žalbenim navodima, pravilnom primjenom materijalnog prava odbio i prigovor zastare utužene tražbine. Štetni događaj zbio se 2. srpnja 1986., a tužba je podnesena sudu 11. lipnja 2002. Kad je šteta, kao u ovom slučaju, uzrokovana kaznenim djelom, a za kazneno gonjenje predviđen je dulji zastarni rok, zahtjev za naknadu štete prema odgovornoj osobi zastarijeva kad istekne vrijeme određeno za zastaru kaznenog gonjenja (čl. 377. ZOO-a). O primjeni te odredbe ne samo na štetnike nego i na osobu koja je odgovorna za štetu učinjenu na radu ili u vezi s radom (čl. 170. ZOO-a), izjasnio se i Vrhovni sud Republike Hrvatske (Rev-981/87 od 29. listopada 1988., Rev-65/90 od 17. svibnja 1990.) S obzirom na to da je štetni događaj prouzročen kažnjivim djelom tuženikovog radnika, za tuženika vrijedi isti zastarni rok kao i za izravnog počinitelja kaznenog dijela. Nema spora oko činjenice da u trenutku podnošenja tužbe sudu nije nastupila zastara utužene tražbine u odnosu na zapovjednika broda M., što znači da je prvostupanjski sud pravilnom primjenom materijalnog prava odlučio i o tom tuženikovom prigovoru.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ocijenio je da je prvostupanjski sud pravilno odlučio i o visini tužbenog zahtjeva. Pretežni dio dosuđenog iznosa (220.000,00 kn) odnosi se na naknadu neimovinske štete za pretrpljene duševne boli zbog smrti sina. Visina pravične novčane naknade za duševne boli zbog smrti bliske osobe odmjerava se ovisno o stupnju srodstva i drugim okolnostima pojedinog slučaja. Tužitelj, kao otac pokojnog S. K., ima pravo na dosuđenu pravičnu naknadu, kako bi se time na određeni način popravila šteta nastala nakon smrti sina. Naravno, pritom treba uzeti u obzir i protek vremena i to što, unatoč pravomoćnoj kaznenoj presudi, štetnik nije obeštetio tužitelja. Pravična novčana naknada je naknada za pretrpljenu duševnu bol izazvanu već samim saznanjem za smrt bliske osobe, ali i za sve kasnije boli koje tužitelj trpi zbog smrti sina. Tuženik svojim žalbenim navodima ničim nije doveo u pitanje opravdanost dosuđenog iznosa, a prvostupanjski sud je u obrazloženju pobijane presude jasno naveo razloge u svojoj odluci, koje u cijelosti prihvaća i Visoki trgovački sud. Prvostupanjski sud je tužitelju pravilno dosudio i naknadu materijalne štete nastale u tužiteljevoj imovini s osnove uobičajenih izdataka za slučaj smrti bliske osobe (čl. 185. ZOO-a). Riječ je o troškovima vezanima za sahranu i uređenje grobnice, po računima plaćenima najkasnije 18. studenoga 1987.

Na iznos pravične naknade nematerijalne štete tužitelj ima pravo na zatezne kamate koje teku od dana donošenja pobijane presude kojom je ona određena; na iznos novčane materijalne štete kamate teku od nastanka štete (čl. 186. i 277. ZOO-a). Kako je u konkretnom slučaju riječ o kamatama na iznos kojeg je tužitelj utrošio na troškove sahrane sina i uređenja grobnice, riječ je o naknadi novčane materijalne štete pa kamata teče od dana kada je ona otklonjena, odnosno kada su učinjeni troškovi i oštećena osoba platila glavnicu (čl. 394. i 277. ZOO-a).

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske zaključio je u svojoj odluci da je prvostupanjski sud pravilno otklonio i osnovanost tuženikovog prigovora dvostruke litispendencije. Tuženik se pozivao na dva parnična postupka iz istog događaja koja se vode pred istim sudom i to: postupak pod poslovnim brojem P-8176/02 u kojem tužitelj zahtijeva naknadu štete od drugih sudionika tog događaja te postupak pod poslovnim brojem P-1728/03. U oba slučaja nisu ostvareni uvjeti za prihvaćanje tuženikovog prigovora zato što nema identiteta stranaka, odnosno spora. Nije sporno kako se u prvom slučaju na strani tuženika nalaze drugi sudionici istog događaja, a za takvu situaciju Zakon predviđa solidarnu odgovornost, dok je u drugom slučaju tužiteljica majka pokojnog S. K. Uzimajući u obzir zakonom propisanu solidarnu odgovornost brodova krivih za sudar, ali i sadržaj solidarnosti obveze dužnika (čl. 414. ZOO-a), to niti Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ne nalazi osnove za prihvaćanje takvog tuženikovog prigovora.

Slijedom navedenog, odbijanjem tuženikove žalbe potvrđena je prvostupanjska presuda u dijelu pobijane točke 1. njene izreke kojom je odlučeno o tužbenom zahtjevu za naknadu štete i tuženiku naloženo tužitelju naknaditi parnični trošak u iznosu od 14.586,62 kn (točka I. izreke, čl. 368. stavak 1. ZPP-a). Pobijana presuda je preinačena odbijanjem dijela zahtjeva tužitelja za naknadu parničnog troška u iznosu od 7.775,98 kn (točka II. izreke, čl. 166. st. 2., 373. i 380. t. 3. ZPP-a).

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viša znanstvena suradnica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

THE CONCEPT OF THE CAUSE OF LOSS

The concept of the cause of loss implies not only the immediate cause, but also all causes preceding it. In this particular case, an established improper operation of a vessel was the trigger for a series of events and thus had a predominant contribution to the loss occurrence.

ODMJERAVANJE VISINE NAKNADE ŠTETE POMORCU

VISOKI TRGOVAČKI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Presuda broj: VI Pž-7548/02-3 od 4. siječnja 2006.
Vijeće: suci Dubravka Zubović, kao predsjednica vijeća i Viktorija Lovrić, kao član vijeća te sudac porotnik Miroslav Skalak

Trgovački sudovi prihvatili su orijentacijske kriterije Vrhovnog suda Republike Hrvatske pri odmjeravanju visine naknade štete. Ti kriteriji polaze od pretpostavke da su svi građani Republike Hrvatske pred zakonom izjednačeni pa okolnost što se postupak radi naknade štete vodi pred trgovačkim sudom i što se radi o odmjeravanju visine naknade štete pomorcu ne smije dovesti do pozitivne diskriminacije tih oštećenika u odnosu na one koji svoja prava na naknadu ostvaruju pred općinskim sudovima. Stajalište je to koje je Visoki trgovački sud Republike Hrvatske istaknuo očitujući se na žalbeni navod tužitelja u kojem oštećeni pomorac kao tužitelj u postupku ističe: "radi se o odmjeravanju naknade štete pomorcu pa bi zbog toga sud trebao primjenjivati dosadašnju praksu trgovačkih sudova i odmjeriti višu naknadu od one koju odmjeravaju redovni sudovi."

Predmet spora je naknada štete članu posade motornog broda N. brodara J. zbog ozljede koju je tužitelj pretrpio dana 13. siječnja 1997. godine radeći u svojstvu kormilara. Tužitelj tužbom zahtijeva naknadu štete zbog teške tjelesne ozljede nastale presjekom Ahilove tetive desne noge uz posljedičnu trajnu invalidnost. Tužbeni zahtjev odnosi se na novčanu naknadu nematerijalne štete zbog pretrpljenih bolova, pretrpljenog straha i naruženosti te materijalne štete zbog izdataka za tuđu pomoć i njegu, izgubljenu zaradu i putne troškove za potrebe liječenja.

Prvostupanjski sud utvrdio je da je tužitelj pretrpio ozljedu radeći na brodu, a tuženik nije uspio dokazati da bi šteta nastala bez njegove krivnje. Zato je po kriteriju presumirane krivnje tuženik odgovoran za štetu po čl. 161. st. 1. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 17/94, 74/94, 43/96 – nastavno PZ). Tužbeni zahtjev je djelomično prihvaćen, a naknada je po pojedinim vidovima štete odmjerena prema pravilima o pravu na naknadu štete iz čl. 195. i 200. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine" br. 53/91, 73/91,3/94,7/96- nastavno ZOO).

Odluka o trošku postupka donijeta je po čl. 154. st. 1. u vezi s čl. 155. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" br. 53/91, 91/92, 112/99, 88/01– nastavno ZPP).

Protiv presude Trgovačkog suda u Rijeci broj III-P-1350/2002-45 od 29. listopada 2002. žalbu su izjavili tužitelj i tuženik.

Tužitelj pobija presudu zbog pogrešne primjene odredaba materijalnog prava. Smatra da je sud pogrešno utvrdio odlučne činjenice i na njih primijenio kriterije za odmjeravanje novčane naknade nematerijalne štete po osnovi fizičkih bolova te duševnih bolova zbog umanjenja životnih aktivnosti. Pogrešnu primjenu odredaba materijalnog prava tužitelj vidi i u nisko odmjerenoj naknadi za naruženost pri čemu se nije vodilo računa o dobi tužitelja i stupnju naruženosti. Predlaže da drugostupanjski sud preinači presudu i prihvati tužbeni zahtjev u cijelosti, a tužitelju naknadi parnični trošak u koji uključuje trošak žalbe.

Tuženik pobija presudu u dijelu u kojemu je tužbeni zahtjev prihvaćen zbog bitne povrede odredaba postupka, pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja i pogrešne primjene odredaba materijalnog prava. Ističe da tužitelj nije dokazao pravnu osnovu za naknadu štete. Tuženik ukazuje da u svakom slučaju postoji barem podijeljena odgovornost tužitelja i tuženika za štetni događaj. Pogrešno i nepotpuno utvrđeno činjenično stanje rezultiralo je po mišljenju tuženika pogrešnom primjenom materijalnog prava. Predlaže da drugostupanjski sud preinači presudu i odbije tužbeni zahtjev.

Odgovori na žalbe nisu podneseni.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske odlučio je da žalbe nisu osnovane.

Presuda je ispitivana po članku 365. st. 2. ZPP-a u granicama onih žalbenih razloga na koje su se pozvali tužitelj i tuženik te pazeći po službenoj dužnosti na apsolutno bitne povrede odredaba postupka i na pogrešnu primjenu odredaba materijalnog prava. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske zaključio je da u donošenju presude nije počinjena nijedna od apsolutno bitnih povreda odredaba postupka iz čl. 354. st. 2. ZPP-a.

Prvostupanjski sud je na činjenice koje je utvrdio pravilno primijenio odredbe materijalnog prava prihvativši djelomično tužbeni zahtjev. Tužitelj je dokazao pravnu osnovu zahtjeva za naknadu štete, a sud je visinu novčane naknade odmjerio primjereno okolnostima konkretnog slučaja.

Tužbeni zahtjev odnosi se na naknadu štete članu posade zbog tjelesne ozljede na brodu. Nije sporno da je tužitelj radio u svojstvu člana posade – kormilara na motornom brodu N. kojega je brodar bio tuženik J. Nije također sporno da je dana 13. siječnja 1997. godine, radeći na privezu broda, tužitelj doživio nezgodu s posljedičnim puknućem tetive i trajnim posljedicama. Štetni događaj zbio se pri manipuliranju brodom pa se pri ocjeni pravne osnove za naknadu štete trebaju primijeniti prven-

stveno odredbe Pomorskog zakonika, a tek potom i opća pravila obveznog prava. Za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade broda odgovara brodar ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje (članak 161. stavak 1. PZ-a). Radi se, dakle, o pretpostavljenoj krivnji brodara pa se brodar može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala zbog slučaja ili više sile, krivnje treće osobe ili krivnje samog oštećenika, o čemu je teret dokaza na brodaru.

U ovom postupku brodar je iznio tvrdnje da je šteta nastala radnjom treće osobe i to uzrokovanjem indirektnog sudara te da je sam oštećeni propuštanjem dužne pažnje pri izvršavanju radnih zadataka pridonio nastanku štetnog događaja. Prema rezultatu dokaznog postupka tuženik nije dokazao da bi šteta nastala bez njegove krivnje. Svjedok N. J. i tužitelj T. C. suglasno su iskazali da se nesreća dogodila pri izvršavanju radnje priveza broda, da je privez vršen u trenutku prolaska drugog broda koji je malo zaljuljao tuženikov brod, pa svjedok J. pretpostavlja da je uslijed toga tužitelj pao, dok je sam tužitelj izjavio da "misli da je pao uslijed prolaska drugog broda". Međutim, osim indicija da je drugi brod izazvao efekt takozvanog "indirektnog sudara" nema pouzdanog dokaza za takav zaključak. Nema ni podataka o kojemu bi se brodu radilo pa nema uporišta za primjenu odredbe čl. 762. točka 2. PZ-a o odgovornosti za štetu koju jedan brod prouzroči drugomu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe za slučaj kada nije došlo do direktnog kontakta brodova, odnosno kada nije nastupio direktni nego indirektni sudar. Tuženik nije dokazao niti da bi sam oštećeni pridonio u bilo kojem postotku štetnom događaju, jer nije iznijeta niti jedna konkretna činjenica o propustima oštećenog u izvršavanju zadataka.

Visoki trgovački sud zaključuje da se u tom slučaju po zakonu pretpostavlja da za štetu zbog ozljede pomorca odgovara brodar po čl. 161. st. 1. PZ-a o čemu je prvostupanjski sud dao valjano obrazloženje.

Pomorski zakonik ne sadrži pravila o vidovima materijalne i nematerijalne štete koja se naknađuje ozlijeđenoj osobi pa se naknada odmjerava po općim pravilima obveznog prava sadržanim u Zakonu o obveznim odnosima. Oštećeni koji je pretrpio ozljedu ima pravo na uspostavljanje prijašnjeg stanja, a ako to nije moguće ima pravo na isplatu novčane naknade pri čemu se naknađuje i stvarna šteta i izmakla korist (arg. iz čl. 195. ZOO-a). Kada se ima u vidu da nije dokazana podijeljena odgovornost za štetu, a tuženik izračun materijalne štete nije osporio, presuda je zakonita u dijelu odluke o naknadi materijalne štete kako u pogledu glavnice tako i u pogledu zateznih kamata.

Tužbeni zahtjev djelomično se odnosio na isplatu nematerijalne štete. Novčana naknada se odmjerava prema zakonu koji je važio u trenutku nastanka štete za one vidove koji su bili propisani odredbom čl. 200. ZOO-a, kako je i suđeno pobijanom presudom. Žalbom se poglavito dovodi u pitanje pravilno odmjeravanje naknade

štete za fizičke bolove te za duševne bolove zbog smanjenja životnih aktivnosti. Odmjeravajući naknadu tih vidova nematerijalne štete prvostupanjski sud je dovoljno vodio računa o značenju povrijeđenog dobra i cilju kojemu služi naknada te držeći se (neobvezatnih) orijentacijskih kriterija za odmjeravanje novčane naknade donesenih od strane Opće sjednice Vrhovnog suda Republike Hrvatske.

Sud je odmjeravajući naknadu za pretrpljene bolove uzeo u obzir mjesto ozljede, intenzitet i dužinu trajanja bolova, ali i sve nelagodnosti koje su pratile liječenje. Također, sud je uzeo u obzir kod odmjeravanja naknade za duševne bolove zbog smanjenja životnih aktivnosti dob oštećenog i stupanj umanjenja životnih aktivnosti.

Prvostupanjski sud je po svim vidovima štete dao opširno obrazloženje koje u cijelosti prihvaća i Visoki trgovački sud Republike Hrvatske. Posebno se Visoki trgovački sud Republike Hrvatske osvrnuo na žalbeni navod tužitelja da se radi o odmjeravanju naknade štete pomorcu pa da bi zbog toga sud trebao primjenjivati dosadašnju praksu trgovačkih sudova i odmjeriti višu naknadu od one koju odmjeravaju redovni sudovi. Trgovački sudovi prihvatili su orijentacijske kriterije Vrhovnog suda pri odmjeravanju naknade koji polaze od pretpostavke da su svi građani Republike Hrvatske pred zakonom izjednačeni pa okolnost što se postupak radi naknade štete vodi pred trgovačkim sudovima ne smije dovesti do pozitivne diskriminacije tih oštećenih u odnosu na one koji svoja prava na naknadu ostvaruju pred općinskim sudovima.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ocijenio je da je u prvostupanjskoj presudi pravilno primijenjeno materijalno pravo, pa je presudu potvrdio po čl. 368. ZPP-a.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viša znanstvena suradnica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

THE ASSESSMENT OF THE LEVEL OF INDEMNITY PAYABLE TO A SEAMAN

In assessing indemnity levels, commercial courts have accepted the benchmark criteria of the Supreme Court. These criteria should be applied to crew members as well.

NAKNADA IZ KOLEKTIVNOG UGOVORA ZBOG GUBITKA POMORSKOG ZVANJA

VISOKI TRGOVAČKI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Presuda broj: VI Pž-1250/04-5 od 13. prosinca 2007.
Vijeće: Branka Ćiraković, kao predsjednica vijeća te Viktorija Lovrić i Vesna Buljan, kao članovi vijeća

Nacionalni kolektivni ugovor nije uveo nikakav novi vid štete time što je propisao da će potpisnik kolektivnog ugovora naknaditi pomorcu štetu u slučaju gubitka pomorskog zvanja u propisanom iznosu (80.000,00 USD) za časnike. Time je samo odredio minimum ispod kojega ne može biti dosuđena niža naknada, ako je tjelesna ozljeda uzrokovala gubitak zvanja pomorca, ne ulazeći je li stvarna šteta za pomorca zaista nastala označenoj visini. Ako je šteta veća, sud će dosuditi oštećenom puni iznos naknade štete s time što se dio naknade temelji na Nacionalnom kolektivnom ugovoru, a ostatak na zakonskoj odgovornosti brodara za štetu. Isto vrijedi i za odgovornost osoba koje su eventualni solidarni dužnici.

Tužitelj je radio kao član posade motornog broda S. V. u svojstvu prvog časnika stroja. Tužbom potražuje naknadu štete koju je pretrpio zbog tjelesne ozljede nastale 21. rujna 1996. Trgovački sud u Splitu, kao prvostupanjski sud, u predmetu poslovni broj VI-P-2388/01 odlukom od 4. srpnja 2003. prihvatio je tužbeni zahtjev u odnosu na prvotuženika i u odnosu na drugotuženika. U odnosu na prvotuženika uz obrazloženje da je prvotuženik bio poslodavac tužitelja u trenutku nesreće. Tužitelj je zbog tjelesne ozljede izgubio zanimanje, pa mu je poslodavac dužan isplatiti naknadu u iznosu od 80.000,00 USD po čl. 21. st. 1. Nacionalnog kolektivnog ugovora za pomorce koji je bio na snazi u trenutku nezgode.

U odnosu na drugotuženika tužbeni zahtjev je prihvaćen uz obrazloženje da je drugotuženik bio brodar broda S. V., a štetni događaj se zbio na brodu. On je naime bio poduzetnik pomorskog pothvata na način da je zakupio brod sklopivši ugovor o zakupu broda sa vlasnikom broda, trećetuženikom S. V. S. C. Ltd. Valleta, Malta. Drugotuženikova odgovornost temelji se na odredbi čl. 161. st. 1. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" broj 17/94, 74/94, 43/96; dalje: PZ).

U odnosu na trećetuženika S. V. S. C. Ltd. Valleta, Malta, sud je utvrdio da taj tuženik nije niti tužiteljev poslodavac niti brodar broda S. V. Trećetuženik je bio vlasnik broda, ali je brod dao u zakup drugotuženiku, pa je iz tog razloga prvostupanjski sud u odnosu na njega u cijelosti odbio tužbeni zahtjev.

Protiv prvostupanjske presude žalbu su podnijeli tužitelj te prvotuženik i drugotuženik.

Tužitelj pobija presudu u cijelosti zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka, pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja i pogrešne primjene odredaba materijalnog prava.

Tužitelj kao žalitelj osporava utemeljenost zaključka suda o podijeljenoj odgovornosti tužitelja i tuženika za štetni događaj, jer u tom pravcu nema ni jednog dokaza. Smatra da je isključivo poslodavac odgovoran za štetni događaj. Predlaže da drugostupanjski sud preinači presudu i u cijelosti prihvati tužbeni zahtjev, a tuženike obveže da tužitelju naknade parnične troškove.

Tuženici su podnijeli odgovor na tužiteljevu žalbu u kojemu osporavaju žalbene navode. Predlažu da drugostupanjski sud odbije žalbu kao neosnovanu.

Prvotuženik i drugotuženik pobijaju presudu zbog svih žalbenih razloga iz Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" broj 53/91, 91/92, 112/99, 88/01 i 117/03; dalje ZPP). Nadalje, tuženici smatraju da je isključivo tužitelj odgovoran za štetni događaj, jer je on radio kao prvi časnik stroja koji je trebao organizirati posao na siguran način. Pobija se odluka o naknadi štete na temelju Nacionalnog kolektivnog ugovora (u iznosu od 80.000,00 USD) jer nije razjašnjeno o kakvom se vidu štete radi. Prvotuženik i drugotuženik smatraju ako tužitelj ima pravo na naknadu štete po svim vidovima, tada nema pravo na naknadu još daljnjih 80.000,00 USD. Žalitelji prihvaćaju naknaditi štetu po Nacionalnom kolektivnom ugovoru u iznosu od 80.000,00 USD ako sud odbije zahtjev za preostali iznos.

Prvotuženik i drugotuženik predlažu da drugostupanjski sud preinači presudu i odbije tužbeni zahtjev po svim vidovima osim u odnosu na iznos od 80.000,00 USD. U protivnom predlažu da sud odbije zahtjev za isplatu iznosa od 80.000,00 USD, da utvrdi stupanj odgovornosti tužitelja za štetni događaj te preinači presudu i djelomično odbije tužbeni zahtjev. U svakom slučaju predlažu da sud preinači odluku o trošku postupka. Podredno predlažu da drugostupanjski sud ukine presudu i predmet vrati sudu prvog stupnja na ponovno suđenje.

Na žalbe prvotuženika i drugotuženika nije podnesen odgovor. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske odlučio je da su žalbe osnovane. Presuda je ispitana po čl. 365. st. 2. ZPP-a u granicama žalbenih razloga na koje su se pozvali tužitelj i tuženici te pazeći po službenoj dužnosti na apsolutno bitne povrede odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. ZPP-a i na pogrešnu primjenu odredaba materijalnog prava.

Visoki trgovački sud zaključio je da u donošenju presude nisu počinjene apsolutno bitne povrede odredaba postupka na koje sud pazi po službenoj dužnosti. Sud je pravilno utvrdio odlučne činjenice. Naime, dana 21. rujna 1996. godine tužitelj je doživio nezgodu na radu prilikom čišćenja cilindra porivnog stroja na brodu S. V. pri čemu je zadobio tešku tjelesnu ozljedu, posljedica tjelesne ozljede je invaliditet uz gubitak zanimanja pomorca.

Prema tekstu Nacionalnog kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce (dalje NKU) proizlazi da se radi o Kolektivnom ugovoru sklopljenom 28. lipnja 1996. godine. Ugovor je sklopljen između Sindikata pomoraca Hrvatske i A. P. koja je ugovor sklopila za sebe i u ime tvrtki čiji je vlasnik ili su pod njezinim nadzorom. Ugovor utvrđuje standardne uvjete za sve pomorce koji povremeno služe na brodovima navedenim u Aneksu broj 1., a među tim brodovima je i brod S. V. na kojemu se zbio štetni događaj.

Prema odredbi čl. 21. NKU ako je pomorac ozlijeđen na brodu, a ozljeda ima za posljedicu gubitak zanimanja odnosno struke, pomorac koji ima svojstvo časnika na brodu ima pravo na naknadu u iznosu od 80.000,00 USD. Tužitelj je radio na brodu S. V. u svojstvu časnika, pa ostaje za ocjenu je li mu prvotuženik A. P., koji je poslodavac tužitelja dužan isplatiti ugovorenu naknadu. Kada se ima u vidu da je prvotuženik sklopio ugovor za sebe i u ime tvrtki čiji je vlasnik ili su pod njezinim nadzorom, te kada se uzmu u obzir navodi samoga tuženika u pogledu njegovih obveza iz NKU, proizlazi da je prvotuženik obveznik plaćanja naknade ugovorene čl. 21. NKU. Zato je prvostupanjski sud pravilno ocijenio da je tužitelj dokazao pravnu osnovu i obujam prvotuženikove obveze iz NKU za slučaj nezgode tužitelja na brodu, a koja nezgoda ima za posljedicu gubitak zanimanja.

Prvostupanjski sud pravilno je primijenio materijalno pravo utvrdivši da je tužitelj dokazao pravnu osnovu tužbenog zahtjeva. Sud je međutim u pogledu valute ispunjenja obveze pogrešno primijenio odredbe materijalnog prava naloživši tuženiku da obvezu ispuni u stranoj valuti. Prema sadržaju NKU pomorac ima pravo na naknadu štete u slučaju gubitka zanimanja u iznosu od 80.000,00 USD, dakle novčana obveza glasi na stranu valutu. Prema pravilu iz čl. 395. st. 3. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine" broj 53/91, 73/91, 3/94, 7/96; dalje ZOO) ako novčana obveza između domaćih osoba protivno zakonu glasi na plaćanje u nekoj stranoj valuti, njeno se ispunjenje može zahtijevati samo u valuti Republike Hrvatske prema prodajnom tečaju ovlaštene banke u mjestu ispunjenja obveze, koji vrijedi toga dana. Sud je dakle u pogledu valute ispunjenja obveze pogrešno primijenio materijalno pravo.

Tužitelju na iznos glavnog duga pripada kamata koju poslovne banke u mjestu ispunjenja obveze plaćaju na dolare, s tim što je dužnik u obvezi platiti kunsku protuvrijednost zateznih kamata prema prodajnom tečaju ovlaštene banke u mjestu

ispunjenja obveze, koji vrijedi toga dana, jer su kamate sporedna obveza na koju se primjenjuje materijalno pravo koje vrijedi u pogledu glavne obveze.

Sud je dakle u pogledu valute ispunjenja i glavne i sporedne obveze pogrešno primijenio materijalno pravo. Zato je Visoki trgovački sud Republike Hrvatske u tom dijelu preinačio presude po čl. 373. st. 1. t. 3. ZPP-a.

Nadalje Visoki trgovački sud Republike Hrvatske zaključio je da je obrazloženje presude manjkavo i u pogledu odluke o visini kapitalizirane rente (točka 3. i 7. izreke), jer je sud pošao od pogrešne pretpostavke da tužitelj ima pravo na naknadu štete u vidu izgubljene zarade zbog stopostotne invalidnosti. Istovremeno sud navodi, pozivajući se na nalaz vještaka ortopeda, da su kod tužitelja nastupila trajna ograničenja u svakodnevnom životu uz stupanj invalidnosti od 40 % (strana 11. presude). Kod činjenice da je tužitelj zbog tjelesne ozljede izgubio pomorsko zanimanje, ostalo je nerazjašnjeno je li uz preostalu radnu sposobnost i, po potrebi prekvalifikaciju, tužitelj u mogućnosti izvršavati kakav drugi posao. Ako postoji preostala sposobnost za druge poslove koji su manje plaćeni od očekivane plaće pomorskog časnika, bilo je potrebo izračunati gubitak zarade uz odbijanje onoga što bi tužitelj zaradio s preostalom radnom sposobnošću. U svakom slučaju sud se trebao izjasniti o tim odlučnim pitanjima.

Zbog iznesenih razloga presudu nije moguće ispitati pa je Visoki trgovački sud Republike Hrvatske presudu djelomično ukinuo po čl. 369. st. 1. ZPP-a i predmet u tom dijelu vratio prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje.

U ponovljenom postupku prvostupanjski sud treba odrediti novu glavnu raspravu i raspraviti odlučne činjenice u smislu iznesenih primjedbi.

Također, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske u obrazloženju svoje odluke uputio je prvostupanjski sud da u ponovljenom postupku raspravi visinu štete po osnovi izgubljene zarade i s tim u vezi visinu kapitalizirane rente vodeći računa o primjedbama iznesenim u obrazloženju.

Ako sud i u nastavku postupka nađe da je drugotuženik odgovoran za štetu, vodit će računa da je drugotuženik odgovoran za štetu u punom iznosu vodeći računa o stupnju tužiteljevog doprinosa štetnom događaju. Visinu novčane naknade nije moguće ograničiti na način kako je to učinio prvostupanjski sud umanjujući iznos naknade za 80.000,00 USD. Nacionalni kolektivni ugovor nije uveo nikakav novi vid štete time što je propisao da će potpisnik kolektivnog ugovora nakaditi pomorcu štetu u slučaju gubitka pomorskog zvanja u iznosu od 80.000,00 USD za časnike. Time je samo odredio minimum ispod kojega ne može biti dosuđena niža naknada, ako je tjelesna ozljeda uzrokovala gubitak zvanja pomorca, ne ulazeći je li stvarna šteta za pomorca zaista nastala u označenoj visini. Ako je šteta veća, sud će dosuditi oštećenom puni iznos naknade štete s time što se dio naknade temelji na NKU, a ostatak na zakonskoj odgovornosti brodara za štetu. Isto vrijedi i za

odgovornost osoba koje su eventualni solidarni dužnici po kriteriju proboja pravne osobnosti.

Odluka o trošku postupka ovisi o odluci o glavnoj stvari, pa je Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ukinuo i rješenje o trošku postupka i predmet i u tom dijelu vratio prvostupanjskom sudu na ponovni postupak, s tim što će sud u nastavku odlučiti i o troškovima žalbenog postupka.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viša znanstvena suradnica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

COMPENSATION UNDER THE COLLECTIVE AGREEMENT DUE TO THE LOSS OF MARITIME CAREER

Under the collective agreement, in case of the loss of maritime career, a seaman is entitled to compensation. If actual damage due to the loss of maritime career is greater, the court shall award higher compensation compared to that prescribed by the collective agreement.

STVARNA NADLEŽNOST U POSTUPKU ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE VRAĆANJA TUŽITELJA NA RAD

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Rješenje broj: Gr1 78/06-2 od 15. veljače 2006.
Sudac Marijan Ramušćak, kao sudac pojedinac

Za odlučivanje o prijedlogu za donošenje privremene mjere vraćanja tužitelja na rad stvarno je nadležan trgovački sud.
Zakonom o parničnom postupku[1] *propisana je stvarna nadležnost općinskih sudova suditi u sporovima iz radnih odnosa koje pokreće radnik protiv odluke o prestanku ugovora o radu, a Pomorskim zakonikom*[2] *propisano je da su za suđenje u svim sporovima između člana posade broda i brodara, ili poslovođe ili kompanije, te zapovjednika i brodara, ili poslovođe ili kompanije, nadležni trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove. Pomorski zakonik je* lex specialis *u odnosu na Zakon o parničnom postupku, pa na konkretan slučaj treba primijeniti odredbe Pomorskog zakonika.*

U pravnoj stvari tužitelja Z. L. protiv tuženika "J." d.o.o. R., u pogledu odlučivanja o prijedlogu za donošenje privremene mjere vraćanja tužitelja na rad Trgovački sud u Rijeci oglasio se stvarno nenadležnim rješenjem od 23. studenog 2005. broj R1- 250/05. Nakon pravomoćnosti rješenja dostavio je predmet Općinskom sudu u Rijeci. Trgovački sud u Rijeci pozvao se na odredbu članka 34. toč. 10. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" broj 53/91, 91/92, 112/99 i 117/03 – u daljem tekstu: ZPP), kojom je propisana stvarna nadležnost općinskih sudova suditi u sporovima iz radnih odnosa koje pokreće radnik protiv odluke o prestanku radnog odnosa, kao i na odredbu članka 19. st. 1. toč. 5. Zakona o sudovima ("Narodne novine" broj 3/94, 100/96, 131/97 i 128/01), kojom je propisano da trgovački sudovi određuju mjere osiguranja samo u predmetima u kojima su nadležni suditi.

Općinski sud u Rijeci nije prihvatio nadležnost, a svoju odluku temelji na odredbi članka 34. b. toč. 6. ZPP-a, kojom je propisana stvarna nadležnost trgo-

---

1 Članak 34. st. 1. toč. 10. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" broj 53/91, 91/92, 112/99 i 117/03).

2 Članak 164. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" broj 181/04).

vačkih sudova suditi u sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu na moru i unutarnjim vodama, te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo, osim sporova o prijevozu putnika te odredbi članka 19. toč. 5. Zakona o sudovima, kojom je propisano da trgovački sudovi određuju mjere osiguranja u predmetima u kojima su nadležni suditi.

Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučivao je o sukobu nadležnosti i odlučio da su razlozi Općinskog suda u Rijeci osnovani. Iako je odredbom članka 34. st. 1. toč. 10. ZPP-a propisana stvarna nadležnost općinskih sudova suditi u sporovima iz radnih odnosa koje pokreće radnik protiv odluke o prestanku ugovora o radu, odredbom članka 164. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" broj 181/04) propisano je da je za suđenje u svim sporovima između člana posade broda i brodara, ili poslovođe ili kompanije, te zapovjednika i brodara, ili poslovođe ili kompanije, nadležan trgovački sud nadležan za pomorske sporove. Pomorski zakonik je *lex specialis* u odnosu na Zakon o parničnom postupku, pa je na konkretan slučaj trebalo primijeniti odredbe Pomorskog zakonika.

Za suđenje u ovoj pravnoj stvari propisana je stvarna nadležnost trgovačkih sudova budući da je odredbom članka 292. st. 2. Ovršnog zakona ("Narodne novine" broj 57/98, 29/99, 173/03 i 194/03) propisano da je za odlučivanje o prijedlogu za osiguranje privremenom mjerom nadležan sud pred kojim je pokrenut postupak, a postupak je pokrenut pred Trgovačkim sudom u Rijeci.

Primjenom odredbe članka 23. st. 1. ZPP-a Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučio je da je za odlučivanje o privremenoj mjeri u ovom postupku stvarno nadležan Trgovački sud.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viša znanstvena suradnica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

SUBJECT- MATTER JURISDICTION IN THE PROCEEDINGS FOR THE ORDER OF PROVISIONAL MEASURE TO RETURN THE PLAINTIFF TO WORK

The commercial court has subject-matter jurisdiction in deciding upon a proposal for the order of provisional measure to return the plaintiff to work.

PRAVO NA ŽALBU PROTIV RJEŠENJA O DOSUDI STVARI PRODANE NEPOSREDNOM POGODBOM

VISOKI TRGOVAČKI SUD REPUBLIKE HRVATSKE
Rješenje broj: Pž- 327/2007-9 od 21. veljače 2007.
Sudac mr. sc. Srđan Šimac, kao sudac pojedinac

Protiv rješenja o dosudi stvari koja je prodana na dražbi, pravo na žalbu imaju stranke i osobe koje su sudjelovale na dražbi kao ponuditelji.

U postupku koji se vodi radi ovrhe prodajom m/b "Sveti Juraj", žalbu je uložila treća osoba založni vjerovnik S. S. M. d.o.o. Split. Žalitelj osporava rješenje Trgovačkog suda u Splitu poslovni broj Ovr-47/2006 od 9. siječnja 2007.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske odbio je žalbu treće osobe založnog vjerovnika S. S. M. d.o.o. Split kao neosnovanu i potvrdio rješenje Trgovačkog suda u Splitu, poslovni broj Ovr-47/2006.

Na temelju odredbe čl. 358. st. 3. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" broj 53/91, 91/92, 111/99, 88/01, 117/03; dalje: ZPP), u vezi s čl. 19. OZ-a, prvostupanjski sud je odbacio žalbu treće osobe i založnog vjerovnika protiv rješenja o dosudi broda, kao nedopuštenu. Primjenom odredbe čl. 99. a. Ovršnog zakona ("Narodne novine" broj 57/96, 29/99, 173/03, 151/04 i 88/05; dalje: OZ), u vezi sa odredbom čl. 841. st. 5. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" broj 181/04; dalje: PZ), prvostupanjski sud je zaključio da je riječ o osobi koja nije stranka u postupku i koja na ročištu za dražbu nije sudjelovala kao ponuditelj.

Protiv navedenog rješenja žalbu je podnio S. S. M. d.o.o. Split iz svih žalbenih razloga, posebno zbog bitne povrede odredaba postupka, uz prijedlog da Visoki trgovački sud Republike Hrvatske žalbu uvaži. Žalitelj navodi da je sudjelovao na drugom dražbenom ročištu na kojem je prvostupanjski sud, suprotno odredbi čl. 890. st. 4. PZ-a, proglasio da je prodaja zaključena, iako nije pričekao pet minuta niti upozorio prisutne da će se dražba zaključiti ako ne bude stavljena veća ponuda. Zbog toga je žalitelj, kao ponuditelj koji je bez polaganja jamčevine bio ovlašten prisustvovati ročištu i eventualno staviti ponudu, onemogućen u svojim pravima. Žalitelj ponavlja tvrdnje kojima je prigovarao ovrsi, osporavajući valjanost ovršne isprave te upisa hipoteke i broda. U žalbi on ponavlja i svoje prigovore protiv dosude, iznijete nakon zaključenja prodaje, a koji se odnose na: pravilnost sastava oglasa,

činjenicu da je ponuda prihvaćena protivno uvjetima prodaje zbog preračunavanja u stranu valutu što nije bilo predviđeno oglasom, niti je bio predviđen tečaj po kojem bi se takva ponuda mogla preračunati.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske odlučio je da žalba nije osnovana.

Ispitujući zakonitost prvostupanjskog rješenja temeljem odredbe čl. 365. st. 2. ZPP-a, u vezi s odredbom čl. 841. st. 5. PZ-a i odredbom čl. 19. OZ-a, pazeći pritom po službenoj dužnosti na bitne povrede odredaba parničnog postupka iz članka 354. stavak 2. točke 2., 4., 8., 9. i 11. ZPP-a, kao i na pravilnu primjenu materijalnog prava, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske ocijenio je da je prvostupanjsko rješenje pravilno i zakonito.

Odredbom čl. 99. a. OZ-a, koja se primjenjuje u ovom postupku na temelju odredbe čl. 841. st. 5. PZ-a, pravo na žalbu protiv rješenja o dosudi imaju stranke i osobe koje su sudjelovale na dražbi kao ponuditelji.

Žalitelj nije stranka ovog postupka niti ima svojstvo osobe koja je na dražbi sudjelovala kao ponuditelj. Riječ je o sudioniku postupka koji se vodi između drugih stranaka.

Prema shvaćanju Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske prvostupanjski sud je pravilnom primjenom materijalnog prava, na temelju podataka u spisu, utvrdio da je predmetnu žalbu izjavila osoba koja nije ovlaštena na izjavljivanje žalbe.

Tvrdnje koje žalitelj ističe u vezi s održavanjem ročišta za javnu dražbu ne dovode u sumnju pravilnost pobijanog rješenja. Naime, punomoćnik žalitelja bio je prisutan dražbenom ročištu i zapisnik potpisao bez isticanja takvih primjedbi.

Slijedom navedenog, temeljem odredbe čl. 380. t. 2. ZPP-a, u vezi s odredbom čl. 19. st. 1. OZ-a, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske potvrdio je pobijano rješenje, a žalbu odbio kao neosnovanu.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viša znanstvena suradnica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

RIGHT TO APPEAL AGAINST A DECISION ON AWARD CONCERNING AN OBJECT SOLD BY DIRECT TREATY

The right to appeal against a decision on award concerning an object sold at public auction may be exercised by the parties in these procedures and by the persons who participated in public auction as bidders.

ODLUKE STRANIH SUDOVA

GARANCIJA NA POZIV ILI JAMSTVO

THE HIGH COURT OF JUSTICE
QUEEN'S BENCH DIVISION
COMMERCIAL COURT
Sudac: Beatson
MERITZ FIRE AND MARINE INSURANCE CO LTD (tužitelj)
v.
JAN DE NUL NV AND CODRALUX SA (tuženi)
prosinac, 2010.

Izvor presude: www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2010/3362.html

Tužitelj je izdao tri garancije za povrat avansa naručitelju triju novogradnji u korejskom brodogradilištu. Brodogradilište nije isporučilo brodove sukladno uvjetima iz ugovora o gradnji broda te su tuženi zatražili povrat plaćenih avansa po garancijama. Tužitelj je ustao deklaratornom tužbom radi utvrđenja da nije u obvezi platiti po garancijama tvrdeći, između ostaloga, da su garancije zapravo jamstva (suretyship*), a ne garancije plative na prvi poziv (*performance bond ili demand guarantee*). Sud je utvrdio da se ipak radi o garancijama plativim na poziv te je presudio u korist korisnika garancija u iznosima navedenima u garancijama.*

Predmet spora je bila priroda triju garancija (*Advance Payment Guarantees*), u različitim iznosima od: jedna na EUR 15 milijuna i dvije od po US$ 6,3 milijuna, koje je izdao Meritz za povrat (dijela) avansa kojeg su tužitelji platili na ime ugovorne cijene temeljem tri ugovora o gradnji broda brodogradilištu Huen Woo Steel Co, J. Koreja. Rečene garancije Meritz je izdao na zahtjev brodogradilišta radi osiguranja povrata plaćenih avansa u slučaju da tuženi raskinu ugovore o gradnji broda uslijed neisporuke brodova u ugovorenim rokovima ili uslijed otvaranja stečaja, likvidacije ili sličnog postupka nad brodogradilištem.

Brodogradilište nije isporučilo brodove, a nakon spajanja s drugim trgovačkim društvom (*merger*) brodogradilište je prestalo postojati, a protiv društva nasta-

log spajanjem otvoren je stečaj uslijed njegove insolventnosti. Tuženi su raskinuli ugovore o gradnji broda i postavili pisane zahtjeve Meritzu za plaćanje po garancijama.

Meritz je protiv tuženika/korisnika garancije podnio deklaratornu tužbu radi utvrđenja da nije dužan platiti po garancijama jer da (i) garancijama se nisu garantirale obveze društva preuzimatelja, nego isključivo brodogradilišta; (ii) da je spajanjem brodogradilište prestalo postojati pa se tako nikakvi zahtjevi po ugovoru niti po garanciji nisu ni mogli učiniti; te (iii) obveze po garancijama su prestale uslijed bitnih izmjena ugovora o gradnji broda kao što su promjena identiteta brodogradilišta i izmijenjeni rokovi isporuke brodova.

Sud je trebao odlučiti da li se ovdje radi o tzv. činidbenoj garanciji (*performance bond*), odnosno garanciji na poziv (*demand guarantee*), ili o jamstvu (*contract of suretyship*), ne uzimajući pri tomu u obzir samo terminologiju koja se koristila u garancijama, već analizirajući suštinu garancija u njihovoj cijelosti.

Bitni elementi izdanih garancija:

– **Neopoziva** garancija izdana u svezi Ugovora o gradnji broda;
– **Ako** naručitelj broda stekne pravo na povrat plaćenih avansa, garancijom se **neopozivo i bezuvjetno** garantira vraćanje takvih avansa;
– **Ako** je pravo na povrat avansa osporavano pred arbitražom sukladno Ugovoru o gradnji broda, plaćanje po garanciji u dosuđenom iznosu bit će učinjeno **po primitku pisanoga zahtjeva za plaćanje zajedno s preslikom arbitražne odluke**;
– Garancija je regulirana **engleskim pravom**, a **engleski su sudovi** nadležni za rješavanje sporova;
– Garancija podliježe Jedinstvenim pravilima za garancije na poziv "**Uniform Rules** for Demand Guarantee of the International Chamber of Commerce", ICC izdanje br. 458.

Obje strane u postupku složile su se oko dva načela potvrđena u dosadašnjoj sudskoj praksi: (i) davatelj činidbene garancije (*performance bond*) , odnosno garancije plative na poziv (*demand guarantee*) mora ispuniti svoju obvezu iz garancije bez obzira na odnose između korisnika garancije i druge strane iz osnovnog ugovora; i (ii) tekst garancije nije sam po sebi presudan, već treba utvrditi suštinu garancije u cijelosti.

Stoga je trebalo utvrditi da li je obveza Meritza u svojoj suštini sekundarne naravi, tj. obično jamstvo, ili je njegova obveza primarna tj. bez obzira da li je glavni dužnik izvršio svoju obvezu iz osnovnog ugovora ili ne.

Ujedno je trebalo utvrditi da li je uopće relevantna činjenica da garancije nije izdala banka već osiguravajuće društvo.

Meritz je između ostaloga tvrdio da:

– sama odredba u garanciji prema kojoj će garancija biti plativa "**ako**" naručitelj stekne pravo na povrat plaćenih avansa, upućuje na to da je obveza Meritza u svojoj suštini sekundarne naravi, tj. obično jamstvo;
– obveza Meritza u svojoj je suštini sekundarne naravi i zbog toga što (a) pravo na povrat avansa putem garancije nastaje tek nakon što brodogradilište propusti izvršiti povrat avansa, te (b) pravo na povrat avansa može biti osporavano pred arbitražom pa će plaćanje po garanciji ovisiti o arbitražnoj odluci o pravima i obvezama iz osnovnoga Ugovora o gradnji broda; te
– potrebno je utvrditi suštinu garancije bez obzira na pozivanje na Jedinstvena ICC pravila, te ako se tako dođe do zaključka da predmetne garancije nisu po svojoj prirodi plative na poziv, onda je pozivanje na Jedinstvena ICC pravila bez učinka.

Sudac Beatson je zauzeo stav da:

– pozivanje na Jedinstvena ICC pravila je indikacija volje stranaka da tretiraju predmetne garancije kao garancije plative na poziv, a ne kao jamstva, te da predmetne garancije svojim odredbama u potpunosti udovoljavaju definiciji garancije plative na poziv sadržane u Članku 2(a) Jedinstvenih ICC pravila;
– pozivanje garancije na ispunjenje obveza iz osnovnog posla, a za ispunjenje kojih garancija služi kao osiguranje, ne sprječava da takva garancija bude garancija plativa na poziv, te da je to upravo slučaj opisan u Članku 2(b) Jedinstvenih ICC pravila prema kojemu su "garancije po svojoj prirodi apstraktne transakcije u odnosu na osnovni pravni posao, te da se davatelji garancije ne obaziru na takve ugovore iako se u garancijama pozivaju na njih". Svrha pozivanja na osnovni ugovor je da bi se izbjegla prevelika izloženost davatelja garancije mogućim zlouporabama garancije;
– činjenica da je plaćanje po garanciji uvjetovano dostavom određenog dokumenta (arbitražna odluka), a ne dokazom o nastupu nekih činjenica iz osnovnog ugovora, ide u prilog tvrdnji da se radi o primarnoj, a ne sekundarnoj obvezi Meritza;
– slijedeće činjenice izravno upućuju na zaključak da se radi o garancijama plativima na poziv, odnosno činidbenim garancijama, radije nego o jamstvima: (a) plaćanje slijedi po pozivu na plaćanje uz dostavu određenih dokumenata; (b) garancija navodi da je neopoziva i bezuvjetna; (c) garancija podliježe Jedinstvenim ICC pravilima; te (d) izostanak iz teksta garancije ograničenja ili isključenja bilo kojih prigovora koje bi imao svaki jamac;
– iako riječ "ako" u drugom stavku garancije upućuje na uvjetovanost, uvjet za plaćanje po garanciji nije neispunjenje obveze brodogradilišta iz Ugovora,

nego pravo korisnika na povrat avansa. Dakle, pisani zahtjev za plaćanje i sama izjava korisnika da je zatražio povrat avansa od brodogradilišta, a ne i propust brodogradilišta da vrati avanse, dovoljni su "okidač" za plaćanje po garancijama.

Tvrdnje Meritza da nije obvezan platiti po garancijama zato što se garancijama nisu garantirale obveze društva preuzimatelja, nego isključivo brodogradilišta, odnosno da spajanje brodogradilište i izmijenjeni rokovi isporuke brodova predstavljaju bitne promjene Ugovora o gradnji broda, sudac Beatson je odbio iz razloga što:

(i) sam Ugovor o gradnji broda upućuje na obvezu povrata avansa u slučaju prestanka brodogradilišta. Sasvim je svejedno da li je do prestanka postojanja brodogradilišta došlo njegovom reorganizacijom koja je na mjesto brodogradilišta dovela neko novo društvo ili likvidacijom (sukladno korejskom pravu novonastalo društvo ionako preuzima sva prava i obveze brodogradilišta koje je uslijed spajanja prestalo postojati);

(ii) ne radi se o izmjeni Ugovora o gradnji broda jer se korisnici garancija, u svojstvu naručitelja brodova, nikada nisu suglasili s korporativnom promjenom brodogradilišta. Sama činjenica da naručitelji nisu osnažili svoja prava koja su eventualno imala protiv korporativnih promjena brodogradilišta nije dovoljna da bi se Meritz oslobodio obveze iz garancija. Opće je prihvaćeno načelo da dobrovoljno propuštanje vjerovnika da poduzme neke radnje protiv druge ugovorne strane ne oslobađa davatelja garancije; te

(iii) Ugovor o gradnji broda već sadrži odredbe temeljem kojih je moguće produljiti ugovorene rokove isporuka pod određenim uvjetima. Izmjene rokova isporuke temeljem tako izričite ugovorene mogućnosti ne predstavlja takvu izmjenu ugovora koja bi oslobodila Meritz njegovih obveza po garancijama.

Iz svih navedenih razloga sudac je donio presudu u korist korisnika garancija u iznosima navedenima u garancijama, uvećano za kamate po stopi od 6% godišnje, kako je navedeno u samim garancijama.

Zoran Tasić, dipl.iur.
CMS Reich-Rohrwig Hainz –
podružnica Zagreb,
Ilica 1, 10000 Zagreb

Summary:

DEMAND GUARANTEE OR SURETYSHIP

The claimant (Meritz) has issued three guarantees to the buyers of three new buildings at the Korean shipyard for refund of the advance payments of the contract price. The shipyard failed to deliver the vessels pursuant to terms of the shipbuilding contracts and the defendants demanded payments under the guarantees. The claimant sought a declaratory judgement realising him from the guarantees, arguing that the guarantees are classic contracts of suretyship and not performance bonds or demand guarantees. The judge concluded that they were performance bonds i.e. demand guarantees and decided in favour of the defendants in the amounts of the guarantees.

IZVJEŠĆA

Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo

Brijuni, 2. lipnja 2011. godine

Hrvatsko društvo za pomorsko pravo održalo je svoju redovitu Skupštinu dana 2. lipnja 2011. godine u dvorani "Verige" hotela Neptun-Istra na Velom Brijunu. Na početku rasprave Predsjednik Društva dr. sc. Petar Kragić predložio je dnevni red, a članovi Skupštine jednoglasno su ga usvojili. Izabrana su radna tijela Skupštine. Za predsjednika radnog tijela predsjedništva Skupštine izabran je prof. dr. sc. Jasenko Marin, dok su za članove toga tijela izabrani prof. dr. Dorotea Ćorić i Dijana Jerolimov. Za zapisničara je izabrana Ivana Oršulić, a za ovjerovitelje zapisnika dr. sc. Vesna Skorupan Wolff i mr. sc. Igor Vio.

Predsjednik Društva dr. sc. Petar Kragić podnio je izvješće o radu Društva. Ocijenio je da je završetak pristupnih pregovora s Europskom unijom i usuglašavanje hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom EU najviše obilježilo proteklo razdoblje. Posebno je iskazao zadovoljstvo činjenicom da je hrvatsko pomorstvo u tom procesu ispunilo sva mjerila Europske komisije. Izvijestio je prisutne da je u ovom trenutku jedan od prioriteta Europske komisije ubrzavanje primjene izmjena i dopuna STCW Konvencije, nakon što iste stupe na snagu 01. siječnja 2012. godine. Djelovanje Komisije također je usmjereno na poticanje država članica na što skoriju ratifikaciju Konvencije o radu pomoraca (2006), u cilju poboljšanja radnih i životnih uvjeta na brodovima. Predsjednik Društva ukratko se osvrnuo i na pitanje sudbine Sporazuma međunarodne grupe P&I klubova (*International Group Agreement*) koji je još uvijek u postupku revizije radi ispitivanja o izuzeću od europskih pravila tržišnog natjecanja koje prolazi svakih deset godina. Za kraj Predsjednik Društva zaključio je da je iza nas zanimljivo razdoblje u kojem je Republika Hrvatska, koristeći proces pristupanja Europskoj uniji, u značajnoj mjeri uspjela unaprijediti i modernizirati nacionalno pomorsko zakonodavstvo. Jedan od problema koji ostaje svakako je pitanje PDV-a za koji je naglasio da ne bi smio opterećivati hrvatsko brodarstvo kako bi domaći brodari mogli ravnopravno konkurirati svojim inozemnim takmacima.

Uslijedilo je izvješće Glavnog tajnika Društva mr. sc. Igora Via. Utvrdio je da je prošlo dvije godine od zadnje redovite sjednice koja je održana u travnju 2009. na Sveučilištu u Zadru uoči održavanja Okruglog stola o kriminalizaciji pomoraca, na kojemu su sudjelovali i predstavnici IMO-a, ILO-a, ITF-a, ICS-a i CMI-a. Zahvalio je Predsjedniku Društva dr. sc. Petru Kragiću te voditeljici zadarske sekcije HDPP-a Diani Jerolimov na organizaciji toga skupa. Apelirao je pritom da se na tragu tada usvojene Deklaracije

nastave započete aktivnosti na rješavanju trajno aktualnog problema (de)kriminalizacije pomoraca. Napomenuo je da se Upravni odbor nakon Zadra sastao još jednom - u jesen 2010. u Hrvatskoj akademiji znanosti i umjetnosti u Zagrebu prigodom održavanja znanstvenog skupa u organizaciji Jadranskog zavoda HAZU "Izazovi i perspektive u pomorskom pravu i pravu mora – interesi Republike Hrvatske". Na ovim sastancima razmatrana su uglavnom pitanja vezana uz izradu komentara Pomorskog zakonika i njegova prijevoda na engleski jezik, pitanja unifikacije pomorskog prava, pitanja suradnje s Međunarodnim pomorskim odborom - naročito sudjelovanja naše delegacije na skupovima CMI-a te koncipiranja odgovora naše udruge na upitnike CMI-a, pitanja koncepcije web stranica Društva, kao i priprema savjetovanja i seminara, te pitanja članstva i članarina. Zahvalio je Pravnom fakultetu u Rijeci te predstojnici Zavoda za europsko i usporedno pravo prof. dr. sc. Vesni Tomljenović, koja je inicijatorica i glavna organizatorica međunarodne konferencije na Brijunima, koja je bila povod da i HDPP, kao suorganizator konferencije održi svoju redovitu Skupštinu.

Rizničarka Društva dr. sc. Marija Pospišil Miler ispričala se zbog neodgodivih obveza te je izvješće koje je podnijela Društvu u njezino ime pročitala mr. sc. Adriana Vincenca Padovan. U Izvješću je istaknuto pozitivno financijsko poslovanje Društva za 2008. i 2009. godinu. Iz strukture troškova proizlazi da se troškovi uglavnom odnose na materijalne troškove kao što su usluge stud. centru za vođenje blagajne, putne troškove i međunarodnu članarinu CMI-u, dok su izvori prihoda članarine fizičkih i pravnih osoba te prihodi-donacije od sponzora pomorskih društava i osiguratelja za sudjelovanje članova Društva na konferencijama i skupovima, na čemu se Društvo zahvaljuje. Posebno je istaknuto da je Društvo bilo jedan od organizatora Seminara o noveli Pomorskog zakonika, ovrsi i osiguranju na brodu i drugim aktualnim pitanjima pomorskog prava, koji je održan u Rijeci 08. travnja 2011. godine. Rizničarka je u Izvješću istaknula da je Društvo suorganizator i međunarodne konferencije na Brijunima te da stoga očekuje da će Društvo i u tom pothvatu imati svesrdnu podršku sponzora pomorskih društava i osiguratelja.

Ispred Nadzornog odbora izvješće je podnijela dr. sc. Vesna Skorupan Wolff. Navela je da je uoči Skupštine Nadzorni odbor pregledao knjigovodstvenu evidenciju financijskog poslovanja Društva za 2009. te 2010. godinu. Ustanovljeno je da su u navedenom razdoblju uredno vođene dokumentacija financijskoga poslovanja i njezina evidencija, te da su završni računi za 2009. i 2010. godinu pravovremeno sastavljeni i dostavljeni nadležnom tijelu Županije. Nadzorni odbor je u svom izvješću ocijenio ispravnim financijsko poslovanje Društva i zaključio da su sve djelatnosti Društva u proteklom razdoblju obavljene sukladno njegovu Statutu.

Skupština Društva usvojila je sva četiri podnesena izvješća.

U okviru šeste točke dnevnog reda govorilo se o Komentaru Pomorskog zakonika. Utvrđeno je da je u izradi Komentara puno toga već učinjeno, ali da treba

prionuti natrag na posao kako bi se ovaj projekt s uspjehom priveo kraju. Najvažnije je pri tom kontaktirati redaktore, provjeriti tko je od autora poslao tekstove koji su prihvaćeni za objavljivanje, a autore koji još uvijek nisu izradili svoj prilog potaknuti i pružiti im eventualno potebnu pomoć da tekstove pošalju što prije. Glavni tajnik Društva naveo je da je radi naklade Komentara kontaktirao dvije nakladničke kuće i to Narodne novine i Školsku knjigu. Od prvih još nije dobio očitovanje, dok je Školska knjiga načelno pokazala zanimanje za izdavanje Komentara, pod uvjetom naklade od oko 1.000 primjeraka. Zaključeno je da je tolika naklada primjerena jednom takvom izdanju te da će se ponude i dalje razmatrati.

U okviru sedme točke dnevnog reda Glavni tajnik predstavio je web stranicu Društva. Web stranica osmišljena je na način da obuhvaća sve važnije pomorsko-pravne teme i teme iz srodnih područja, a na Skupštini su izneseni prijedlozi pojedinih područja koja bi se obrađivala na stranici. Izneseni su i prijedlozi za članove Društva koji bi bili urednici pojedinih rubrika. Predviđeno je da pomorsko-pravne teme koje će se obrađivati na web stranici obuhvaćaju: stvarna prava na brodu, prijevoz tereta, prijevoz putnika, tegljenje i potiskivanje, zakup broda, generalne havarije i sudare, spašavanje, mjesta zakloništa, pomorsko osiguranje, opće ograničenje odgovornosti prijevoznika, onečišćenje mora s brodova, osiguranje potraživanja ovrhom na brodu te mjerodavno pravo i nadležnost. Druga područja čija bi se problematika obrađivala na stranicama Društva, a usko su povezana s djelatnošću i interesima Društva jesu: brodarstvo, statusna i druga pitanja pomoraca, pravo mora, pomorsko dobro i morske luke, prometno pravo, sigurnost plovidbe, upisnik brodova, ugovor o gradnji broda, ugovor o pomorskoj agenciji te ugovor o slagačkom poslu. Među ostalim, stranica će registriranim članovima omogućiti komentiranje aktualnih tema putem foruma te uvid u sudsku praksu. Suvremeno uređenom i ažurnom web stranicom Društvo želi postići bolju informiranost članova, a i drugih zainteresiranih osoba, o radu Društva, aktualnostima u pomorskopravnoj struci, radu CMI-a i događanjima u pomorstvu u najširem smislu riječi.

Na Skupštini su prihvaćeni svi prijedlozi za prijem u članstvo. Izabrani novi članovi društva su: Maja Bosnić-Tabain (Croatia osiguranje d.d., Zagreb), Oskar Stude (Croatia osiguranje d.d., Zagreb), Tihomir Duplić (Odvjetničko društvo Kačić i Brbora, Zagreb), Nevenka Marunica (Trgovački sud u Splitu), Franka Buzov (Trgovački sud u Splitu), Inda Borković (Jadroplov d.d., Split), Sandra Russo (Obrt Odisej/Posejdon, Split), Hrvoje Dunatov (Atlantska plovidba d.d., Dubrovnik), te Marija Pijaca i Ana Gundić (Pomorski odjel Sveučilišta u Zadru).

Po završetku Skupštine u Kongresnoj dvorani istog hotela 2. i 3. lipnja održana je Druga međunarodna znanstvena konferencija "Petar Šarčević": *Rješavanje međunarodnih sporova – europski i međunarodni pravni okvir*. Konferencija je priređena u organizaciji Zavoda za europsko i usporedno pravo Pravnog fakulteta u Rijeci

i Instituta Fridtjof Nansen iz Osla, uz potporu Hrvatske udruge za poredbeno pravo, Hrvatskog društva za pomorsko pravo i Pravosudne akademije. Konferencija je okupila veliki broj uglednih stranih i domaćih znanstvenika i stručnjaka iz područja europskog i međunarodnog privatnog i građanskog postupovnog prava. Cilj ovog skupa bio je upoznati pravnu javnost, posebice sudstvo, s rješenjima pojedinih europskih uredbi kojima su regulirana pitanja važna za područje rješavanja sporova kao što su pitanje nadležnosti i priznanja i ovrhe odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (Uredba Brisel I), pitanje mjerodavnog prava za ugovorne odnose (Uredba Rim I) te pitanje mjerodavnog prava za izvanugovorne odnose za štetu (Uredba Rim II). Na konferenciji se raspravljalo i o aktualnim pravnim pitanjima o čijoj se unifikaciji trenutno raspravlja u okviru rada međunarodnih pomorskih organizacija, kao što su sudska prodaja broda i status pirata. I konačno, zbog značaja koji u pogledu zaštite i očuvanja Jadrana ima međunarodna i europska regulativa o zaštiti od onečišćenja mora s brodova, na konferenciji se razgovaralo i o najnovijem razvoju europskog i poredbenog prava u tom segmentu.

Ivana Oršulić, dipl. iur.
Jadranski zavod HAZU

PRIZNANJE

Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske Jadranskom zavodu

Zagreb, 6. prosinca 2011.

U Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture dana 6. prosinca 2011. godine, koji se slavi kao dan pomoraca i brodaraca, a koji je ujedno i blagdan njihova zaštitnika Svetog Nikole, dodijeljena su priznanja zaslužnim pojedincima i pomorskim institucijama. Priznanja su dodijeljena u četiri kategorije: za doprinos razvitku pomorskog i riječnog gospodarstva, za unapređenje pomorske znanosti i obrazovanja, za traganje i spašavanje na moru i za promicanje pomorske kulture. U kategoriji za unapređenje pomorske znanosti i obrazovanja nagrada je dodijeljena našem Jadranskom zavodu Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti.

Zahvaljujući na priznanju u ime svih nagrađenih, profesor Vladimir-Đuro Degan je istaknuo kako je Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, koji je osnovan 1945. godine u pripremama za razgraničenje s Italijom na Mirovnoj konferenciji u Parizu iz 1947., u svim svojim naraštajima čvrsto zastupao pomorsku orijentaciju kako bivše države tako i slobodne Hrvatske od 1990. godine.

Članovi Jadranskog zavoda pružali su zakonodavnim tijelima i nadležnim ministarstvima stručnu pomoć u izradi zakonskih propisa. Kada se ukaže potreba, suradnici Zavoda pružaju pomoć i aktualnom Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture pri odlučivanju o ratifikaciji međunarodnih ugovora u oblasti pomorstva i pri njihovim stručnim prijevodima.

Profesor Degan se prisjetio i burnih godina stvaranja Hrvatske države između 1990. i 1993. kada je sudjelovao u dramatičnim pregovorima u odborima Međunarodne konferencije o bivšoj Jugoslaviji u Haagu i Bruxellesu. Prilikom primanja priznanja profesor Degan je poklonio Ministarstvu tekst opširnoga dopisa Jadranskog zavoda Saboru Republike Hrvatske koji su pokojni profesor Jakaša i on pripremili i potpisali. U tome su dopisu pobijali prijedlog nekih hrvatskih interesnih skupina da dijelovi zemljišta u lukama i marinama izvan prostora javnoga dobra dođu u privatno vlasništvo. Da je to tada bilo prihvaćeno, i da je takvo zemljište došlo u vlasništvo stranaca, teško bi se nastala šteta mogla naknadno ispraviti.

Profesor Degan je također podsjetio prisutne kako je Jadranski zavod stalni rasadnik kadrova, napose iz pomorskoga prava. Samo od 1985. godine sedam njegovih mlađih suradnika steklo je magisterij, a devet doktorat pravnih znanosti. Mnogi od njih su potom prešli s radom na fakultete i druge ustanove u zemlji i u inozemstvu.

Zavod je organizirao sedam znanstvenih skupova iz oblasti pomorskoga prava i međunarodnog prava mora uz sudjelovanje stručnjaka iz svih krajeva Hrvatske. Rezultati tih skupova objavljeni su u časopisu *Poredbeno pomorsko pravo=Comparative Maritime Law*.

Dr. sc. Božena Bulum, znanstvena suradnica
Jadranski zavod HAZU

PRIKAZI KNJIGA

MEĐUNARODNO PRAVO

Vladimir – Đuro Degan
Zagreb, 2011., 923 str., Izdavač: Školska knjiga, Zagreb

Naš istaknuti znanstvenik professor emeritus Vladimir – Đuro Degan, dugogodišnji član Instituta za međunarodno pravo i voditelj Jadranskog zavoda HAZU, obogatio je hrvatsku pravnu literaturu još jednim iznimno vrijednom djelom. Vodeća nakladnička kuća u Hrvatskoj "Školska knjiga" iz Zagreba nedavno je objavila treće izdanje njegovog udžbenika *Međunarodno pravo*, koji se u prvom izdanju pojavio prije jedanaest godina. Na stranicama toga prvoga cjelovitog sveučilišnog udžbenika međunarodnog prava od nastanka hrvatske države,[1] profesor Degan je na najvišoj znanstvenoj razini sustavno obradio cjelokupnu materiju te grane prava kao i sve bitne promjene u strukturi međunarodne zajednice do kojih je došlo posljednjih desetljeća prošlog stoljeća. Stoga je vrlo brzo prihvaćen kao obvezna literatura za studente stručnih, dodiplomskih i poslijediplomskih studija na brojnim pravnim fakultetima ne samo u zemlji, nego i u susjednim državama. Budući da je cjelokupna naklada i drugoga izmijenjenog izdanja iz 2006. godine već odavno rasprodana, objavljivanje novoga osuvremenjenog sustavnog djela iz te vrlo dinamične znanstvene discipline dugo je očekivani publicistički događaj.

Nakon brojnih knjiga i drugih znanstvenih radova objavljenih na hrvatskom, engleskom i francuskom jeziku tijekom gotovo pet desetljeća, ovim novim opsežnim djelom profesor Degan se potvrdio kao naš najplodniji suvremeni pisac iz područja međunarodnog prava. Unatoč složenosti materije i brojnim novim međunarodnim dokumentima kao i pitanjima koja izviru iz izmijenjenih političkih odnosa u suvremenom svijetu, autor je na 923 stranice teksta uspio na jednostavan i pregledan način izložiti kompletan sustav te grane prava.

Udžbenik prati najnoviji razvoj međunarodnog prava u svim područjima, poput, primjerice, osnivanja Vijeća za ljudska prava UN-a i usvajanja novih protokola na Europsku konvenciju o ljudskim pravima. U sadržaj novog udžbenika unijeta su suvremena stajališta međunarodnopravne doktrine te moderna zakonodavna rješenja kao i novine iz međunarodne sudske i arbitražne prakse, posebice one vezane uz morska razgraničenja. Najznačajnija razlika u odnosu na prethodna

[1] Dotada je jedini cjeloviti udžbenik međunarodnog prava u nas bio onaj akademika Juraja Andrassya, još iz 1976. godine.

izdanja razvidna je u sadržaju dijela posvećenog kolektivnim mjerama prema Povelji UN-a i mirovnim operacijama (§85) koji je autor temeljito preradio, ističući u zaključku da se "upravo na toj temi izražava sva kompleksnost odnosa sile i međunarodnog prava". Takva originalna stajališta i brojna zapažanja profesora Degana, karakteristična za cjelokupan njegov znanstveni opus, odlikuju i ovo vrsno djelo, potičući znanstvenu znatiželju čitatelja. I najsloženije međunarodnopravne teme autor je obradio na svoj uobičajeni sažet i jasan način, uspijevajući pri tome sačuvati pravničku preciznost.

Opsežnu materiju podijelio je u šest velikih tematskih cjelina.

Na stranicama prvoga dijela – *Uvod* (str. 3-63) objašnjava pojam i pravnu narav međunarodnog prava te izlaže najznačajnije podjele međunarodnih pravnih pravila. U daljnjim izlaganjima razmatra pitanje odnosa međunarodnog i unutarnjeg prava te daje prikaz razvoja znanosti međunarodnog prava od rimskog prava do danas. Slijedi sažeti pregled političkih zbivanja u Europi između 17. stoljeća i razdoblja nakon Drugoga svjetskog rata, uz navođenje najvažnijih međunarodnih pravnih instrumenata koji su nastali u tom vremenu. U nastavku objašnjava pojam izvora međunarodnog prava, a potom i pojam pravičnosti.

Drugi dio sustavna je obrada *Izvora međunarodnog prava* (str. 65-203), a obuhvaća četiri poglavlja: Opća načela prava, Običaj u međunarodnom pravu, Pravo međunarodnih ugovora i Jednostrani akti kao izvor međunarodnog prava. Pisac obrazlaže pojmove i temeljna obilježja tih izvora, polazeći od onih najopćenitije naravi - općih načela prava koja su zajednička svim pravnim poredcima.

Objašnjavajući pojam običaja u međunarodnom pravu, posebno ističe dva elementa nužna za nastanak i postojanje običajnog pravnog pravila – praksu i *opinio juris,* a potom izlaže prikaz materijalnih i dokumentarnih sredstava običajnog procesa. Poseban naglasak stavlja na kodifikaciju, progresivni razvoj i "legislaciju" u općem običajnom pravu, a izlaganje o toj temi završava razmatranjem partikularnih običajnih pravila.

Stranice trećeg poglavlja posvećene su detaljnom razmatranju međunarodnih ugovora s obzirom na njihovo svojstvo izvora prava, ali i pravnog posla. Pri tome se sustavno proučava pravo međunarodnih ugovora u cjelini – kao grana općega međunarodnog prava koju čine pravila o postupcima sklapanja tih ugovora, njihovom stupanju na snagu, rezervama, tumačenju, primjeni, izmjenama i preinakama, ništavosti te suspenziji njihove primjene. U nastavku se potanko raspravlja o značajkama i vrstama jednostranih akata. Iako Statut Međunarodnog suda ne predviđa jednostrane akte država kao izvore međunarodnog prava, pisac ističe ulogu tih akata kao posebnog izvora partikularnoga međunarodnog prava. To svoje stajalište temelji na praksi država glede jednostranih obećanja i odreknuća od prava, jednoj presudi Međunarodnog suda te brojnim propisima Konvencije UN-a o pravu mora.

Izlaganje o izvorima međunarodnog prava završava osvrtom na pravne učinke koji proizlaze iz suprotstavljivih stanja (opozabilnosti), kao tekovina novijeg razvoja međunarodnog prava.

Treći, najopsežniji dio udžbenika pod naslovom *Međunarodna zajednica* (str. 205-544) obuhvaća sljedeća poglavlja: Države i druge teritorijalne cjeline, Neka posebna pitanja međunarodnoga prava, Međunarodne organizacije i Čovjek u međunarodnom pravu. Autor najprije objašnjava različita poimanja "međunarodne zajednice" i pojam subjekta međunarodnog prava, a potom pozornost posvećuje državi kao glavnom subjektu toga prava. U nastavku obrađuje temeljna prava i dužnosti država te pitanja vezana uz sukcesiju država, s posebnim naglaskom na sukcesiju bivše SFRJ. Predmet razmatranja u ovom dijelu su i složene državne zajednice, trajna neutralnost država, priznanje država i vlada te niz drugih pitanja važnih za precizno određenje položaja države u međunarodnome pravu. Posebno iscrpno izlaže se materija diplomatskog i konzularnog prava.

U okviru drugog poglavlja pojašnjava se nekoliko posebnih pitanja međunarodnog prava. Riječ je o imunitetu države od sudbenosti i od sredstava ovrhe, pitanju odgovornosti u međunarodnom pravu, šteti i načinima njezina ispravljanja te odgovornosti država za međunarodne zločine i slična djela. Razmatra se i široki krug pravnih pitanja vezanih uz zaštitu okoliša, koja u 21. stoljeću sve više postaje predmetom međunarodnog reguliranja.

U trećem poglavlju ovog dijela udžbenika najprije se detaljno objašnjava pojam, pravo i podjela međunarodnih organizacija kao sve značajnijih subjekata međunarodnog prava. U nastavku se izlaže o počecima međunarodnoga organiziranja te o osnivanju, članicama i organima Ujedinjenih nacija, a potom slijedi pregled specijaliziranih ustanova te regionalnih organizacija i sporazuma. Posebna pozornost posvećena je položaju čovjeka u međunarodnom pravu. Ističe se važnost zaštite prava čovjeka ali i uređenja njegove odgovornosti u međunarodnom pravu. Pisac opširno argumentira svoje stajalište da čovjek nije izravni subjekt međunarodnog prava, unatoč tome što se međunarodno pravo sve više razvija u korist pojedinca.

U četvrtom dijelu – *Objekti u međunarodnom pravu* (str. 545-703) obrađuje se najveći broj tema – Državno područje, Dijelovi mora koji čine dio područja obalne države, Morski prostori u kojima obalna država uživa "suverena" ili neka druga prava, Morski prostori izvan nacionalne jurisdikcije država, Tjesnaci i morski kanali. Pisac objašnjava pojam državnog područja kao trodimenzionalnog prostora koje je objekt međunarodnog prava jer svaka država prema tom pravu na svome državnom području uživa tzv. teritorijalnu suverenost. Državna područja omeđena su državnim granicama, a u izlaganjima o načinima i postupcima njihovog određivanja pisac posebno ističe važnost poštivanja načela *uti possidetis*. U nastavku se objašnjavaju originarni i derivativni načini stjecanja državnog područ-

ja, analizira pravno uređenje međunarodnih rijeka i jezera te pitanja suverenosti država u zračnom prostoru. U posebnom odjeljku razmatraju se osnovna obilježja svemirskog prava.

Daljnja izlaganja u ovome dijelu posvećena su međunarodnome pravu mora. Pisac najprije iznosi povijesni prikaz razvoja te grane međunarodnog prava, od rimskog doba do danas, potanko opisujući rezultate postignute na konferencijama o pravu mora 1958. i 1960. te 1982., kada je usvojena Konvencija o pravu mora. U nastavku slijedi pregled uređenja različitih dijelova mora, morskog dna i podzemlja kakvo je danas na snazi. Prema profesoru Deganu pravni režim nekoga morskog prostora ovisi o tome – "da li po općemu običajnom pravu mora neke ili sve od tih upotreba čine isključiva prava obalne države, ili se naprotiv radi o slobodama ili pravima u korist svih država, obalnih ili neobalnih, te fizičkih i pravnih osoba iz svih država svijeta." Upravo s obzirom na odnos isključivih prava obalne države, te prava i sloboda svih država, pisac sve dijelove mora, morskog dna i podzemlja te zračnog prostora iznad mora dijeli u tri velike skupine: 1. one u kojima obalna država uživa suverenost, tj. koji čine državno područje, 2. one u kojima obalna država uživa "suverena" ili neka druga prava, 3. one koji su izvan granica nacionalne jurisdikcije država. Potom pristupa iscrpnom prikazu prostora i režima koji čine dio područja obalne države - unutrašnjih morskih voda (s posebnim osvrtom na režim mora naknadno zahvaćenoga ravnim polaznim crtama), arhipelaških voda arhipelaških država i teritorijalnog mora.

Poglavlje koje slijedi prikaz je pravnih režima vanjskog morskog pojasa, gospodarskog pojasa i epikontinentalnog pojasa, dakle, prostora u kojima obalna država uživa "suverena" ili neka druga prava. U okviru izlaganja o gospodarskom pojasu pisac posebnu pozornost posvećuje pitanjima vezanim uz proglašenje toga pravnog režima ispred hrvatskih obala te se osvrće na uspostavljanje zaštićenoga ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske 2003. godine, koji se još uvijek ne primjenjuje prema državama članicama Europske unije. Napominje da se u novom Pomorskom zakoniku predviđaju propisi o gospodarskom pojasu bez ikakvih ograničenja, pa "stoga valja smatrati de je njegovim stupanjem na snagu Hrvatska konačno proglasila svoj gospodarski pojas." Pisac analizira i pravna pravila kojima se uređuju granice tih morskih prostora te probleme njihovoga razgraničenja između susjednih država, navodeći niz iskaza i iz najnovijih sudskih i arbitražnih presuda. Budući da je svaki slučaj morskog razgraničenja između država jedinstven, prvenstveno zbog različite konfiguracije njihovih obala, normativna pravila često ne mogu pružiti najbolja rješenja za brojna sporna pitanja. Stoga su međunarodne sudske presude, koje stvaraju pravo za svaku određenu spornu situaciju, kao i načela te objektivni kriteriji koji su se tim putem izgrađivali još od početka prošlog stoljeća, od presudnog značaja za rješavanje najvećeg broja otvorenih graničnih pitanja na moru. Ta materija je od

posebne važnosti za Republiku Hrvatsku, budući da još uvijek nije riješila granična pitanja sa susjednim jadranskim državama.

U nastavku se izlaže pravno uređenje morskih prostora izvan nacionalne jurisdikcije država. Nakon detaljnog prikaza sloboda otvorenog mora, razmatraju se načela koja se odnose na Međunarodnu zonu dna mora i oceana. U kritičkoj analizi odredbi Sporazuma iz 1994. o primjeni dijela XI. Konvencije iz 1982., pisac iznosi stajalište da taj dokument sadrži brojne ustupke industrijski razvijenim zemljama koji ozbiljno ugrožavaju poštivanje načela o Zoni kao zajedničkoj baštini čovječanstva.

Dio knjige koji se odnosi na objekte u međunarodnom pravu završava izlaganjem o tjesnacima i morskim kanalima. Nakon objašnjenja pojma tjesnaca, pisac daje prikaz pravnog uređenja različitih skupina tjesnaca s obzirom na režim prolaska kroz njih. U daljnjem izlaganju posebnu pozornost posvećuje internacionaliziranim morskim kanalima - Sueskom, Panamskom i Kielskom kanalu, koji su iznimno važni za međunarodni pomorski promet.

U petome dijelu pod naslovom *Mirno rješavanje sporova i osiguranje mira* (str. 705-800), pisac izlaže specifična pravila primjenjiva na međunarodne sporove te upozorava na neke nedostatke i nedorečenosti te grane prava. Iako Povelja UN-a određuje neke obveze država članica radi održavanja mira i sigurnosti, poput dužnosti da međunarodne sporove rješavaju mirnim sredstvima te da se u međunarodnim odnosima suzdržavaju od prijetnje silom i od upotrebe sile, obveze koje u tom pogledu opće međunarodno pravo nameće državama pisac ocjenjuje "veoma oskudnima". Načine mirnog rješavanja sporova dijeli u tri osnovne skupine: tzv. diplomatska sredstva (izravni pregovori, dobre usluge, posredovanje), institucionalizirana sredstva koja ne moraju dovesti do konačne odluke (istraga i mirenje) i sredstva koja dovode do obvezujuće presude (arbitraža i rješavanje spora pred nekim stalnim međunarodnim sudskim tijelom). Sve navedene načine pisac zasebno analizira ukazujući na njihove prednosti i nedostatke, a posebice detaljno izložen je prikaz djelovanja Međunarodnog suda u Den Haagu. U okviru ovoga dijela izlaže se i o rješavanju sporova u krilu međunarodnih organizacija, a s pozornošću se razmatraju i pitanja vezana uz provođenje kolektivnih mjera i mirovnih operacija, posebice akcije Vijeća sigurnosti na prostoru bivše Jugoslavije. Kao važno sredstvo očuvanja mira i sigurnosti razmatra se i sustav kontrole naoružanja i razoružanje, uz pregled međunarodnih ugovora relevantnih za to područje. U posebnom odjeljku pisac izlaže institut samopomoći u međunarodnom pravu, potanko objašnjavajući retorziju i protumjere (represalije).

Posljednji, šesti dio – *Pravo oružanih sukoba* (str. 801-914) obuhvaća četiri poglavlja: Općenite značajke, Međunarodni oružani sukobi, Ratovanje na moru i Neutralnost u ratu. Nakon sustavnog prikaza izvora prava oružanih sukoba, pisac podsjeća da Ženevska konvencija iz 1949. i dopunski protokoli iz 1977. razlikuju tri

moguće skupine sukoba – međunarodni oružani sukobi, nemeđunarodni (unutarnji ili građanski) oružani sukobi i unutarnji nemiri i zategnutosti. U nastavku se skreće pozornost na ograničenja ratovanja obvezatna u svim oružanim sukobima, a zatim i na pravila humanitarnog prava primjenjiva u nemeđunarodnim oružanim sukobima.

U okviru izlaganja o međunarodnim oružanim sukobima razmatraju se pravne posljedice ratnog stanja, temeljna pravila o ratovanju i neprijateljstvima te propisi koji se odnose na zaštitu ratnih zarobljenika, ranjenika, bolesnika, brodolomaca i civilnog pučanstva.

Posebno poglavlje posvećeno je ratovanju na moru i njegovim specifičnostima s obzirom na prostor na kojem se odvija (more) i objekte (brodove) kojima se vrše neprijateljstva. Uz izvore pomorskog ratnog prava, pisac daje i prikaz ograničenja ratovanja na moru s obzirom na zaštićene osobe, metode i sredstva ratovanja, upotrebu oružja i objekte napada.

Neutralnost u ratu posljednja je tema o kojoj se raspravlja u ovome udžbeniku. Profesor Degan ističe ozbiljne teškoće u primjeni prava neutralnosti u oružanim sukobima nakon 1945. godine te, među ostalim, navodi da su "razvoj sustava kolektivne sigurnosti i zabrana rata koja je uslijedila, učinili neutralnost u ratu najzamršenijim pitanjem međunarodnog prava kakvo je danas na snazi". Nakon objašnjenja pojmova neutralnosti, nezaraćenosti i "neutralizma", pisac izlaže o dužnostima neutralaca i zaraćenih strana u kopnenom i pomorskom ratu. U okviru analize položaja neutralnih i neprijateljskih trgovačkih brodova i roba u pomorskom ratovanju, razjašnjava pojmove ratnog i pomorskog plijena kao i slučajeve upotrebe neutralnoga trgovačkog broda radi pružanja usluga zaraćenoj strani.

Knjiga završava iscrpnim stvarnim kazalom koje uključuje više od tri stotine važnijih pojmova, čime je čitatelju omogućeno brzo snalaženje u materiji. Visoka znanstvena razina njezine obrade te jasan i argumentiran način izlaganja uz precizno navođenje relevantnih izvora, ovo djelo čine nezaobilaznim štivom ne samo za studente i znanstvenike, nego i za sve praktičare koji traže precizne odgovore na mnoga složena pitanja međunarodnog prava.

Posebnu vrijednost i aktualnost ovom sveučilišnom udžbeniku daje obilje iskaza iz međunarodne sudske i arbitražne prakse koji se navode uz sadržaj međunarodnih ugovora i drugih instrumenata. Zahvaljujući takvom pristupu čitatelju se približava način sudačkog prosuđivanja i odlučivanja, što je svakako važan doprinos kvalitetnijem obrazovanju naših novih stručnjaka iz ovoga područja prava.

Autorov jednostavan izričaj i jezgrovita obrada i najsloženijih međunarodnopravnih pojmova i instituta, a posebice komentari i zapažanja koja uz njih iznosi, otvaraju nam nove horizonte u sagledavanju problema kojima se bavi znanost međunarodnog prava. Riječ je, dakle, o djelu iznimne teorijske vrijednosti i znanstvene erudicije koje čitatelju omogućava stjecanje novih znanja ne samo iz te grane prava,

nego i iz opće diplomatske povijesti kao i drugih disciplina korisnih za naobrazbu intelektualaca. Uz zadovoljstvo čitanja, ostaje nam uputiti iskrene čestitke profesoru Deganu na vrhunskom znanstvenom djelu kojim se još jednom potvrdio kao uzor svima koji se u nas bave pitanjima međunarodnog prava.

Dr. sc. Marina Vokić Žužul, viša asistentica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

MEĐUNARODNO PRAVO
(INTERNATIONAL LAW)

Vladimir – Đuro Degan
Školska knjiga, Zagreb, 2011, 923 pages

The third edition of Professor Degan's textbook is a clear, authoritative and comprehensive survey of contemporary international law. Revised and updated, this new edition takes into account developments in international law since the publication of the second edition in 2006.

The author divided the subject matter of this textbook into six parts.

The introductory part deals with the legal nature and historical development of international law, the question of its relationship with national law and some other general problems.

In the second part, the author analyses various sources of international law. He starts with the general principles of law, which is followed by customary law and the law of international treaties. Further, he continues with an explanation of the importance of unilateral acts of state as a source of international law.

The third part – "International Community" is a systematic analysis of subjects of international law – states, other territorial entities and international organizations. The author explains how states and international organizations, especially the United Nations, make and use international law. Special attention is paid to the position of individuals in this law.

The fourth part – "Objects in international law" begins with explanations related to the issue of the state territory, airspace and outer space. The author continues with the elaboration on the historical development of international law of the sea. In the second and third chapters, he analyses the legal regimes of different maritime areas – internal waters, archipelagic waters of the archipelagic states, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf. Special attention is devoted to delimitation of these zones between states. In the following chapters, the author deals with relevant questions regarding the high seas, the international seabed and international straits.

In the fifth part of this textbook Professor Degan elaborates on the problem of the peaceful settlement of disputes and the maintenance of peace. He emphasizes the role of the United Nations and other international organizations concerning the maintenance of international security and peace.

In the final part, the author explains several important topics related to the law of armed conflicts and humanitarian law, such as the international and non-international armed conflicts, neutrality in an armed conflict, maritime warfare and the protection of specific persons – wounded, sick and shipwrecked persons, prisoners of war and civilians.

This book reflects the breadth and diversity of the contemporary international law. It is written very concisely, systematically and in a highly readable style. Therefore, it will be a precious and an irreplaceable source of information to all who have an academic or a practical interest in this field.

EUROPSKO PROMETNO PRAVO

Autori: Nikoleta Radionov, Tamara Ćapeta, Jasenko Marin, Božena Bulum, Ana Kumpan, Nikola Popović, Iva Savić
Urednici: Nikoleta Radionov, Jasenko Marin
Zagreb, 2011., 526 str., Izdavač: Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

U izdanju Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu objavljena je knjiga pod naslovom "Europsko prometno pravo", grupe autora (dr. sc. Nikoleta Radionov – izvanredni profesor pomorskog i općeprometnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu; dr. sc. Tamara Ćapeta – redovni profesor europskog javnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu; dr. sc. Jasenko Marin – izvanredni profesor pomorskog i općeprometnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu; dr. sc. Božena Bulum – znanstveni suradnik Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti; dr. sc. Ana Kumpan – docent Pravnog fakulteta Univerziteta Union, Beograd; mr. sc. Nikola Popović – član Vijeća Hrvatske agencije za poštu i elektroničke komunikacije, vanjski član Upravnog vijeća Agencije za regulaciju tržišta željezničkih usluga; Iva Savić – znanstveni novak, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu).

Riječ je o prvoj hrvatskoj publikaciji koja na sveobuhvatan, jasan i sustavan način daje prikaz razvoja opsežne pravne stečevine Europske unije (*acquis communautaire*) u području prometa, od početaka europskih integracija do danas. Relevantna pravna stečevina Europske unije prikazana je i obrađena zaključno sa stanjem u ljeto 2010. godine. U ovom djelu sadržan je sažet prikaz preko 300 propisa prometnog prava Europske unije, više od 100 sudskih presuda Europskog suda i nacionalnih sudova, te 70–ak strateških dokumenata Europske unije. Zanimljivo je napomenuti da je, prema našim saznanjima i dosadašnjim istraživanjima, kao takva ova knjiga jedinstvena čak i u međunarodnim razmjerima. Naime, i strana je literatura vrlo oskudna po pitanju sustavnog i sveobuhvatnog obrađivanja europskog prometnog prava te bismo ovu knjigu eventualno mogli usporediti tek s dvije do tri publikacije u dostupnoj nam svjetskoj literaturi. Djelo je rezultat višegodišnjeg rada i znanstvenog istraživanja sedmero autora u području prometnog prava i politika Europske unije, ali i tržišnog natjecanja, zaštite okoliša i prava putnika u pojedinim prometnim granama. Konkretno, knjiga je objavljena kao jedan od ključnih rezultata znanstvenog projekta Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu pod naslovom "Hrvatsko transportno pravo i izazovi jedinstvenog tržišta Europske unije", financiranog od Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa RH od 2007. do 2011.

Europska je unija u posljednjih nekoliko godina u cilju jačanja prometnog sustava, kojemu se pridaje prioritetno značenje u stvaranju jedinstvenog europskog tržišta, pokrenula inicijativu za stvaranje tzv. Prometne zajednice (eng. *Transport*

Community) s Hrvatskom i državama jugoistočne Europe (Bosna i Hercegovina, Srbija, Makedonija, Crna Gora, Kosovo i Albanija). Usporedo s tom inicijativom, nastavljaju se i pregovori s ostalim susjednim državama te mediteranskim zemljama u smjeru širenja glavnih transeuropskih prometnih pravaca. Pri tome bi ulazak država jugoistočne Europe u Prometnu zajednicu značio širenje unutarnjeg tržišta Europske unije na područje tih država i primjenu punog opsega pravne stečevine Europske unije u području prometa prije punopravnog članstva i neovisno o punopravnom članstvu tih država u Europskoj uniji. Prema tome, u ovo vrijeme kada se Hrvatska konačno približava punopravnom članstvu u Europskoj uniji, dok bi se zemlje jugoistočne Europe uskoro mogle naći u Prometnoj zajednici, možemo reći da je ova knjiga izašla upravo u trenutku kada je ona najpotrebnija i najaktualnija, i to ne samo hrvatskoj javnosti, već i u ostalim zemljama regije. Opisani procesi europskih integracija za sobom nužno povlače potrebu poznavanja, prilagodbe i primjene velikog broja propisa pravne stečevine Europske unije u području prometa. Ključna će za opstanak domaćih prometnih industrija navedenih država, uključujući posebno i Hrvatsku, biti njihova brza prilagodba takvom novom izuzetno kompetitivnom okruženju. U tom smislu, ova je knjiga upravo izvrsna literatura za svakog čitatelja koji se želi u relativno kratkom vremenu upoznati i dostatno informirati o određenom pitanju ili području europskog prometnog prava. Međutim, pri tome treba imati u vidu da ona nije pisana s namjerom davanja prikaza i analize kompletnog pozitivnog europskog prometnog prava u svakom trenutku. To bi uostalom bilo i nemoguće, s obzirom na iznimno velik opseg i dinamičnost ovog pravnog područja, tj. na činjenicu da se pravno uređenje vrlo velikog broja pitanja koja su predmet ovog djela mijenja gotovo na dnevnoj osnovi. U ovoj će knjizi čitatelj pronaći pojašnjenje konteksta u kojem se europsko prometno pravo razvijalo, faze toga razvoja i probleme na koje se pritom nailazilo te razloge zbog kojih ono ima današnji sadržaj i značenje. Stoga, čitatelj od ove knjige može očekivati da mu ona bude koristan priručnik za razumijevanje ove složene i zahtjevne grane europskog prava i putokaz za iznalaženje odgovora na konkretna pitanja vezana uz pozitivno pravno uređenje pojedinih odnosa iz područja prometa. Važno je napomenuti i to da, s obzirom da je knjiga namijenjena čitateljima iz šire regije, ona je ograničena na prikaz europskog prometnog prava bez sadržajnih poveznica s hrvatskim prometnim pravom i pitanjima njegovog usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije u području prometa.

Sadržaj ove knjige podijeljen je u dva velika dijela – opći i posebni. Opći dio, koji se sastoji od jednog poglavlja, prikazuje razvoj, položaj i značenje europskog prometnog prava i politike u kontekstu Osnivačkih ugovora te doktrinarnih problema koji su se javljali u tumačenju odredbi o prometu Osnivačkih ugovora kao i njihovih rješenja. U posebnom dijelu koji se sastoji od šest poglavlja izložen je pregled važećeg europskog prometnog prava u pojedinim granama prometa. U nastavku navodimo naslove i autore pojedinih poglavlja knjige:

I. Prometno pravo i politika Europske unije (prof. dr. sc. Tamara Ćapeta)
II. Željeznički promet (prof. dr. sc. Nikoleta Radionov)
III. Cestovni promet (dr. sc. Ana Kumpan)
IV. Promet unutarnjim plovnim putovima (prof. dr. sc. Jasenko Marin)
V. Odredbe prava Europske unije s horizontalnim učinkom u kopnenom prometu (mr. sc. Nikola Popović)
VI. Pomorski promet (dr. sc. Božena Bulum)
VII. Zračni promet (Iva Savić, dipl. iur.)

U prvom poglavlju knjige, koje ujedno čini njen opći dio, autorica iznosi neke opće napomene o prometnom pravu i politici Europske unije. Ona ispituje kako se i zašto Europska unija uključila u regulaciju u području prometa, od uvrštavanja ovlasti za uspostavu zajedničke prometne politike na europskoj razini u Osnivački ugovor još pedesetih godina dvadesetog stoljeća pa do suvremenog razvoja europske prometne politike (projekt unutarnjeg tržišta, Bijela knjiga Komisije o dovršenju unutarnjeg tržišta iz 1985., Jedinstveni europski akt iz 1987., održiva integrirana prometna politika). Autorica objašnjava kako pravo Europske unije oblikuje prometno pravo primjenjivo u državama članicama, s jedne strane djelujući kao instrument negativne integracije, tj. deregulatorno, zabranjujući primjenu onih nacionalnih pravnih pravila o prometu koja su u sukobu s europskim pravilima, te s druge strane kao instrument pozitivne integracije pružajući pravni temelj za donošenje zajedničkih pravnih normi koje uređuju promet. Ona tumači kako funkcionira specifična podjela ovlasti između Europske unije i država članica u području prometa i posebno koje su vanjske ovlasti Europske unije u području prometa. Konačno, autorica pojašnjava postupak donošenja prometnog zakonodavstva u Europskoj uniji, ovlasti i ulogu pojedinih institucija Europske unije u tom postupku, posebno kad je riječ o internim odlukama u sektoru prometa, odnosno o sklapanju međunarodnih ugovora u području prometa.

U drugom poglavlju koje se bavi željezničkim prometom autorica govori o razvoju zajedničke prometne politike u toj grani prometa, zatim o restrukturiranju željeznica u smjeru razdvajanja djelatnosti upravljanja infrastrukturom od djelatnosti prijevozništva te o slobodi pružanja usluga željezničkog prijevoza u vezi sa stvaranjem unutrašnjeg tržišta tih usluga, najprije otvaranjem tržišta prijevoza robe (kombinirani prijevoz, međunarodni robni prijevoz), a potom i liberalizacijom tržišta putničkog prijevoza. S tim u vezi autorica prikazuje razvoj zakonodavstva Europske unije kojemu je cilj bio integrirati već postojeće željezničke sustave putem harmonizacije tehničkih standarda na razini Unije te osigurati pravedan i učinkovit sustav naplate naknade za pristup na infrastrukturu, a time i pravednu tržišnu utakmicu između željezničkih operatora kao i između željeznica i drugih grana prije-

voza. Pri tome se autorica posebno bavi europskim zakonodavstvom o licenciranju željezničkog poduzetništva, o raspodjeli trase i naknadama za korištenje željezničkom infrastrukturom (tarife). Nadalje, autorica analizira neka pitanja tržišnog natjecanja u željezničkom prometu, osobito pitanje opće zabrane državnih potpora koje remete tržišnu utakmicu na unutarnjem tržištu, uz iznimno moguću dodjelu državnih potpora željeznicama u posebno reguliranim slučajevima. Zatim, autorica tumači problematiku harmonizacije europske regulative usmjerene na interoperabilnost[1] i sigurnost željezničkog prometa. Dan je i cjelovit prikaz zaštite prava korisnika željezničkog prijevoza po europskoj regulativi, osobito prava putnika, ali i korisnika prijevoza robe željeznicom. Konačno autorica izlaže i europsku regulativu o posebnim socijalnim pitanjima vezanim uz željeznice, tj. o radnom vremenu i uvjetima rada posade vlakova.

U trećem poglavlju koje se bavi cestovnim prometom autorica iznosi pravni okvir uređenja pristupa djelatnosti cestovnog prijevoza u Europskoj uniji, posebno pojašnjavajući uvjete za pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika. Govoreći o problematici pristupa tržištu usluga cestovnog prijevoza, tj. slobode pružanja usluga cestovnog prijevoza, autorica izlaže europsku regulativu o licenciranju cestovnih prijevoznika i atestiranju vozača, zatim posebno o uvjetima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza robe odnosno putnika, a posebno o uvjetima za pristup tržištu u kabotaži, nadalje o mehanizmima intervencije u slučaju krize ili poremećaja na tržištu, te o određivanju cijene prijevoza (tarife). Obrađena su neka pitanja tržišnog natjecanja u cestovnom prometu kao što su pitanje zabranjenih sporazuma poduzetnika u sektoru cestovnog prometa i iznimaka od te načelne zabrane, zatim pitanje zabrane diskriminacije (posebno u određivanju cijena, vozarine u cestovnom prijevozu) te pitanje državnih potpora u cestovnom prometu. Nadalje, autorica izlaže o europskim tehničkim standardima i standardima sigurnosti u cestovnom prometu (vozačke dozvole, režim kvalifikacija i kontinuiranog obrazovanja profesionalnih vozača, harmonizacija tehničkih odredbi koje se primjenjuju na vozila, prijevoz opasnih i štetnih tvari cestom), o fiskalnim odredbama (zajednički režim poreza na dohodak, ukidanje dvostrukog oporezivanja na vozila, naknade za uporabu i registraciju vozila te za korištenje cestama, režim poreza na energetske proizvode) te o socijalnim propisima (o vremenu vožnje i odmora vozača u cestovnom prometu, o prilagođavanju radnog vremena zaposlenih u sektoru cestovnog prometa). Konačno, autorica je posebno potpoglavlje posvetila vanjskim odnosima Europske unije u opsegu u kojem se oni tiču cestovnog prometa u užem smislu, kao što su Sporazum o europskom gospodarskom prostoru (Dodatak XIII), Sporazum o međunarodnom

[1] Interoperabilnost znači sposobnost prometovanja kompozicije vlaka na različitim dijelovima željezničke mreže, bez obzira na njihove tehničke i tehnološke neujednačenosti.

prijevozu putnika cestom povremenim prijevozom autobusima, Interbus sporazum, Sporazum sa Švicarskom o prijevozu robe i putnika željeznicom i cestom, i dr. Eventualno bi se moglo primijetiti da u ovom poglavlju nedostaje prikaz pravnog uređenja zaštite potrošača u cestovnom prometu, tj. zaštite prava putnika odnosno korisnika usluga prijevoza robe cestom.

U četvrtom poglavlju autor se bavi regulativom europske unije u području prometa unutarnjim plovnim putovima. Izložen je pravni okvir uređenja te grane prometa, počevši od klasifikacije europskih plovnih putova, pa do problematike višestrukog pravnog okvira, posebno kad je riječ o Centralnoj komisiji za plovidbu Rajnom ustanovljenoj Konvencijom o plovidbi Rajnom, Mannheim, 1868., zatim Dunavskoj komisiji ustanovljenoj Konvencijom o režimu plovidbe Dunavom, Beograd, 1948., te Međunarodnoj komisiji za slijev rijeke Save osnovanoj na temelju Okvirnog sporazuma o slijevu rijeke Save, Kranjska Gora, 2002. Autor pojašnjava povijesno politički kontekst u kojem se razvijalo europsko pravno uređenje prometa u unutarnjim plovnim putovima, još od Sporazuma o cijenama i uvjetima prijevoza ugljena i čelika na Rajni, 1958. pod okriljem Europske zajednice za ugljen i čelik, pa do Integriranoga europskog akcijskog programa za prijevoz unutarnjim plovnim putovima (NAIADES), 2006. koji je još uvijek u fazi implementacije. Nadalje, govoreći o funkcioniranju tržišta prijevoza unutarnjim plovnim putovima, tj. uvjetima pod kojima poduzetnici mogu djelovati na tržištu pružanja usluga prijevoza u toj grani prometa, autor tumači kako je Europska unija prevladala problem prekapacitiranosti toga tržišta, tj. problem prevelikog broja plovila u odnosu prema tržišnoj potražnji za tim uslugama. Izložene su mjere koje je Zajednica poduzela u cilju strukturnog unapređenja u prijevozu unutarnjim putovima (smanjenje broja plovila uz obeštećenje vlasnika, pomlađivanje flote). Važan dio funkcioniranja toga tržišta čine pravila o sklapanju brodarskih ugovora i određivanju cijena, a posebno je pitanje uređenja pristupa tržištu prijevoza na Rajni, kao najznačajnijem europskom plovnom putu. Iznesene su i glavne razlike u regulativi koja se odnosi na kabotažu od one koja se odnosi na međunarodni prijevoz robe i putnika unutarnjim plovnim putovima između država članica. Nadalje, u ovom se poglavlju govori o "uvjetima za pristup profesiji", tj. o pristupu djelatnosti prijevoza unutarnjim plovnim putovima. Regulativa je usmjerena na olakšavanje pristupa prijevozničkom zanimanju i ostvarenje slobode osnivanja prijevozničkih poduzetnika. Posebnu pažnju autor je posvetio pitanjima pravnog uređenja sigurnosti plovidbe unutarnjim plovnim putovima i zaštiti okoliša (pravilima o osposobljenosti zapovjednika plovila, tehničkim uvjetima za plovila, riječnim informacijskim servisima, prijevozu opasnih stvari). Konačno, autor izlaže sustav zaštite prava korisnika usluga u prometu unutarnjim plovnim putovima, koji posebno obuhvaća pitanja odgovornosti brodovlasnika i prijevoznika za štetu te pitanja zaštite prava putnika.

U petom poglavlju u kojem se obrađuju odredbe prava Europske unije s horizontalnim učinkom u kopnenom prometu, tj. u području željezničkog i cestovnog prijevoza te prijevoza unutarnjim plovnim putovima, autor se posebno bavi problematikom tržišnog natjecanja u kopnenom prometu. Konkretno, riječ je o regulativi koja se bavi pitanjima zabranjenih sporazuma, zlouporabe vladajućeg položaja i kontrole koncentracija, zatim pitanjima državnih potpora u kopnenom prometu, te pitanjima politike cijena (sprečavanje svakog oblika diskriminacije cijenama ili drugim uvjetima kojima se narušava slobodan protok robe). Konačno, u okviru ovoga poglavlja autor posebnu pažnju posvećuje vrlo složenom pravnom okviru pravila o prijevozu opasnih i štetnih tvari kopnenim prometnim putovima unutar Europske unije i problematici unifikacije pravnog uređenja ovog pitanja.

Šesto poglavlje obrađuje europsko pomorsko pravo. Autorica govori o začecima tog područja europskog prava u okviru Osnivačkih ugovora, zatim o njegovom razvoju vezanom uz razvoj zajedničke europske pomorske politike te europske lučke politike. Izložen je režim zaštite slobode pristupa tržištu, tj. pružanja usluga pomorskog prijevoza, koji posebno obuhvaća propise o pristupu tržištu pomorskog prometa Europske unije iz 1986., zatim propise o pristupu tržištu pomorske kabotaže Europske unije iz 1992., osobito o otvaranju tržišta pomorske kabotaže i o osobama ovlaštenim pružati usluge pomorske kabotaže u Europskoj uniji, te propise o posadi broda. Posebnu pažnju autorica je u tom kontekstu posvetila problematici javnih usluga, tj. mogućnosti država članica da interveniraju na tržištu pomorske kabotaže tako da brodarima koji pružaju redovitu uslugu kod otočne kabotaže odrede obvezu izvršavanja javne usluge, s obzirom da je riječ o posebnom javnom interesu povezivanja europskih otoka s kopnom. Nadalje, autorica obrađuje režim zaštite slobode pružanja lučkih usluga, te u tom kontekstu daje prikaz prakse Europskog suda i Komisije u svezi s pristupom tržištu lučkih usluga. Posebno pojašnjava i značenje tzv. Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997., novine koje ona donosi i njene konkretne reperkusije u procesu liberalizacije lučkog sektora. U dijelu u kojem se bavi pitanjima tržišnog natjecanja u pomorskom prometu autorica obrađuje posebne odredbe prava tržišnog natjecanja u tom sektoru kojima se implementiraju opća načela utvrđena prometnim odredbama Osnivačkih ugovora. Posebnu pažnju autorica posvećuje pitanju opće zabrane sporazuma o usklađenom djelovanju između linijskih prijevoznika, te skupnim izuzećima za pojedine vrste takvih sporazuma. U tom kontekstu obrađuje se složena pravna problematika linijskih konferencija i linijskih konzorcija. Nadalje, autorica analizira učinak specijalne europske regulative o zaštiti tržišnog natjecanja u pomorskom prometu na brodarske poolove, tj. specifične horizontalne sporazume plovidbenih poduzetnika u slobodnoj plovidbi. Zatim, daje se zanimljiv prikaz prakse Europskog suda u pitanjima zlouporabe vladajućeg položaja na tržištu pomorskih prijevoznika, tj. o primjeni čl. 102.

Ugovora o funkcioniranju Europske unije (Lisabonski ugovor, 2009.) na pomorske prijevoznike. Autorica se bavi i posebnim pitanjima tzv. koncentracije pomorskih prijevoznika[2], zatim provedbe pravila tržišnog natjecanja u pomorskom prometu te državnih potpora u pomorskom prometu. Kad je riječ o tržišnom natjecanju u lučkom sektoru, uključujući tržišno natjecanje između luka Europske unije i ono unutar njih (tj. među pružateljima iste lučke usluge), u ovom je poglavlju iznesen prikaz prakse Europskog suda iz predmetnog područja i razmotrena je problematika državnih potpora u segmentu morskih luka. Posebnu je pažnju autorica posvetila pitanjima sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite morskog okoliša, posebno odgovoru Europske unije na onečišćenje mora nakon nesreće tankera *Amoco Cadiz* 1978., razvoju koncepta nadzora države luke početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća, zajedničkoj europskoj politici o sigurnim morima nakon nesreća brodova *Aegean Sea* i *Braer* 1992. godine, europskim sigurnosnim standardima za putničke brodove koji se uvode nakon potonuća trajekata *Herald of Free Enterprise*, 1987. godine i *Estonia*, 1994. godine, te odgovoru na potonuće tankera *Erika*, 1999. i *Prestige*, 2002., kao i trećem paketu mjera Europske unije o pomorskoj sigurnosti (o kvaliteti europske zastave, o klasifikacijskim društvima, o nadzoru države luke, o nadzoru pomorske plovidbe, o istragama pomorskih nesreća, o odgovornosti prijevoznika i naknadi štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, te o osiguranju odgovornosti brodara za pomorske tražbine). Konačno, autorica obrađuje i poseban režim sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka kojim Europska unija implementira odredbe i preporuke Međunarodnog pravilnika o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora, 2002. (ISPS kodeks) usvojen u okviru Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS konvencija).

U sedmom poglavlju autorica izlaže pravni okvir uređenja zračnog prometa u Europskoj uniji, čiji je specifičan razvoj od prve međunarodne konvencije zračnog prijevoza (Pariška konvencija, 1919.), zatim Čikaške konvencije, 1944. i načela suverenosti država nad njihovim zračnim prostorom bio uvjetovan specifičnim povijesno-političkim okolnostima u svijetu općenito, izvan sfera EU. Autorica pojašnjava sustav zračnih sloboda (pet osnovnih i četiri izvedene), kabotaže i državne pripadnosti zrakoplova koji proizlaze iz Čikaške konvencije, 1944. te IATA i IASTA sporazuma zaključenih u dodatku toj konvenciji, te obrazlaže kako su u tridesetogodišnjem razdoblju od tzv. Bermuda I sporazuma iz 1946. između Velike Britanije i SAD-a, pitanja odvijanja zračnog prijevoza i pružanja zračnih usluga između država

[2] Riječ je o spajanju ili pripajanju dvaju ili više pomorskih prijevoznika i stjecanju kontrole jednog poduzetnika nad drugim, kao i suradnji prijevoznika u okviru tzv. globalnih saveza, najčešće s ciljem poboljšanja efikasnosti poslovanja, što se povezuje s rastom trgovine i globalizacijom te kontejnerizacijom.

bila regulirana nizom sličnih bilateralnih međunarodnih ugovora. Nadalje, izložen je sustav međunarodnih vladinih (Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva – ICAO, europske vladine organizacije zračnog prava) te nevladinih organizacija zračnog prava (Međunarodno udruženje zračnog prometa – IATA, Udruženje europskih zračnih prijevoznika – AEA, Europsko udruženje regionalnih zračnih prijevoznika – ERA). Autorica govori o začecima europskog zračnog prava i posebno predviđenom sustavu za zračni promet u okviru prometnih odredaba Osnivačkih ugovora, izdvojenom od onog za kopneni promet, te o relevantnoj praksi Europskog suda koja je razriješila problem blokade razvoja jedinstvene zračne politike krajem sedamdesetih i početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća. Posebno, autorica ukazuje na ideju liberalizacije zračnog prometa i cijelog zračnog tržišta na kojoj je zasnovan razvoj zračnog prometa u okviru stvaranja unutarnjeg tržišta Europske unije. U tom kontekstu pojašnjava se uloga i značenje europskih organizacija zračnog prava za jedinstveno uređenje zračnog prometa u Europskoj uniji (Europska konferencija civilnog zrakoplovstva – ECAC, Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe – EUROCONTROL, Europska agencija za zrakoplovnu sigurnost – EASA). Autorica analizira prve europske propise o slobodi pružanja usluga zračnog prijevoza, tj. o pristupu zračnih prijevoznika linijama i uslugama te raspodjeli kapaciteta iz osamdesetih godina prošlog stoljeća, zatim prikazuje proces približavanja Europske unije liberaliziranom linijskom prijevozu tijekom devedesetih godina prošlog stoljeća, koji rezultira brisanjem sustava bilateralnih ugovora o priznavanju zračnih sloboda i stvaranjem zajedničkog zračnog teritorija Europske unije za sve zračne prijevoznike Europske unije, uključujući i kad je riječ o kabotaži. Autorica posebno govori o pravnom uređenju licenciranja zračnih prijevoznika, uključujući specifičan problem zrakoplova u leasingu koji nisu registrirani u EU, zatim o razvoju tarifnog sustava za određivanje cijene prijevoza, o pitanju pristupa zračnim lukama i tzv. raspodjeli slotova[3] u zračnim lukama Europske unije, te o liberalizaciji tržišta zemaljskih usluga (opsluživanje putnika u zračnim lukama, prihvat i otprema putničke prtljage ili tereta, usluge navođenja i parkiranja zrakoplova, opskrba zrakoplova gorivom, održavanje zrakoplova, upravljanje poštom i teretom, itd.). U dijelu u kojem obrađuje materiju tržišnog natjecanja u zračnom prometu autorica tumači specifičnosti primjene odredbi Osnivačkih ugovora o tržišnom natjecanju na zračni promet, iznoseći relevantne predmete iz prakse Europskog suda posebno kad je riječ o zabranjenim sporazumima, zatim o zlouporabi vladajućeg položaja na unutarnjem tržištu. Zatim su prikazane posebne odredbe prava tržišnog natjecanja u sektoru zračnog prometa, i to one o zabranjenim sporazumima među zračnim prijevoznicima te posebnim izuzećima od tih zabrana, kao i o zlouporabi vladaju-

3 Riječ je o pristupu pistama i infrastrukturi neke zračne luke.

ćeg položaja zračnih prijevoznika. Iznesena je i pravna regulacija vezana uz pojavu koncentracija zračnih prijevoznika, te režim državnih potpora. Posebno potpoglavlje autorica je posvetila vanjskim odnosima Europske unije u području zračnog prometa, uključujući tzv. "open skies" ugovore, nove bilateralne ugovore i horizontalne sporazume, koncept europskog zajedničkog zračnog prostora koji uz unutarnje tržište Europske unije obuhvaća i ostale države sa šireg europskog područja, odnose Europske unije i SAD-a u pitanjima zračnog prometa te odnose Europske unije s drugim globalnim partnerima. U dijelu u kojem se bavi pitanjima sigurnosti zračnog prometa, autorica prikazuje europsku regulaciju koja se tiče tehničkih standarda za siguran zračni prijevoz, zatim istraga zrakoplovnih nesreća te odgovornosti zračnog prijevoznika, a potonju stavlja u kontekst Varšavskog sustava odnosno režima Montrealske konvencije. U ovom kontekstu autorica pojašnjava i ulogu Europske unije u promicanju sigurnosti zračnog prometa na globalnoj razini (sustav tzv. "crnih lista" zrakoplova, međunarodna suradnja). Obrađena je i problematika zaštite okoliša u području zračnog prometa (regulativa vezana uz upravljanje bukom u zračnim lukama, te uz upravljanje emisijama štetnih plinova). Autorica sustavno prikazuje europski režim sigurnosne zaštite zračnog prometa koji se razvio nakon terorističkih napada od 11.9.2001. kao i ulogu Europske unije u međunarodnoj suradnji u pitanjima sigurnosne zaštite civilnog zrakoplovstva (uspostava sustava jednokratnog zaštitnog pregleda putnika ili "one-stop security" Europske unije s trećim državama; sporazum Europske unije i SAD-a o korištenju podacima o putnicima koji putuju u ili iz SAD-a). Konačno, izložen je veoma uznapredovao europski režim zaštite prava korisnika zračnog prijevoza. Posebno, prikazana je regulativa vezana uz prava putnika u slučajevima uskraćenog ukrcaja, otkazanog leta i duljeg kašnjenja u polasku, a posebno je razmotreno i pitanje ostvarivanja navedenih prava putnika. Izloženi su i europski propisi o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti. Kao i u prethodnim poglavljima, sva izlaganja su popraćena obrađenom relevantnom praksom Europskog suda.

Uzevši u obzir da prema nekim procjenama pravna stečevina Europske unije u području prometa obuhvaća i do 10% cjelokupne pravne stečevine Europske unije, te da je riječ o ogromnom broju pravnih propisa i odnosa koji su se razvijali tijekom proteklih 60-ak godina, može se slobodno reći da su autori s uspjehom obavili vrlo ambiciozan zadatak približivši čitatelju ovu iznimno složenu i zahtjevnu materiju, prikazujući je koherentno na jasan i čitljiv način. Poseban učinak odredbi o prometu u Osnivačkim ugovorima, spor i mukotrpan razvoj zajedničke prometne politike Europske unije tijekom desetljeća, te suvremeno pravno uređenje brojnih pitanja u svim granama prometa u Europskoj uniji, poput državnih potpora, tržišnog natjecanja, liberalizacije tržišta, zaštite okoliša ili prava putnika, neke su od tema koje su po prvi puta sustavno obrađene u ovoj knjizi. Obrađujući ovo područje europskog

prava koje inače nije dostatno pokriveno postojećom literaturom, knjiga omogućuje čitatelju da iznimno velik broj europskih pravnih pravila iz područja prometa smjesti u povijesni kontekst. Pred ulazak Hrvatske u Europsku uniju i nužne reforme koje slijede, ovo će djelo biti nezaobilazna literatura za svakog sudionika u dinamičnom i složenom tržištu prometnih usluga. Osim toga, knjiga će biti zanimljiva studentima europskog prava, znanstvenicima i istraživačima koji se bave prometnim pravom, kao i ekspertima u području europskog i prometnog prava zaposlenima u državnoj upravi.

Dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, asistentica
Jadranski zavod HAZU

Summary:

EUROPSKO PROMETNO PRAVO (EUROPEAN TRANSPORT LAW)

Authors: Nikoleta Radionov, Tamara Ćapeta, Jasenko Marin, Božena Bulum, Ana Kumpan, Nikola Popović, Iva Savić
Editors: Nikoleta Radionov, Jasenko Marin
Zagreb, 2011, 526 pages, Publisher: Law Faculty, University of Zagreb

The book represents the first Croatian publication dealing with European transport law in a synthetic, clear and systematic manner. It deals with a large body of acquis communautaire *and EU policy in relation to transport, covering their development from the early days of the European integration until today. This book provides a succinct account of over 300 legislative acts of EU transport law, more than 100 decisions of the European Court of Justice and the national courts of the EU Member States, and around 70 EU strategy papers. As such, it is a rare example in the existing literature. The book is a result of several years of research by seven authors in the field of EU transport law and policy, but also in the field of competition law, the protection of environment and consumer protection in relation to particular modes of transport.*

Over the past few years, the EU has initiated a creation of the so-called Transport Community with the aim of fostering the system of transport which has an important role in the development of a single European market. The Transport Community would include Croatia and the other states of the southeastern Europe (Bosnia & Herzegovina, Serbia, the Former Yugoslav Republic of Macedonia, Montenegro, Kosovo and Albania). Concurrently, negotiations are taking place with the other neighbouring and Mediterranean countries with the aim of expanding the main Transeuropean axes. The creation of the Transport Community would effectively mean an expansion of the internal EU market to the territory of the southeastern European states, and the direct application of the entire body of EU transport law in those states, prior to and regardless of their membership in the EU. Considering that Croatia is in the final stage of joining the EU and that the potential creation of the Transport Community is approaching, it is fair to state that this book has been published at the time when it is most topical, not only for the Croatian public, but also for the public of other countries in the region. The mentioned processes of the European integration inevitably require the knowledge of, the compliance with and the implementation of a large body of EU transport law. Fast adaptation to the new competitive environment shall be crucial for the survival of the

domestic transport industries of respective countries, including Croatia in particular. In that respect, this book is actually an excellent literature for every reader who needs to get rather quickly acquainted to and substantially informed of a particular question or area of EU transport law. However, it is important to keep in mind that the intention of this book is not to provide for a complete analysis of the entire positive EU transport law at any moment in time. In fact, it would be an impossible mission, considering the extent and the dynamics of this area of EU law. This book provides an explanation of the context in which EU transport law has evolved, of the phases of such development, of the problems that arose during such development and of the reasons for its present contents and role. Therefore, this book may be a useful manual for understanding this complicated and demanding area of EU law, also providing substantial guidelines for finding answers to concrete questions about the positive EU legal order in the field of transport. It is important to note that, since it is intended to target the public of all the countries in the region, the book is limited to the analysis of EU transport law without any reference to Croatian transport law and to the problems of its harmonisation with the acquis communautaire *in the field of transport.*

This book is divided into two main parts – general and special. The general part consists of one heading dealing with the development, role and nature of EU transport law and policy in the context of the EU treaties. The special part consists of six headings providing a review of the existing EU transport law relating to different fields of transport. The following are the titles and authors of the respective headings:

I. Transport law and policy in the European Union (Prof. Tamara Ćapeta, Ph.D.)

II. Railway transport (Prof. Nikoleta Radionov, Ph.D.)

III. Road transport (Ana Kumpan, Ph.D.)

IV. Inland waterways transport (Prof. Jasenko Marin, Ph.D.)

V. Horizontal rules of the law of the European Union in the mainland transport (Nikola Popović, LL.M.)

VI. Marine transport (Božena Bulum, Ph.D.)

VII. Air transport (Iva Savić, LL.M.)

Considering that EU transport law takes about 10% of the entire acquis communautaire*, consisting of a large amount of legislation, documents and case law that has developed over the past 60 years, it may safely be stated that the authors have successfully completed a very ambitious task of explaining this complicated and demanding area of law. Some of the topics that have been systematically covered for the first time in the Croatian literature are: special nature of the transport rules contained in the EU treaties, the slow and complicated development of the common*

European transport policy over the decades, modern legal order relating to all fields of transport, the liberalisation of market, competition, state aids, the protection of environment, consumer protection, and other. The book shall be interesting and useful to any participant in the dynamic and complicated market of transport services, as well as to students, scientists, researchers, professionals and government experts engaged in the field of EU law and policy and transport law.

UPUTE AUTORIMA

Časopis *Poredbeno pomorsko pravo (PPP) = Comparative Maritime Law* objavljuje priloge iz područja pomorskog prava, međunarodnog prava mora, radnog prava pomoraca, prijevoznog prava, zaštite okoliša (s pravnog aspekta) i ostalih područja koja se uklapaju u navedeni okvir.

Časopis se izdaje u tiskanom obliku, a u elektroničkoj verziji se radovi objavljuju na portalu HRČAK - hrvatskom nacionalnom portalu znanstvenih i stručnih časopisa, uz odgodu od jednog broja/godišta časopisa.

Kriteriji i postupci rada Uredništva:

- Uredništvo prima isključivo neobjavljene radove. Radove prihvaćene za objavljivanje ili već objavljene u PPP autor smije objaviti u drugim publikacijama samo uz dopuštenje Uredništva, ali u tom slučaju samo uz jasnu naznaku o njihovu objavljivanju u PPP.
- Prilozi za kategoriju znanstvenih i stručnih radova podliježu recenzentskom postupku i kategoriziraju se (izvorni znanstveni članak, prethodno priopćenje, pregledni znanstveni članak, stručni članak). Po dva recenzenta za svaki rad bira Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama. Recenzenti s autorima komuniciraju preko Uredništva. Ako recenzenti predlože izmjene, dopune i sl., kopije recenzija se šalju autoru na usvajanje.
- Za ostale priloge nije potrebna recenzija (prikazi domaće i strane sudske prakse, prijevodi međunarodnih unifikacijskih instrumenata, osvrti, izvješća sa znanstvenih i stručnih skupova, prikazi knjiga i časopisa te druge vrijedne informacije koje izabere Uredništvo). Za te priloge Uredništvo obavlja redakturu.
- Primljeni radovi koji neće biti usklađeni s Pravilima za pripremu rukopisa bit će vraćeni autorima.
- Autor(i) kategoriziranih radova besplatno dobiva ukupno 10 separata, uz 1 primjerak časopisa.
- Objavljivanjem rada u časopisu Uredništvo zadržava pravo nad tiskanom i elektroničkom inačicom priloga, o čemu se prethodno traži suglasnost samog autora, ispunjavanjem obrasca *Dopuštenje za objavljivanje elektroničke inačice rada*.

Pravila za pripremu rukopisa:

- Svaki rukopis mora sadržavati slijedeće cjeline: naslov, podatke o autoru, sažetak (na jeziku teksta), ključne riječi (na jeziku teksta), tekst članka, popis literature; na kraju: naslov (prijevod), sažetak (prijevod), ključne riječi (prijevod).

– Za **podatke o autoru** treba navesti: ime i prezime, akademsku titulu, zanimanje, email autora te točan naziv i sjedište ustanove u kojoj autor radi (te prijevod potrebnih pojmova).
– Za kategorizirane članke potrebno je dodati kratak i jasan **sažetak** (optimalni opseg sažetka je oko 250 riječi) te **ključne riječi**.
– **Jezik i pismo teksta**: Rad može biti napisan na hrvatskom jeziku ili na jednom od svjetskih jezika; i na latiničnom pismu.
– **Jezici sažetaka i ključnih riječi** su: hrvatski, engleski ili neki drugi jezik (ako se jezik članka razlikuje od navedenog).
– **Reference** u popisu literature na kraju rada (bibliografija) moraju biti u skladu s pravilima citiranja.

Primjeri:

članak u časopisu:
Prezime, Ime. Naslov članka. // Naziv časopisa. godište, broj (godina), str. od-do.
knjiga:
Prezime, Ime. Naslov. Broj izdanja. Grad izdavanja : Naziv izdavača, godina izd.
ili:
Naslov / urednik. Mjesto izdavanja : Izdavač, godina.
www izvori:
Prezime, I(me). Naslov teksta. Naziv web izvora. Godina. URL: http://www.... (datum posjete stranici).

– **Formati priloga**: na el. mediju za PC (ne Macintosh), obrada teksta programom Word for Windows (.doc), uobičajeni slikovni formati (.jpg) za ilustracije

Način predaje radova:

– Ako se šalje elektroničkom poštom: kompletan rad se šalje u privitku poruke, a posebno se prilažu kopije slikovnih priloga (ako postoje);
– Ako se šalje poštom (preporučena pošiljka): dva otisnuta primjerka s dvostrukim proredom + el. medij (CD, disketa i dr.)

Adrese za predaju radova:

Jadranski zavod jz@hazu.hr
Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti
Uredništvo "Poredbeno pomorsko pravo"
Frane Petrića 4
10000 Zagreb

Uredništvo