

ISSN 1331-9914

UDK 347.79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
ZAGREB

**POREDBENO
POMORSKO PRAVO**

**COMPARATIVE
MARITIME LAW**



KAZALA (141-158)

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**



KAZALA (141-158)

POREDBENO POMORSKO PRAVO - COMPARATIVE MARITIME LAW

Izdavač/Publisher

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

Za izdavača/For Publisher: Akademik Slavko Cvetnić

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

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

Uredništvo/Editorial Board:

Prof.dr. Luigi Condorelli, Université de Genève, Department de droit international public et organisation internationale; prof.dr. Charles Debattista, University of Southampton, Faculty of Law;

Prof.dr.sc.Vladimir-Đuro Degan, Jadranski zavod HAZU; prof.dr.sc.Velimir Filipović, Pravni fakultet, Zagreb; akademik Aleksandar Goldštajn, Zagreb; prof.dr.sc.Ivo Grabovac, Split; prof.dr.sc.Vinko Hlača, Rijeka; akademik Vladimir Ibler, Zagreb; prof.dr.sc.Srećko Jelinić, Pravni fakultet, Osijek; Igor Krković, odvjetnik, Rijeka; prof.dr.sc.Branimir Lukšić, Ekonomski fakultet, Split; prof.dr.sc. Drago Pavić, Split; prof.dr.sc.Berislav Pavišić, Pravni fakultet, Rijeka; dr.sc.Vesna Polić, Transportversicherungen, Allianz Suisse, Zürich; prof.dr.sc.Maja Seršić, Pravni fakultet, Zagreb; Zoran Tasić, Odvjetničko društvo Mačešić i partneri, Zagreb.

Izdavački savjet/Advisory Board:

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

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

Tehnička urednica/Editorial Secretary: Vlatka Živojnović

Financijska suradnja/ Our thanks for financial support to:

Poslijediplomski znanstveni studij "Pomorsko pravo i pravo mora" Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

Pretplate/Subscriptions:

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

Časopis izlazi: 1 puta godišnje

Naklada: 250 primjeraka

Prijelom i tisak/Print: Denona d.o.o., Ivanićgradska 22, rujan 2005.

SADRŽAJ

KAZALA za brojeve 141 do 158 (Marula Vujasinović)	1
--	---

Doc.dr.sc. Jasenko Marin , Pravno uređenje hipoteke na brodu u Republici Hrvatskoj (izvorni znanstveni članak)	25
--	----

Regulation of Ship Hypotheque in the Republic of Croatia (original scientific paper)	57
---	----

Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić , Granice pomorskog dobra u Primorsko- -goranskoj županiji (pregledni članak)	59
--	----

Maritime Domain Limits in the Primorsko – Goranska County (review)	67
---	----

Mr.sc. Željko Mišić , Otvorena pitanja u primjeni Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama s osvrtom na prijedlog izmjena i dopuna (stručni članak)	69
---	----

Unresolved Questions in the Application of the Maritime Domain and Seaports Act with Suggestions for Amendments (professional paper)	80
--	----

DOKUMENTACIJA

YORK-ANTWERP RULES, 1994/YORK-ANTWERP RULES, 2004	82
---	----

YORK-ANTWERPENSKA PRAVILA, 1994. (prema prijevodu: prof.dr.sc. Predraga Stankovića i prof.dr.sc. Drage Pavića) YORK-ANTWERPENSKA PRAVILA, 2004. (preveo: doc.dr.sc. Jasenko Marin)	83
---	----

Prof.dr.sc. Drago Pavić , York-Antwerpenska pravila, 2004. – Komentarske bilješke	123
---	-----

CONVENTION CONCERNING THE RECRUITMENT AND PLACEMENT OF SEAFARERS, 1996	130
---	-----

KONVENCIJA O ZAPOŠLJAVANJU I RASPOREĐIVANJU POMORACA IZ 1996. GODINE (prevela: doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	131
---	-----

PROTOCOL OF 2003 TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992 ·····	142
--	-----

PROTOKOL IZ 2003.GODINE UZ MEĐUNARODNU KONVENCIJU O OSNIVANJU MEĐUNARODNOG FONDA ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992. GODINE (prevela: Vlatka Živojnović) ·····	143
--	-----

Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić , Protokol iz 2003. godine uz Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine (Dopunski fond) – Komentarske bilješke ·····	173
---	-----

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: Rev t-173/2002-2, od 3. rujna 2002. Kupoprodaja broda – neispunjenje ugovorne obveze (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	175
---	-----

Sale of Ship - Non-Fulfilment of Contractual Obligation ·····	178
---	-----

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: II Rev-97/1994-2 od 2. travnja 1997. Oblik i bitni sastojci ugovora o zakupu broda (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	179
---	-----

Form and Essential Components of Charter by Demise ·····	181
--	-----

Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: Rev-3171/1995-2 od 7. listopada 1998. Nadležnost za odlučivanje u sporu za naknadu štete zbog ozljede na radu lučkog radnika (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	182
---	-----

Jurisdiction over the Settling of Disputes Arising from the Claims for Loss Caused by Physical Injury of a Dock Worker ·····	184
---	-----

Vrhovni sud Republike Hrvatske, rješenje broj: II Rev -18/1994-2, od 30. kolovoza 1995. Pogoršanje rizika zbog postupka ili po pristanku osiguranika (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	185
--	-----

Risk Increase by Reason of an Action of the Assured or With His Consent ·····	188
Vrhovni sud Republike Hrvatske, presuda broj: II Rev 49/1994-2 od 19. travnja 1994. Vozarina – način obračunavanja (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	189
Freight - Calculation Method ·····	191
Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda broj: XIV Pž-3350/00 od 9. srpnja 2002. Iskrčavanje člana posade zbog narušavanja sigurnosti plovidbe (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	192
Disembarkation of a Crew Member in Case of His Endangering the Safety of Navigation ·····	196
Trgovački sud u Splitu, presuda broj: VI-P-616/1997 od 15. ožujka 2000. Obilježja opasne stvari (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	197
Characteristics of a Dangerous Material ·····	207
Trgovački sud u Zagrebu, presuda broj: XXVI-P-1618/2000 od 3. svibnja 2004. Nesposobnost broda za plovidbu (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	208
Unseaworthiness of a Ship ·····	217
Trgovački sud u Zagrebu, presuda broj: L-P-1728/2003 od 24. studenog 2003. Stvarna nadležnost za postupanje u sporu za naknadu štete zbog smrti osobe na moru kao posljedice pomorske nezgode (prikaz: mr.sc. Vesna Skorupan) ·····	218
Real Competence for a Dispute about Compensation of Loss Due to Accidental Death of a Person at Sea ·····	220

IZVJEŠĆA

Mr.sc. Vesna Skorupan , Znanstveno-stručno savjetovanje "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Brijuni, 31. svibnja – 1. lipnja 2005 ·····	221
--	-----

PRIKAZI KNJIGA

Jasenko Marin, Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu 2005., VIII + 151 str. (prikaz: mr.sc.Vesna Skorupan) ······	231
Jasenko Marin, Contract of Carriage of Passengers and Passenger's Luggage by Sea, Faculty of Law, University of Zagreb, 2005, VIII + 151 pages ······	237
UPUTE AUTORIMA ······	239

“Poredbeno pomorsko pravo”: Kazala (od 1994. do 2004. godine)¹

BIBLIOGRAFSKO KAZALO

God. 36 (1994) broj 141-144

1. **Veršić Marušić, Melita; Vokić Žužul, Marina; Jakovina, Dražen:** Indeks brojeva 122-140 // UPP 36, 141-144 (1994), str. 1-29.
2. **Degan, Vladimir Đuro:** Razgraničenja morskih prostora u međunarodnoj sudskoj i arbitražnoj praksi // UPP 36, 141-144 (1994), str. 33-76.
3. **Jakaša, Branko:** Nekoliko napomena uz Pomorski zakonik // UPP 36, 141-144 (1994), str. 77-93.
4. **Filipović, Velimir:** Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja brodarove odgovornosti? // UPP 36, 141-144 (1994), str. 95-102.
5. **Seršić, Maja:** Šteta od onečišćenja mora naftom : obujam i popravljjanje // UPP 36, 141-144 (1994), str. 103-124.
6. **Ivković, Đorđe:** Pomorski tovarni list // UPP 36, 141-144 (1994), str. 125-132.
7. **Ivković, Đorđe:** Vjerojatnost poteškoća naplate kao temelj privremenih mjera na brodu po Međunarodnoj konvenciji o zaustavljanju brodova, 1952 // UPP 36, 141-144 (1994), str. 133-140.
8. **Grabovac, Ivo:** Pomorski zakonik : značajni zakonodavni pothvat uz poneku zamjerku i dvojbu // UPP 36, 141-144 (1994), str. 141-146.
9. **Stanković, Predrag:** Odredbe našeg novog Pomorskog zakonika koje se odnose na spašavanje na moru i vađenje potonulih stvari // UPP 36, 141-144 (1994), str. 147-152.
10. **Pavić, Drago:** Ugovor o pomorskom osiguranju prema Pomorskom zakoniku // UPP 36, 141-144 (1994), str. 153-164.
11. **Seršić, Maja:** Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara // UPP 36, 141-144 (1994), str. 165-171.
12. **Hlača, Vinko:** Brodogradnja u Pomorskom zakoniku // UPP 36, 141-144 (1994), str. 173-181.
13. **Borčić, Vojslav:** Ugovor o pomorskoj agenciji // UPP 36, 141-144 (1994), str. 183-191.

¹ Do broja 152 naslov časopisa je glasio “Uporedbno pomorsko pravo” (UPP), a dalje “Poredbeno pomorsko pravo” (PPP).

Od 1994. do 1997. godine tromjesečna se periodičnost počela smanjivati. Financijski su razlozi usporili pripreme oko izdavanja časopisa, ali je 2001. godine kontinuitet godišta nastavljen (od 39. na 40.), a periodičnost se svela na jedno izdanje godišnje. Tako je za 1997. tiskan broj 153-154, a 2001. godine broj 155.

14. **Tasić, Zoran**: Naknada štete iz ugovora o kupoprodaji broda i ugovora o gradnji broda prema engleskom pravu // UPP 36, 141-144 (1994), str. 193-200.
15. **Stanković, Predrag**: Izmjena pravila o zajedničkoj havariji // UPP 36, 141-144 (1994), str. 201-207.
16. **Stanković, Predrag**: York-Antwerpenska pravila 1974. uz izmjene iz 1990. ; York-Antwerpenska pravila 1994. (usporedni prikaz razlika) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 209-224.
17. **Vujović, Veljko**: Popravak broda i naknada štete : (prikaz presude) (1) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 225-226.
18. **Vujović, Veljko**: Ustup tražbine : (prikaz presude) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 227-228
19. **Vujović, Veljko; Jakaša, Branko**: Popravak broda i naknada štete : (prikaz presude i bilješka) (2) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 229-230.
20. **Vujović, Veljko**: Prijevoz robe željeznicom : (prikaz presude) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 231-233.
21. **Vujović, Veljko**: Ugovor o otpremničkom poslu : (prikaz presude) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 235-237.
22. **Vujović, Veljko**: Osiguranje tereta za štete nastale u prijevozu morem : (prikaz presude) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 239-241.
23. **Vujović, Veljko ; Jakaša, Branko**: Ugovor o osiguranju kredita : (prikaz presude i bilješka) // UPP 36, 141-144 (1994), str. 243-249.
24. **Vokić Žužul, Marina**: Izvješće s redovne skupštine Hrvatskog udruženja za pomorsko pravo // UPP 36, 141-144 (1994), str. 251-252.

God. 37, broj 145-148 (1995)

25. **Vokić Žužul, Marina**: Pedeset godina Jadranskog zavoda // UPP 37, 145-148 (1995), str. 1-6.
26. **Degan, Vladimir Đuro**: Maritime frontiers of the Republic of Croatia // UPP 37, 145-148 (1995), str. 7-38.
27. **Grabovac, Ivo ; Bolanča, Dragan** : Prijevoz robe morem - problematika ujedinjavanja // UPP 37, 145-148 (1995), str. 39-49.
28. **Filipović, Velimir**: Sloboda ugovaranja kod prijevoza robe morem u hrvatskom Pomorskom zakoniku // UPP 37, 145-148 (1995), str. 51-58.
29. **Pavišić, Berislav**: Slijepi putnici i kaznena odgovornost // UPP 37, 145-148 (1995), str. 59-72.
30. **Lukšić, Branimir**: Why is a review of the 1976 Convention on Limitation of Liability desirable? // UPP 37, 145-148 (1995), str. 73-82.
31. **Stanković, Gordan**: Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine // UPP 37, 145-148 (1995), str. 83-133.

32. **Tomljenović, Vesna:** Izvanugovorna odgovornost za štetu koju brod prouzroči okolišu i njena međunarodno privatnopravna regulativa // UPP 37, 145-148 (1995), str. 135-167.
33. **Tasić, Zoran:** International convention for the unification of certain rules relating to arrest of sea-going ships, 1952. ("The Arrest convention") : review of certain provisions // UPP 37, 145-148 (1995), str. 169-181.
34. **Polić Čurčić, Vesna:** Uloga i odgovornost klasifikacijskih društava // UPP 37, 145-148 (1995), str. 183-197.
35. **Jelinić, Srećko:** Građanska odgovornost za štetu zbog onečišćenja uljem : međunarodni instrumenti i hrvatski interesi // UPP 37, 145-148 (1995), str. 199-207.
36. **Čorić, Dorotea:** Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o pripravnosti, reakciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem iz 1990. godine // UPP 37, 145-148 (1995), str. 209-219.
37. **Seršić, Maja:** Konferencija UN o okolišu i razvoju iz 1992. i Sredozemlje : izmjene Barcelonske konvencije i Protokola iz 1995 // UPP 37, 145-148 (1995), str. 221-236.
38. **Vokić Žužul, Marina:** Konvencije Međunarodne organizacije rada o uvjetima rada na moru koje obvezuju Republiku Hrvatsku // UPP 37, 145-148 (1995), str. 237-246.
39. **Babić, Mario; Markovčić, Maja:** Što donose izmjene i dopune STCW konvencije // UPP 37, 145-148 (1995), str. 247-256.
40. **Jakovina, Dražen:** Odgovornost brodara za smrt i tjelesne ozljede putnika : međunarodni regulativi i Pomorski zakonik // UPP 37, 145-148 (1995), str. 257-267.
41. **Hlača, Vinko:** Unifikacija prava pomorske brodogradnje // UPP 37, 145-148 (1995), str. 269-282.
42. **Borčić, Vojislav:** Jedinstvena pravila o pomorskim agentima // UPP 37, 145-148 (1995), str. 283-293.
43. **Čorić, Dorotea:** Council Directive 95/21/EC / Direktiva Vijeća 95/21/EC (prijevod) // UPP 37, 145-148 (1995), str. 295-351.
44. **Čorić, Dorotea:** Draft International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 / Nacrt međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija) // UPP 37, 145-148 (1995), str. 353-435.
45. ***: Izvršna isprava na temelju koje se traži prodaja broda : (prikaz presude) // UPP 37, 145-148 (1995), str. 437-444.

46. **Marin, Jasenko:** Posljednje putovanje broda kod brodarskog ugovora na vrijeme : (prikaz presude) // UPP 37, 145-148 (1995), str. 445-448.
47. **Marin, Jasenko:** Sands, P.: Principles of International Environmental Law, vol. 1, Manchester University Press, New York, 1994 : (prikaz knjige) // UPP 37, 145-148 (1995), str. 449-452.
- God. 38, broj 149-152 (1996)
48. **Vokić Žužul, Marina:** In memoriam prof. dr Branko Jakaša : 20. 1.1919.-15. 5.1997. // UPP 38, 149-152 (1996), str. 1-10.
49. **Degan, Vladimir Đuro:** Maritime areas of the Republic of Croatia in its 1994 Maritime Code // UPP 38, 149-152 (1996), str. 11-30.
50. **Pejović, Časlav:** Identitet prijevoznika kod ugovora o time charter-u . // UPP 38, 149-152 (1996), str. 31-52.
51. **Bolanča, Dragan:** Radnje ili propusti krcatelja kao izuzeti slučaj u pomorskom prijevozu stvari // UPP 38, 149-152 (1996), str. 53-60.
52. **Marin, Jasenko:** Zastara tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika na brodu // UPP 38, 149-152 (1996), str. 61-72.
53. **Kiperaš, Željko:** ISM kodeks : primjena od strane države zastave // UPP 38, 149-152 (1996), str. 73-82.
54. **Čorić, Dorotea:** International Safety Management Code / Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju (prijevod) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 84-97.
55. **Marin, Jasenko:** Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 / Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. (prijevod) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 98-113.
56. **Marin, Jasenko:** Guidelines on the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases / Smjernice za raspodjelu odgovornosti radi pronalaženja uspješnog rješenja pitanja slijepih putnika (prijevod) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 114-123.
57. **Lovrić, Viktorija:** Ukidanje privremene mjere zaustavljanja broda : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 125-128.
58. **Lovrić, Viktorija:** Privremena mjera zaustavljanja broda i spor o suvlasništvu nad brodom : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 129-130.
59. **Lovrić, Viktorija:** Subrogacijska tužba osiguratelja : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 131-134.
60. **Lovrić, Viktorija:** Nadležnost sudova za rješavanje sporova iz radnog odnosa : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 135-137.

61. **Lovrić, Viktorija:** Potraživanje pomorskog agenta i privremena mjera zaustavljanja broda : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 138-140.
62. **Šprljan, Maksimilijan:** Privremena mjera - odlučivanje o prigovoru protivnika osiguranja podnijetom prije polaganja jamstva : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 141-144.
63. **Lovrić, Viktorija:** Privremena mjera zabrane otuđenja ili drugog raspolaganja brodom u gradnji : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 145-152.
64. **Lovrić, Viktorija:** Paramount klauzula - pretvaranje iznosa ograničenja brodareve odgovornosti u valutu plaćanja : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 153-155.
65. **Pejović, Časlav:** Identitet prijevoznika kod time charter-a : (prikaz presude i bilješka) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 157-163.
66. **Čorić, Dorotea:** Posebna naknada prema konvenciji o spašavanju iz 1989. : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 164-167.
67. **Marin, Jasenko:** Prihvat samovoljnog odustanka od ugovora o prijevozu stvari : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 168-170.
68. **Marin, Jasenko:** Obveza prodavatelja broda da obavijesti klasifikacijsko društvo o promjenama koje mogu utjecati na klasu broda : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 171-173.
69. **Marin, Jasenko:** Privremena mjera zaustavljanja sister ship-a države neugovornice konvencije o zaustavljanju iz 1952. : (prikaz presude i bilješka) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 174-178.
70. **Marin, Jasenko:** Plovidbena sposobnost broda i odgovornost brodovlasnika za štetu na teretu prouzročenu požarom : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 179-182.
71. **Marin, Jasenko:** Pojam "tužba" iz haških pravila i zastara te tužbe : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 183-185.
72. **Marin, Jasenko:** Dopuštenje putovanja brodu zaustavljenome u ovršnom postupku : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 186-189.
73. **Marin, Jasenko:** Uređaji i oprema na brodu kao dio broda : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 190-191.
74. **Marin, Jasenko:** Potprijezni ugovor - odgovornost naručitelja prema podnaručitelju za štetu nastalu zbog neupotrebe dužne pažnje : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 192-194.
75. **Marin, Jasenko:** Klauzula o kvaru u brodarskom ugovoru na vrijeme : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 195-196.
76. **Marin, Jasenko:** Forum non conveniens : (prikaz presude) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 197-199.

77. **Kiperaš, Željko**: Postizanje sigurnosti na moru : praktična primjena ISM kodeksa : (osvrt) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 201-204.
78. **Marin, Jasenko**: Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo : (izvješće) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 205-208.
79. **Čorić, Dorotea**: Prvi radni sastanak pravnih i tehničkih stručnjaka za pripremu odgovarajućeg postupka za određivanje odgovornosti i naknade štete prouzročene onečišćenjem morskog okoliša Sredozemlja : (izvješće) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 207-208.
80. **Čorić, Dorotea**: 76. Zasedanje Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije : (izvješće) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 209-219.
81. **Marin, Jasenko**: Pavić,D.: Pravo pomorskoga osiguranja s osnovama kopnenog transportnog prava, Zagreb, Narodne novine, 1997. : (prikaz knjige) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 221-223.
82. **Čorić, Dorotea**: Bolanča,D.: Odgovornost brodara za izuzete slučajeve, Split, Pravni fakultet, 1996. : (prikaz knjige) // UPP 38, 149-152 (1996), str. 224-225.

God. 39, broj 153-154 (1997)

83. **Grabovac, Ivo**: Kako uračunati "posebnu naknadu" u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju, 1989 // PPP 39, 153-154 (1997), str. 1-12.
84. **Pejović, Časlav**: Legal Challenges in the Implementation of Electronic Data Interchange in Transport Documents // PPP 39, 153-154 (1997), str. 13-36.
85. **Marin, Jasenko**: Opće razgraničenje odgovornosti brodovlasnika i doktrina forum non conveniens // PPP 39, 153-154 (1997), str. 37-51.
86. **Čorić, Dorotea**: Međunarodni sustav odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. : predgovor // PPP 39, 153-154 (1997), str. 53-55.
87. **Marin, Jasenko; Živojnović, Vlatka**: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (consolidated text) / Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. : (prijevod) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 56-87.
88. **Marin, Jasenko; Živojnović, Vlatka**: International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (consolidated text) / Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. : (prijevod) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 88-133.
89. **Pavić, Drago**: Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995) : predgovor // PPP 39, 153-154 (1997), str. 134-135.
90. **Pavić, Drago**: Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 1995) / Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju : (prijevod) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 136-155.

91. **Čorić, Dorotea; Vujasinović, Marula:** Pristupanje međunarodnim unifikacijskim instrumentima od strane Republike Hrvatske ; Otkazivanje međunarodnih unifikacijskih instrumenata od strane RH // PPP 39, 153-154 (1997), str. 156-158.
92. **Marin, Jasenko:** Obveza plaćanja vozarine na osnovi ugovora o prijevozu stvari : (prikaz presude i bilješka) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 159-163.
93. **Čorić, Dorotea:** Primjena instituta sudskog i javnobilježničkog osiguranja prijenosom vlasništva na stvari i prijenosom prava na brodove : (prikaz presude i bilješka) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 164-173.
94. **Marin, Jasenko:** Zaustavljanje broda i pitanje osobnog dužnika : (prikaz presude) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 174-179.
95. **Vokić Žužul, Marina:** Prve odluke Međunarodnog suda za pravo mora : komentar // PPP 39, 153-154 (1997), str. 181-184.
96. **Pinjo, Dino:** Odgovornost krcatelja kod prijevoza opasnog tereta morem : (prikaz presude i bilješka) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 185-188.
97. **Pinjo, Dino:** Ograničenje odgovornosti brodovlasnika za gubitak tereta : (prikaz presude, komentar) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 189-190.
98. **Pejović, Časlav:** Tko je prijevoznik prema kanadskom pravu - naručitelj ili vlasnik broda ? : (komentar i bilješka) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 191-196.
99. **Pejović, Časlav:** Imaju li uvijek klauzule o identitetu prijevoznika pravni učinak u engleskom pravu : (prikaz i bilješka) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 197-202.
100. **Čorić, Dorotea:** 77. i 78. zasjedanje Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije : (izvješće) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 203-207.
101. **Kiperaš, Željko:** 30. sjednica Pododbora za izobrazbu i držanje straže pomoraca Međunarodne pomorske organizacije (London, 25. do 29. siječnja 1999.) : (izvješće) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 208-211.
102. **Marin, Jasenko:** Međunarodni simpozij "Sto godina rada na unifikaciji pomorskog prava - dosadašnja postignuća i planovi za budućnost" (Genova, 1999.) : (izvješće) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 212.
103. **Pinjo, Dino:** Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo (Rijeka, 29. siječnja 1999.) : (izvješće) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 213-214.
104. **Čorić, Dorotea:** Tomljenović, V.: Pomorsko međunarodno pravo - izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Rijeka : Pravni fakultet, 1998. : (prikaz knjige) // PPP 39, 153-154 (1997), str. 215-217.

God. 40, broj 155 (2001)

105. **Vio, Igor:** In memoriam Prof. dr sc. Vojislav Borčić (18.05.1932. - 10.10.2000.) // PPP 40, 155 (2001), str. 1-3.
106. **Vio, Igor:** In memoriam Prof. dr sc. Predrag Stanković (12.09.1934. - 23.10.2000.) // PPP 40, 155 (2001), str. 4-6.

107. **Pejović, Časlav**: Civil Law and Common Law : Two Different Paths Leading to the Same Goal // PPP 40, 155 (2001), str. 7-32.
108. **Grabovac, Ivo; Bolanča, Dragan**: Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem : prijedlog unifikacijskog usklađivanja // PPP 40, 155 (2001), str. 33-56.
109. **Pavić, Drago**: Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodarar // PPP 40, 155 (2001), str. 57-70.
110. **Čorić, Dorotea**: Teritorijalna primjena međunarodnog sustava odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine u državama koje nisu proglasile gospodarski pojas // PPP 40, 155 (2001), str. 71-82.
111. **Marin, Jasenko**: Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu // PPP 40, 155 (2001), str. 83-115.
112. **Kiperaš, Željko**: Uzroci i posljedice donošenja izmjena i dopuna STCW konvencije, 1978. // PPP 40, 155 (2001), str. 117-142.
113. **Tasić, Zoran**: Ugovori o gradnji broda i hrvatska pravila o mjerodavnom pravu i sukobu zakona // PPP 40, 155 (2001), str. 143-152.
114. **Pinjo, Dino**: Protokol o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve nezgode onečišćenja opasnim i štetnim tvarima, 2000 : komentar // PPP 40, 155 (2001), str. 153-154.
115. **Pinjo, Dino**: Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 / Protokol o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve nezgode onečišćenja opasnim i štetnim tvarima, 2000. : (prijevod) // PPP 40, 155 (2001), str. 156-178.
116. **Marin, Jasenko**: Isplata nagrade za spašavanje : (prikaz presude) // PPP 40, 155 (2001), str. 179-212.
117. **Marin, Jasenko**: Privremena mjera naloga peljaru da pruža usluge obveznog peljarenja : (prikaz presude) // PPP 40, 155 (2001), str. 213-217.
118. **Pinjo, Dino**: Pogibelji na moru : (prikaz presude) // PPP 40, 155 (2001), str. 219-220.
119. **Pinjo, Dino**: Odgovornost krcatelja za štetu na teretu i brodu zbog neprijavljenog i opasnog tereta : (prikaz presude) // PPP 40, 155 (2001), str. 221-222.
120. **Pinjo, Dino**: Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo : (izvješće) // PPP 40, 155 (2001), str. 223-224.
121. **Pinjo, Dino**: Grabovac, I.: Temelj odgovornosti u prometnom pravu, Split, Književni krug, 2000. : (prikaz knjige) // PPP 40, 155 (2001), str. 225-226.
122. **Marin, Jasenko**: Degan, VĐ: Međunarodno pravo, Rijeka, Pravni fakultet, 2000. : (prikaz knjige) // PPP 40, 155 (2001), str. 227-232.

God. 41, broj 156 (2002)

123. **Degan, Vladimir Đuro:** In memoriam : dr.sc. Branko Sambrailo (9.8.1910.-18.9.2001.) // PPP 41, 156 (2002), str. 1-2.
124. **Ćorić, Dorotea:** Najnovije izmjene međunarodnog sustava građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. // PPP 41, 156 (2002), str. 3-12.
125. **Kragić, Petar:** Zakašnjenje u predaji tereta u CMI-jevim "pitanjima prijevoznog prava" // PPP 41, 156 (2002), str. 13-32.
126. **Pavić, Drago:** Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules, 1993 / Pravila za tumačenje termina o stojnicama u čarter partijama za putovanje 1993. : VOYLAYRULES 93 : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 35-43.
127. **Marin, Jasenko:** International Convention on Arrest of Ships, 1999 / Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova iz 1999. : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 44-63.
128. **Ćorić, Dorotea:** Resolution LEG.1(82) adopted on 18 October 2000 / Rezolucija LEG.1(82) usvojena 18. listopada 2000. : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 64-67.
129. **Ćorić, Dorotea:** Resolution LEG.2(82) adopted on 18 October 2000 / Rezolucija LEG.2(82) usvojena 18. listopada 2000. : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 68-71.
130. **Ćorić, Dorotea:** Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. : (predgovor prijevodu) // PPP 41, 156 (2002), str. 73-75.
131. **Ćorić, Dorotea:** International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 / Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 76-101.
132. **Ćorić, Dorotea:** Resolution on Limitation of Liability / Rezolucija o ograničenju odgovornosti : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 102-103.
133. **Ćorić, Dorotea:** Resolution on Promotion of Technical Co-operation / Rezolucija o unapređenju tehničke suradnje : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 104-107.
134. **Ćorić, Dorotea:** Resolution on Protection for Persons taking Measures to Prevent or Minimize the Effects of Oil Pollution / Rezolucija o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere radi sprječavanja ili smanjenja posljedica onečišćenja : (prijevod) // PPP 41, 156 (2002), str. 108-109.
135. **Marin, Jasenko:** Odgovornost broдача za štetu nastalu zbog bolesti člana posade : (prikaz presude) // PPP 41, 156 (2002), str. 111-119.
136. **Marin, Jasenko:** Zaustavljanje broda - vjerojatnost opasnosti da će protivnik osiguranja svojim postupanjem spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine : (prikaz presude) // PPP 41, 156 (2002), str. 120-121.

137. **Marin, Jasenko:** Zaustavljanje broda koji nije u vlasništvu osobe odgovorne za pomorsku tražbinu : (prikaz presude) // PPP 41, 156 (2002), str.122-123.
138. **Pinjo, Dino:** Sudar brodova : (prikaz presude) // PPP 41, 156 (2002), str. 125-126.
139. **Pinjo, Dino:** Odgovornost brodovlasnika i naručitelja za zakašnjenje u prijevozu tereta : (prikaz presude) // PPP 41, 156 (2002), str. 127-129.
140. **Vokić Žužul, Marina:** Ibler, V.: Međunarodno pravo mora i Hrvatska, Zagreb, Barbat, 2001. : (prikaz knjige) // PPP 41, 156 (2002), str. 131-133.
141. **Vujasinović, Marula:** Knjižnica Jadranskog zavoda HAZU on-line : (prikaz / informacija) // PPP 41, 156 (2002), str. 135-142.

God. 42, broj 157 (2003)

142. **Degan, Vladimir Đuro:** Ut i possidetis i crta sredine u kopnenim i morskim razgraničenjima : presuda Međunarodnog suda u Haagu - Kamerun-Nigerija iz 2002. // PPP 42, 157 (2003), str. 1-33.
143. **Padovan, Adriana Vincenza:** Direct action of a third party against the insurer in marine insurance with a special focus on the developments in Croatian law // PPP 42, 157 (2003), str. 35-83.
144. **Vokić Žužul, Marina:** Prava trećih država u gospodarskom pojasu obalne države // PPP 42, 157 (2003), str. 85-107.
145. **Skorupan, Vesna:** Osobe na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem // PPP 42, 157 (2003), str. 109-148.
146. **Radović, Zoran:** Rizik terorizma u transportnom osiguranju // PPP 42, 157 (2003), str. 149-158.
147. **Živojnović, Vlatka ; Marin, Jasenko:** Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) / Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima : (prijevod) // PPP 42, 157 (2003), str. 160-219.
148. **Marin, Jasenko:** Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and the Luggage by Sea, 1974 / Protokol iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. : (prijevod) // PPP 42, 157 (2003), str. 220-263.
149. **Skorupan, Vesna:** Nadležnost za provođenje ovrhe i osiguranja radi namirenja novčane tražbine na brodu: (prikaz sudske presude) // PPP 42, 157 (2003), str. 265-267.
150. **Skorupan, Vesna:** Pasivna legitimacija u sporovima iz radnih odnosa pomoraca : (prikaz presude) // PPP 42, 157 (2003), str. 268-271.
151. **Skorupan, Vesna:** Odgovornost za sigurnost plovidbe zakupoprimalatelja kao brodarka : (prikaz presude) // PPP 42, 157 (2003), str. 272-274.

152. **Skorupan, Vesna**: Osiguratelj subrogacijski zahtjev prema prijevozniku : tumačenje Čl. III 6A Haško-Visbyjskih pravila : (prikaz presude) // PPP 42, 157 (2003), str. 275-280.
153. **Skorupan, Vesna**: Obilježja teretnice na ime : (prikaz presude) // PPP 42, 157 (2003), str. 281-285.
154. **Skorupan, Vesna**: Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo (Dubrovnik, 2. listopada 2003.g.) : (izvješće sa skupa) // PPP 42, 157 (2003), str.287-290.
155. **Marin, Jasenko**: Degan,V.Đ.: Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima, Rijeka, Pravni fakultet, 2002. : (prikaz knjige) // PPP 42, 157 (2003), str. 291-294.
156. **Marin, Jasenko**: Pavić,D.: Pomorsko pravo. Knjiga druga : Pravo pomorskih prijevoza, Split, Visoka pomorska škola, 2002. : (prikaz knjige) // PPP 42, 157 (2003), str. 295-297.
157. **Marin, Jasenko**: Ćorić,D.: Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem, Zagreb, HAZU.Jadranski zavod, 2002. : (prikaz knjige) // PPP 42, 157 (2003), str. 298-301.
158. **Marin, Jasenko**: Pavliha,M.; Grbec,M.: Abeceda pomorskoga prava in začasna zaustavitev ladje, Ljubljana, Gyrus, 2002. : (prikaz knjige) // PPP 42, 157 (2003), str. 302-305.
159. **Marin, Jasenko**: Grabovac, I.: Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, Književni krug, 2003. : (prikaz knjige) // PPP 42, 157 (2003), str. 306-308.
160. **Skorupan, Vesna**: Vokić Žužul, M.: Republika Hrvatska i isključivi gospodarski pojas, Zagreb, Novi Informator, 2003 : (prikaz knjige) // PPP 42, 157 (2003), str. 309-313.

God. 43, broj 158 (2004)

161. **Grabovac, Ivo**: Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske // PPP 43, 158 (2004), str. 1-9.
162. **Bolanča, Dragan**: Osnovne značajke Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003. godine // PPP 43, 158 (2004), str. 11-42.
163. **Pejović, Časlav**: Documents of title in carriage of goods by sea under English law : Legal nature and possible future directions // PPP 43, 158 (2004), str. 43-83.
164. **Barić Punda, Vesna ; Juras, Damir**: Pravo progona u propisima Republike Hrvatske i praksi Ministarstva unutarnjih poslova od 1992. do 2002. godine // PPP 43, 158 (2004), str. 85-99.
165. **Skorupan, Vesna**: Obveze prijevoznika - recentna rješenja nacрта Konvencije o prijevoznom pravu // PPP 43, 158 (2004), str. 101-152.
166. **Marković, Savo**: Reglementarno inoviranje privremene mjere zaustavljanja broda u prijedlogu Zakona o pomorskoj plovidbi u odnosu na međunarodno

- konvencijsko i komparativno pravo i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi // PPP 43, 158 (2004), str. 153-197.
167. **Luttenberger, Axel**: Naknada štete za onečišćenje mora iz kopnenih izvora // PPP 43, 158 (2004), str. 199-212.
168. **Vokić Žužul, Marina**: Jurisdikcija obalne države u pogledu zaštite i očuvanja morskog okoliša u gospodarskom pojasu // PPP 43, 158 (2004), str. 213-226.
169. **Pospišil Miler, Marija**: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine // PPP 43, 158 (2004), str. 227-262.
170. **Skorupan, Vesna**: Odbacaj ovršnog prijedloga nakon osnivanja fonda ograničene odgovornosti : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 263-265.
171. **Skorupan, Vesna**: Nadležnost za odlučivanje o naknadi uložених sredstava za uređenje objekta na pomorskom dobru : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 266-268.
172. **Skorupan, Vesna**: Odgovornost za štetu nastalu uslijed ratnih operacija na brodu usidrenom u luci : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 269-271.
173. **Skorupan, Vesna**: Zahtjev za isplatu iznosa osiguranja za slučaj smrti pomorca : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 272-274.
174. **Skorupan, Vesna**: Stvarna nadležnost za postupanje u sporu za naknadu štete nastale na brodu koji se nalazio na navozu : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 275-276.
175. **Skorupan, Vesna**: Odgovornost za štetu zbog bolesti pomorca (azbestoza) : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 277-279.
176. **Skorupan, Vesna**: Stvarna nadležnost za odlučivanje u radnom sporu između člana posade i brodara : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 280-281.
177. **Skorupan, Vesna**: Mjerodavno pravo za odgovornost za štetu zbog tjelesne ozljede pomorca : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 282-286.
178. **Skorupan, Vesna**: Jesu li naručitelji prijevoza u brodarskom ugovoru ovlašteni ograničiti odgovornost u odnosu na tražbine brodovlasnika prema njima : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 287-299.
179. **Skorupan, Vesna**: Odgovornost prijevoznika za štetu zbog uništene opreme za rukovanje teretom na doku - oblik naknade štete : (prikaz presude) // PPP 43, 158 (2004), str. 300-303.
180. **Marin, Jasenko**: Bolanča, D.: Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj, Split, Pravni fakultet, 2003 : (prikaz knjige) // PPP 43, 158 (2004), str. 305-309.
181. **Skorupan, Vesna**: Marin, J.: Privremene mjere zaustavljanja broda, Zagreb, Pravni fakultet, 2003 : (prikaz knjige) // PPP 43, 158 (2004), str. 310-315.

AUTORSKO KAZALO²

Babić, Mario	Lovrić, Viktorija
39	57, 58, 59, 60, 61, 63, 64
Barić Punda, Vesna	Lukšić, Branimir
164	30
Bolanča, Dragan	Luttenberger, Axel
27, 51, 108, 162	167
Borčić, Vojslav	Marin, Jasenko
13, 42	46, 47, 52, 55, 56, 67, 68, 69, 70,
Ćorić, Dorotea	71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 81, 85, 87, 88,
36, 43, 44, 49, 54, 66, 79, 80, 82,	92, 94, 102, 111, 116, 117, 122, 135, 136,
86, 91, 93, 100, 104, 110, 124, 128, 129,	137, 147, 148, 155, 156, 157, 158, 159,
130, 131, 132, 133, 134	180
Degan, Vladimir Đuro	Markovčić, Maja
2, 26, 123, 142	39
Filipović, Velimir	Marković, Savo
4, 28	166
Grabovac, Ivo	Padovan, Adriana Vincenza
8, 27, 83, 108, 161	143
Hlača, Vinko	Pavić, Drago
12, 41	10, 89, 90, 109, 127
Ivković, Đorđe	Pavišić, Berislav
6, 7	29
Jakaša, Branko	Pejović, Časlav
3, 19, 23	50, 65, 84, 98, 100, 107, 163
Jakovina, Dražen	Pinjo, Dino
1, 40	96, 97, 103, 114, 115, 118, 119,
Jelinić, Srećko	120, 121, 138, 139
35	Polić Ćurčić, Vesna
Juras, Damir	34
164	Pospišil Miler, Marija
Kiperaš, Željko	169
53, 77, 101, 112	Radović, Zoran
Kragić, Petar	147
124	

² brojevi označavaju bibliografske jedinice – članke – čiji su autori navedeni abecednim redom

Seršić, Maja	Tomljenović, Vesna
5, 11, 37	32
Skorupan, Vesna	Vokić Žužul, Marina
145, 149, 150, 151, 152, 153, 154,	1, 24. 25, 38, 48, 95, 140, 144, 168
160, 165, 170, 171, 172, 173, 174, 175,	Veršić Marušić, Melita
176, 177, 178, 179, 181	1
Stanković, Gordan	Vio, Igor
31	105, 106
Stanković, Predrag	Vujasinović, Marula
9, 15, 16	91, 141
Šprljan, Maksimilijan	Vujović, Veljko
62	17, 18, 19, 20, 21, 22, 23
Tasić, Zoran	Živojnović, Vlatka
14, 33, 113	87, 88, 147

PREDMETNO KAZALO³

A

A. Meredith Jones and Co. 70
ABC Container Line 72
Adriatic Croatia International (ACI)
 (Opatija) 136
agent, pomorski 13, 42, 61
Ali Reza-Delta Transport Co. 179
All Shipping Co. Monrovia (Liberija) 63
Amalija (brod) 61
Angelina (brod) 93
Anglo Irish Beef Processors 71
Antarctica (Ukrajina) 69
Ante-plov d.o.o. (Zadar) 151
Apostolis (brod) 70
Arawa Bay (brod) 74
arbitraža 142
Arni Maritime Co. 46
Arrest Convention
 vidi: Međunarodna konvencija o zau-
 stavljanju brodova
Arta (motorni brod) 151
Australija
 - Australski savezni sud / Australian
 Federal Court 72, 73, 74
 - Visoki sud / Australian High Court
 118
 - Vrhovni sud / Australian Supreme
 Court 71

B

Baltic and International Maritime
 Conference (BIMCO) 126
Barcelonska konvencija
 - komentar 37
Bellina Maritime S.A. Monrovia
 and others 152
BHP Trading Asia 74
Borčić, Vojslav 105
BP Shipping 76
British Skill (brod) 76
brod
 - brod u gradnji 45, 63
 - brodska oprema i uređaji 73
 - brodsko gorivo 130
 - kvar/oštećenje broda 75, 174
 - plovidbena sposobnost broda 70
 - popravak broda 17, 19
 - posljednje putovanje broda 46
 - potonuće broda 9
 - požar na brodu 70
 - pregled broda 43
 - prodaja broda 45, 68
 - zaustavljenje broda 7, 33, 57, 58,
 61, 69, 72, 94, 127, 136, 137, 166
 vidi i: klasifikacija brodova ; sister
 ship ; upisnik brodova ; zakupopri-
 matelj broda
brodar 151

³ Popisane su predmetne odrednice koje se odnose na : pojmove iz pravnih znanosti ; imena osoba o kojima se pisalo (npr. u nekrolozima) ; nazive sudova, stručnih skupova, udruga i drugih institucija ; nazive stranaka u sudskim sporovima; nazive brodova (iz sudskih presuda) ; država (spomenute u okviru sudske prakse).

Također su popisane formalne odrednice koje se odnose na kategorije znanstvenih i ostalih radova i dokumenata.

Pronaći ćete i uputnice koje vode do glavnih pojmova.

- odgovornost 4, 8, 11, 40, 64, 85, 109, 135

brodogradnja

- pomorska 12, 41, 113

Brodospas (Split) 137

Brodotrogir (Trogir) 63

brodovi (iz sudskih presuda)

- Amalija 61
- Angelina 93
- Apostolis 70
- Arawa Bay 74
- Arta 151
- British Skill 76
- Bunga Seroja 118
- Contship Success 138
- Djakarta 178
- Duba (grtalica) 116
- Fjord Wind 139
- Floks 57
- Giannis NK 96
- Gregos 46
- Hector 15
- Hrid 116
- Hudson Bay 98
- Kapitan Labunets 69
- Kapitan Sakharov 119
- Kinaros 75
- Kraljica mira 117
- Marta II 72
- Nagasaki Spirit 66
- Niobe 68
- Pionir 94
- Rafaela S 153
- Reefer Badger 71, 75
- Rijeka 64
- River Gurara 97
- Saiga (tanker) 95
- Santa Clara 67
- Selat Arjuna 138

- Skulptor Vuchetich 73

- Soča 58

- Split 1700 117

- Sušak 137

brodovlasnik

- odgovornost 8, 11, 70, 139

brodska straža 39

Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovrim putovima / Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI)

- prijevod 147

Bunga Seroja (brod) 118

C

Caltex 76

cesija 18

Chetland Malta Shipping (Malta) 151

Classica Shipping Co. Ltd. 178

CMA CGM S.A. 178

CMNI

vidi: Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovrim putovima

Constante Trading (Irska) 69

Contship Success (brod) 138

Croatia Line (Rijeka) 62, 64, 92, 94, 137

Cross-Seas Shipping Corp. (Panama) 94

crt sredine 142

D

Deutsche Seereederei GmbH and others 119

Diplomatska konferencija

- (Budimpešta ; 2000.) 147

- (London ; 2002.) 148

Direktiva Vijeća Vijeća 95/21/EC /

Council Directive

- prijevod 43

direktive 43

Djakarta (brod) 178

dokumentacija

- elektronička

vidi: elektronička dokumentacija

- prijevodi 16, 43, 44, 54, 55, 56, 87,

88, 90, 115, 126, 127, 128, 129,

131, 132, 133, 134, 147, 148

država zastave 53

državna nadležnost 168

državni suverenitet 164

Duba (grtalica) 116

dužna pažnja 74

E

Effort Shipping Co. 96

ekološke mjere 37

elektronička dokumentacija 84

epikontinentalni pojas 49

Eridania S.p.a. and others 139

F

Federated Stevedores Geelong

and others (Australia) 71

Fednav Ltd. 98

Fjord Wind (brod) 139

Floks (brod) 57

Floks Shipping Co. (Cipar) 57

FONASBA 126

forum non conveniens 76, 85

G

Giannis NK (brod) 96

gospodarski pojas, isključivi 49, 144,
168

granice na moru 2, 26, 164

Great China Metal Industries

Co. Ltd. 118

Great White Fleet 75

Gregos (brod) 46

Gvineja 95

H

havarija 15

Hector (brod) 99

hipoteka 31

HNS konvencija (1996)

vidi: Nacrt Međunarodne konvencije
o odgovornosti i naknadi štete u sve-
zi prijevoza opasnih i štetnih tvari
morem

Hrid (brod) 116

Hrvatska

- Privredni sud Hrvatske 20, 21, 22, 23

- Trgovački sud (Rijeka) 92

- Trgovački sud (Split) 93, 116, 136,
137

- Upravni sud RH 151

- Ustavni sud RH 170

- Visoki trgovački sud RH 17, 18, 19,
45, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64,
94, 116, 117, 135, 150, 177

- Vrhovni sud RH 149, 171, 172,
173, 174, 175, 176

Hrvatska akademija znanosti i umjetno-
sti

- Jadranski zavod

- obljetnica 25

- knjižnica online 141

Hrvatsko društvo za pomorsko pravo
(HDPP)

- godišnja skupština 24, 78, 103, 120,
154

Hudson Bay (brod) 98

I

ILO

vidi: Međunarodna organizacija rada

IMO

vidi: Međunarodna pomorska
organizacija

in memoriam

vidi: nekrolozi

informacije / osvrti 25, 77, 86, 89, 91,
141

INTERCARGO 126

Intereuropa (Koper, Slovenija) 64

IOPC Fond

vidi: Međunarodni fond za naknadu
štete

Irska

- Vrhovni sud / Ireland Supreme
Court 69

isključivi gospodarski pojas

vidi: gospodarski pojas

iskrcaj tereta

vidi: ukrcaj/iskrcaj/prekrcaj tereta

ISM kodeks

vidi: Međunarodni kodeks o sigurnom
upravljanju

izravna tužba

vidi: tužba

izuzeti slučaj 51

izvanugovorna odgovornost

vidi: odgovornost, izvanugovorna

izvješća sa skupova 24, 78, 79, 80, 100,
101, 102, 103, 120, 154

izvorni znanstveni radovi 2, 3, 4, 5, 6, 7,
26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 49,
50, 51, 83, 84, 85, 107, 108, 109,
110, 111, 142, 143, 144, 145, 161,
162, 163, 164, 165, 166

Izrael

- Vrhovni sud 152

J

J.I.MacWilliam Co. Inc. 153

Jadranski zavod (JZ)

vidi: Hrvatska akademija znanosti
i umjetnosti

Jadransko more 26

Jadroplov (Split) 45

Jadrošped 62, 92

Jakaša, Branko 48

jamstvo 62

Japan

- Žalbeni sud 65

Jasmin (brod) 65

K

Kamerun 142

Kanada

- Kanadski savezni sud / Canadian
Federal Court, Trial Division 98

Kansai Steamship Co. 65

Kapitan Labunets (brod) 69

Kapitan Sakharov (brod) 119

kaznena odgovornost 29

Kinaros (brod) 75

klasifikacija brodova 68

klasifikacijsko društvo

- odgovornost 34

klausule 75, 99

vidi i: Paramount klauzula

komparativno pravo 166

koncesija 162

kontejneri 119

konvencije 44, 87, 88, 91, 127, 131, 147

Konvencija o zaustavljanju

vidi: Međunarodna konvencija za iz-
jednačavanje nekih pravila o privreme-
nom zaustavljanju pomorskih brodova

Kovitehna s p.o. (Split) 57

Kraljica mira (brod) 117

krcatelj

- odgovornost 51, 96, 119

L

Lancer Navigation Co. 66

legitimacija, pasivna 150

Libertas Development (Dubrovnik) 61

Linden Management S.A. and others 96

Lloydsov standardni obrazac ugovora o spašavanju / Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 1995)

- prijevod 89, 90

LOF

vidi: Lloydsov standardni obrazac ugovora o spašavanju

luke

- morske 162

M

Malaysian International Shipping Corp. 118

Malta Cross Shipping Corp. (Malta) 94

Marta II (brod) 72

Mediterranean Shipping Co. 153

Međunarodna konferencija o opasnim i štetnim tvarima (London, 1996) 55

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem (1992.) / International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

- prijevod 87

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (2001.) / International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

- komentar 130

- prijevod 131

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija)

vidi: Nacrt Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete

Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (1992.) / International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

- prijevod 88

Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama (1993.)

- komentar 31

Međunarodna konvencija o pripravnosti, reakciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem (1990.)

- komentar 36

Međunarodna konvencija o spašavanju (SALVAGE 1989)

- komentar 83

Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca, 1978. (STCW Konvencija, 1978.)

- komentar 39, 112

Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova (1999.) / International Convention on Arrest of Ships

- komentar 33

- prijevod 127

Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova (Konvencija o zaustavljanju, 1952.)

- komentar 33

Međunarodna organizacija rada / International Labour Organization (ILO) 38

Međunarodna pomorska organizacija / International Maritime Organization (IMO)

- Pravni komitet / Legal Committee
- sjednica 80, 100

međunarodna suradnja 133

Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem / International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (IOPC) 88

međunarodni instrumenti 44, 87, 88, 91, 115, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 147, 148

Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju / International Safety Management Code (ISM Code)

- komentar 53, 77, 109
- prijevod 54

Međunarodni simpozij ”Sto godina rada na unifikaciji pomorskog prava” (Genova, 1999) 102

Međunarodni sud za pravo mora (Hamburg) / International Tribunal for the Law of the Sea 95

međunarodno pravo 166

Menorah Insurance Co. Ltd. 152

mjerodavno pravo 177

Morlines Maritime Agency Ltd. 73

morska obala 3

Multi Marine 94

N

Nacrt Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem (1996) / Draft International Conven-

tion on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS)

- prijevod 44

nadzor države luke 53

Nagasaki Spirit (brod) 66

naknada štete 5, 14, 17, 19, 44, 52, 66, 88, 110, 119, 167, 172, 174, 179

nekrolozi 48, 105, 106, 123

Nigerija 142

Niobe (brod) 68

Niobe Maritime Corp. 68

Noref Ltd. 67

Norske Bank (Luksemburg) 72

Northern Shipping Co. 119

O

obalna država 144, 168

obrasci 90

Oceaname Shipping 74

odgovornost 3, 35, 44, 56, 86, 87, 110, 124, 128, 130, 131, 151, 172, 175

- brodara 4, 8, 11, 40, 64, 85, 109, 135

- brodovlasnika 8, 11, 70, 139

- izvanugovorna 11, 32, 177

- klasifikacijskog društva 34

- krcatelja 51, 96, 119

- naručitelja 74

- ograničenje 4, 8, 30, 64, 85, 97, 109, 132, 178

- osiguranje 143

- prijevoznika 125, 169, 179

ograničenje odgovornosti

vidi: odgovornost – ograničenje

onečišćenje mora 32, 114, 115, 167

- pogonskim uljem 132, 133, 134

- uljem 5, 35, 36, 86, 87, 88, 124, 128, 129, 130
- OPRC-HNS Protokol
 - vidi: Protokol o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj nezgode
- Oriental Fire and Marine Insurance Co. and others 65
- osiguranje 59, 93, 169
 - kredita 23
 - pomoraca 173
 - pomorsko 10, 22, 143, 152
 - prijevozno 10, 146
 - vidi i: ugovori
- osposobljenost pomoraca (stručna) 39
- otpremništvo 21
 - vidi i: ugovori
- ovrha 72, 93, 149, 170
- ozljeda/smrt (putnika, članova posade) 40, 52, 173, 177
- P**
- Paramount klauzula 64
- peljarenje 117
- pilotaža
 - vidi: peljarenje
- Pionir (brod) 94
- plovidbena sposobnost broda
 - vidi: brod
- pogibelji na moru 118
- Pomgrad d.d. 116
- pomorci 38, 39, 150
 - vidi i: osposobljenost
- pomorske tražbine
 - vidi: tražbine, pomorske
- pomorski privilegiji 31
- pomorski zakonik RH 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 28, 40, 49
- pomorsko dobro 3, 162, 171
- pomorsko osiguranje
 - vidi: osiguranje, pomorsko
- pomorsko pravo 161
- poredbeno pravo 107
- posada broda 3, 8
 - bolest člana posade broda 135, 175
 - vidi i: ozljeda/smrt
- ”Postizanje sigurnosti na moru” – simpozij (London, 1996.) 77
- pravila 15, 16, 126
- Pravila za tumačenje termina o stojnicama u čarter partijama za putovanje (1993.) / Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules (VOYLARULES)
 - prijevod 126
- pravno naslijeđe 166
- pravo nadzora 165
- pravo progona 49, 164
- pregledni radovi 34, 36, 37, 52, 112, 113, 124, 125, 146, 167, 168
- prekrcaj tereta
 - vidi: ukrcaj/iskrcaj/prekrcaj tereta
- presude, sudske
 - prikazi 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 45, 46, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 116, 117, 118, 119, 135, 136, 137, 138, 139, 149, 150, 151, 152, 153, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179
- prethodna priopćenja 169
- prijenos vlasništva 93
- prijevoz morem 27, 50, 118, 145
 - opasnih stvari 44, 114, 115, 135
 - putnika 40, 52, 148, 169
 - tereta 22, 27, 28, 51, 59, 92, 96, 108, 119, 125, 139, 145, 147, 152, 153, 163, 178

- gubitak tereta 97
- prijevoz željeznicom 20
- prijevozne isprave 84, 163
- prijevoznik 50, 65, 98, 99, 145, 165
 - odgovornost 125, 169, 179
- prijevozno osiguranje
 - vidi: osiguranje, prijevozno
- prikazi
 - knjiga 47, 81, 82, 104, 121, 122, 140, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 180, 181
 - sudskih presude
 - vidi: sudske presude – prikazi
- privremene mjere 7, 57, 58, 61, 62, 63, 69
- proboj pravne osobnosti 111
- procesno pravo 107
- propisi 15, 16, 43, 54, 56, 126
- Protokol (2002.) o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. / Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea
 - prijevod 148
- Protokol (1996) o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. / Protocol of 1996 to amend the Convention on limitation of liability for maritime claims
 - prijevod 55
- Protokol o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve nezgode onečišćenja opasnim i štetnim tvarima / Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC-HNS Protocol)

- komentar 114
- prijevod 115
- protokoli
 - prijevodi 55, 115, 148
- putnik na brodu 40, 52

R

- radno pravo 38, 60, 150, 176
- Rafaela S (brod) 153
- Rainer Timber Handelsgesen 62, 92
- razgraničenje 2, 26, 142
- Reefer Badger (brod) 71, 75
- referat 41
- Rezolucija LEG (82)
 - prijevod 128, 129
- Rezolucija o ograničenju odgovornosti / Resolution on Limitation of Liability
 - prijevod 132
- Rezolucija o unapređenju tehničke suradnje / Resolution on Promotion of Technical Co-operation
 - prijevod 133
- Rezolucija o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere radi sprječavanja ili smanjenja posljedica onečišćenja / Resolution on Protection for Persons taking Measures to Prevent or Minimize the Effects of Oil Pollution
 - prijevod 134
- rezolucije 128, 129, 132, 133, 134
- ribolov 164
- Rijeka (brod) 64
- River Gurara (brod) 97
- Rudolf A.Oetker and others 139

S

- Saiga (tanker) 95
- SALVAGE (1989)
 - vidi: Međunarodna konvencija o spašavanju

- Sambrailo, Branko 123
Santa Clara (brod) 67
Savica d.o.o. (Koper, Slovenija) 61
savjetovanje 77
Scottish Ship Management 74
Selat Arjuna (brod) 138
Sem Maritime Co. (Monrovia, Liberija) 117
Semco Salvage and Marine PTE Ltd. 66
sigurnost na moru 54, 77
sigurnost plovidbe 43, 54, 151
Simpozij *”Postizanje sigurnosti na moru”* (London, 1996) 77
sister ship 69
Sjedinjene Američke Države (SAD)
- Okružni sud (New York) / District Court (New York) 75
Skulptor Vuchetich (brod) 73
slijepi putnik 29, 56
smjernice 56
Smjernice za raspodjelu raspodjelu odgovornosti radi pronalaženja uspješnog rješenja pitanja slijepih putnika (1997.) / Guidelines on the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases
- prijevod 56
Soča (brod) 58
Split 1700 (brod) 117
Split Pilot (Split) 117
spašavanje na moru 9, 66, 83, 89, 116
Sredozemlje 37, 79
standardi
- međunarodni 43
Stanković, Predrag 106
STCW Konvencija
vidi: Međunarodna konvencija o standardima
”Sto godina rada na unifikaciji pomorskog prava” - međunarodni simpozij (Genova, 1999) 102
stručni radovi 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 38, 39, 40, 42, 53,
Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STCW) (London, 1999) 101
subrogacija 59, 152
sudar brodova 138, 170
sudska nadležnost 60, 149, 171, 174, 176
sudska praksa 2, 14, 142
sudske presude
vidi: presude, sudske
sukcesija država 26
Sunrise Maritime Inc (Liberija) 99
Sušak (brod) 137
suvlasništvo 58
Sveti Vincent i Grenadini 95
- Š**
špedicija
vidi: otpremništvo
- T**
teretnica 99, 153
teritorijalno more 49
terorizam 146
time charter
vidi: (brodarski) ugovori na vrijeme
Torvald Klaveness A/S 46
tovarni list
- pomorski 6
Tradax Ocean Transportation S.A. 68
tražbine
- pomorske 18, 30, 52, 136, 137
Treacle Maritime Ltd. (Malta) 94
tužba

- izravna 143

- pojam 71

U

ugovori

- brodarski ugovor na vrijeme 46, 50, 65, 75, 178

- o gradnji broda 14, 113

- o kreditu 45

- o kupoprodaji 14

- o osiguranju 23

- o otpremništvu 21

- o pomorskoj agenciji 13

- o prijevozu 67, 92, 126, 145

- potprijevozni 74

- o radu 150, 173

- o spašavanju 89

ugovorna ograničenja 14

ugovorno pravo 28

ukrcaj/iskrcaj/prekrcaj (tereta) 179

unifikacija

- međunarodna 27, 31, 33, 41 ?, 42 ?, 108, 161

Union Carbide Co. 98

United Arab Shipping Co. 179

unutarnja plovidba 147

unutarnje vode 49

upisnik brodova 3

ustavno pravo 170

uti possidetis 142

Uvisco Ltd. 99

V

Vangemar Shipping Co. 70

Velika Britanija

- Engleski prvostupanjski sud /
Queens Bench Division 76, 99, 153,
178

- Engleski žalbeni sud / Court of
Appeal (London) 70, 97, 119, 138,
139, 179

- Vrhovni sud / House of Lords 46,
66, 67, 68, 96

Vijeće EZ 43

Vitol S.A. 67

vojne aktivnosti na moru 172

VOYLARULES

vidi: Pravila za tumačenje termina o
stojnicama u čarter partijama za
putovanje

vozar

vidi: prijevoznik

vozarina 92

vrijeme stojnica 126

Y

York-Antwerpenska pravila /

York-Antwerp Rules

- komentar 15

- usporedba 16

Z

zagađenje

vidi: onečišćenje

zakupoprmatelj broda 151

zastara 52, 71

zaštita

- mora 37

- okoliša 37, 43, 54, 168

- osoba 134

vidi i: ekološke mjere

zaustavljanje broda

vidi: brod

Podatke prikupila i obradila:

Marula Vujasinović, dipl. bibl.

Jadranski zavod HAZU

PRAVNO UREĐENJE HIPOTEKE NA BRODU U REPUBLICI HRVATSKOJ

Doc.dr.sc. JASENKO MARIN
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Trg maršala Tita 14, 10000 Zagreb

UDK 34.04
347.2
347.7

Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 01.12.2004.
Prihvaćeno za tisak: 19.01.2005.

Predmet ovoga rada je cjelovita analiza pravnog uređenja hipoteke na brodu u Republici Hrvatskoj. Naglašavaju se novine koje u tom kontekstu donosi novi Pomorski zakonik iz 2004. u odnosu na rješenja Pomorskog zakonika iz 1994. Proučavaju se i odredbe relevantnih općih zakonskih propisa te međusobni odnos svih izvora prava. Uspoređuju se recentna rješenja našeg prava s inozemnim propisima i sudskom praksom.

Ključne riječi: hipoteka na brodu, mortgage, sudska prodaja broda, privatna prodaja broda

1. UVOD

Materija hipoteke na brodu izazov je za svakog pomorskopravnog teoretičara i praktičara. Iako su radovi o toj tematici brojni u domaćoj i stranoj literaturi, još uvijek postoje sporna pitanja koja često zadiru i u same osnove ovog instituta.

Radi se ujedno o vrlo "životnoj" problematici, neizmjerno važnoj za funkcioniranje i financiranje pomorskog poduzetništva. Upravo zbog toga je važno da svaka zemlja ima sustavno, logično i prepoznatljivo pravno uređenje hipoteke na brodu koje slijedi općeprihvaćene svjetske standarde. To je osobito važno za Republiku Hrvatsku kao zemlju deklarirane pomorske orijentacije.

Pisati o hipoteci na brodu u ovome trenutku od osobitog je značaja. Naime, nedavno je stupio na snagu novi hrvatski Pomorski zakonik.¹ On unosi važne izmjene u pogledu uređenja materije koja je predmet ovoga rada. Više je nego potrebno i poželjno upozoriti na te izmjene i analizirati ih.

¹ Pomorski zakonik, *Narodne novine* br. 181/2004 (u daljnjem tekstu: PZ2004) donesen je 8. prosinca 2004., a stupio je na snagu 29. prosinca 2004.

Da bi se shvatio smisao i značaj novih zakonskih rješenja, neophodno je ukazati na rješenja prijašnjeg temeljnog propisa koji je uređivao hipoteku na brodu – Pomorskog zakonika iz 1994.² postojeće stanje. Upravo zbog toga smatramo metodološki ispravnim dati sustavan prikaz pozitivnog pravnog uređenja hipoteke na brodu po pojedinim ključnim, često spornim, elementima ovog instituta (pravni izvori, definicija, predmet, osnivanje, vjerovnikove ovlasti, prestanak) naglašavajući pri tome razlike (novine) u odnosu na raniju pravnu regulaciju.

Ciljevi rada jesu:

- a) dati prilog razjašnjavanju u teoriji i praksi uočenih dvojbi vezanih uz ovaj institut;
- b) kritički analizirati smisao i kvalitetu novih zakonskih rješenja.

2. UREĐENJE INSTITUTA U HRVATSKOM PRAVU

2.1. Pravni izvori

Osnovni izvor prava u pogledu uređenja instituta hipoteke na brodu je PZ2004. U Dijelu petom “Stvarna prava”, Glavi II, “Založna prava”, člancima 219.-240. nalaze se materijalnopravne odredbe upravo o hipoteci na brodu. No, valja uzeti u obzir i odredbe Glave I. Dijela petog – “Pravo vlasništva” jer se pojedine odredbe te glave odnose kako na pravo vlasništva, tako i na druga stvarna prava, uključujući i hipoteku na brodu.

Upravo u jednoj od odredaba Glave I, u članku 209., st. 4. PZ2004 otkrivamo još jedan, podređan izvor prava glede uređenja hipoteke na brodu. Navedenom odredbom propisano je da se na sva stvarna prava u pogledu broda i jahte na odgovarajući način primjenjuju odredbe Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima³ ako ovim Zakonikom (dakle PZ2004-om) nije drugačije određeno.

PZ1994 sadržavao je u čl. 224., st. 3. odredbu prema kojoj su se na sva stvarna prava u pogledu broda koja nisu uređena Zakonikom, na odgovarajući način primjenjivali opći propisi o stvarnim pravima. Doslovnim tumačenjem ove odredbe moglo se doći do zaključka da se opći propisi o stvarnim pravima primjenjuju samo na neka druga stvarna prava, a ne na ona koja su bila uređena u PZ1994. Takvo tumačenje je, dakako, pogrešno. Smislenim tumačenjem o svrsi norme dolazimo do zaključka da su

² *Narodne novine* br. 17/94, 74/94 i 43/96 (u daljnjem tekstu: PZ1994) prestao je važiti stupanjem na snagu PZ2004, uz izuzetak obradaba o upisu brodova koje prestaju važiti osnivanjem upisnika jahti, arg. iz čl. 1031. PZ2004.

³ Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, *Narodne novine* br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00 i 114/01, u daljnjem tekstu: ZVDSP.

tvorci PZ1994 željeli reći da se, u pogledu svih stvarnih prava, podredno primjenjuju opći propisi o stvarnim pravima ako u PZ1994 nije riješeno drugačije.⁴

U svakom slučaju, rješenje PZ2004 je u tom smislu pravno preciznije i konkretnije i otklanja ranije postojeću opisanu dvojbu.

Važne odredbe o hipoteci na brodu nalazimo i u drugim dijelovima PZ2004, primjerice u Dijelu petom, Glavi III "Postupak za upisivanje u upisnike brodova", ili u velikom broju odredaba Dijela devetog "Ovrha i osiguranje na brodu i teretu" kao i u Dijelu desetom "O mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske"⁵. O pojedinim odredbama iz ovih dijelova PZ2004 bit će više riječi u nastavku prilikom obrade pojedinih pitanja iz predmeta ovog rada. Na ovom mjestu iznesimo mišljenje da bi se na hipoteku na brodu, kao podredni propisi, mogli primijeniti i Zakon o zemljišnim knjigama⁶ te Ovršni zakon.⁷

⁴ Valja imati na umu da 1994. godine, kada je donesen prvi Pomorski zakonik, u našoj zemlji još nisu bili doneseni temeljni propisi o stvarnim pravima i ovrši – Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, odnosno Ovršni zakon. Ti temeljni i opći propisi doneseni su tek dvije godine kasnije. Mišljenja smo da su problemi koji su se javili glede tumačenja odnosa PZ1994 prema navedenim općim propisima posljedica preuranjenog donošenja PZ1994. Put je trebao biti drugačiji: trebalo se sačekati sa donošenjem navedenih općih propisa a tek nakon toga pristupiti donošenju PZ1994 kao posebnog propisa.

⁵ U čl. 969., st. 1., t. 2. PZ2004 propisano je da se na stvarna prava na brodu (dakle, i na hipoteku) primjenjuje pravo države čiju državnu pripadnost brod ima. U sljedećem članku (970.), propisano je da se na pravo vlasništva i na stvarna prava na brodu u gradnji koji se gradi u Republici Hrvatskoj primjenjuje hrvatsko pravo. Istovjetne odredbe sadržavao je i PZ1994.

⁶ Zakon o zemljišnim knjigama, *Narodne novine* br. 91/96, 68/98, 137/99, 73/00, 114/01 i 100/04, u daljnjem tekstu: ZZK jest jedan od izvora općeg stvarnog prava jer sadrži neke norme materijalno-pravne naravi (Nikola Gavella i sur.: *Stvarno pravo*, Informator, Zagreb, 1998., str. 28.). PZ2004 u spomenutoj odredbi čl. 209., st. 4. izričito navodi kao podređan izvor samo ZVDSP. Mislimo da je općenito upućivanje na propise o stvarnim pravima u najmanju ruku "sigurnija" varijanta. Ne vidimo razloga da se ne omogući podređna primjena i ZZK-a u slučaju da se otkrije npr. da pojedino pitanje iz područja upisa hipoteke nije u cijelosti riješeno u PZ2004.

⁷ Ovršni zakon, *Narodne novine* br. 57/96, 29/99, 42/00, 173/03, 194/03 i 151/04, u daljnjem tekstu: OZ. Podređna primjena ovog propisa je navedena u čl. 841., st. 5. PZ2004 koji određuje: "...ako odredbama Zakonika o ovrši i osiguranju na brodu i teretu nije drugačije određeno, na tu će se ovrhu i osiguranje na odgovarajući način primjenjivati odredbe Ovršnog zakona, izuzev odredaba koje se odnose na osiguranje prijenosom vlasništva ili drugog prava...". S obzirom da PZ2004 uopće ne uređuje mogućnost osiguranja tražbine prijenosom vlasništva, a ne dopušta podređnu primjenu odredaba OZ—a koje govore o tom sredstvu osiguranja, zaključujemo da na brodu, prema hrvatskom pravu, takvo stvarnopravno osiguranje tražbina nije moguće. U ranijoj sudskoj praksi, koja se temeljila na odredbi čl. 867., st. 5. PZ1994, bilo je dopušteno zasnivanje tzv. fiducijarnog vlasništva na brodu, iako je u tome smislu bilo dvojbe. O tome vidi podrobnije: Dorotea Čorić: Primjena instituta sudskog i javnobilježničkog osiguranja prijenosom vlasništva na stvari i prijenosom prava na brodove (prikaz odluke Ministarstva pomorstva, prometa i veza te Trgovačkog suda u Splitu), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 39 (1997) 153-154, str. 164.-173. Stupanjem na snagu PZ2004 i sudska će se praksa u tom kontekstu morati mijenjati.

Valja napomenuti da su do danas donesene tri međunarodne konvencije koje, *inter alia*, uređuju pitanje hipoteke na brodu. To su:

1. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, iz 1926.;
2. Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1967.;
3. Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama, iz 1993.

Međutim, Republika Hrvatska nije obvezana ni jednim od ova tri međunarodna ugovora. Stoga navedene konvencije nisu dio hrvatskog pozitivnog prava, bez obzira što su pojedina njihova rješenja služila kao “uzor” kreiranju naših zakonskih odredaba.⁸

2.2. Definicija i osnovna obilježja instituta hipoteke na brodu

PZ2004 donosi izmjenu u definiciji hipoteke u odnosu na rješenja PZ1994. Ta je izmjena rezultat proširenja ovlasti hipotekarnog vjerovnika koje on ima u stadiju namirenja hipotekom osigurane tražbine.

Konkretno, u čl. 219., st. 1. PZ2004 hipoteka na brodu se definira kao pravo prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom ili izvansudskom prodajom ili uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem broda. O ovlastima hipotekarnog vjerovnika u stadiju namirenja tražbine bit će više riječi u posebnim poglavljima ovoga rada.⁹

Usporedbe radi, podsjetimo da je PZ1994, u članku 234., st. 1., definirao hipoteku na brodu kao pravo prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti se iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom.¹⁰

Definicija iz PZ1994 zapravo je bila vrlo slična općoj definiciji založnog prava.¹¹ Definicija iz PZ1994, u odnosu na opću definiciju založnog prava, tek je specificirala pred-

⁸ Posljedica je to dileme zakonodavca, koja je postojala pri stvaranju PZ1994, a koja se sastojala u tome treba li prihvatiti rješenja Konvencije iz 1926., koju su prihvatile mediteranske zemlje, ili se okrenuti modernijim rješenjima Konvencije iz 1967., koja u doba donošenja PZ1994 još nije bila šire prihvaćena.

⁹ *Infra*, t. 2.5.2.

¹⁰ Iznimno, kada se izvršenje hipoteke na brodu provodi u inozemstvu uz primjenu postupovnih odredaba stranog prava koje ne poznaje sudsku prodaju, vjerovnik je bio ovlašten “namiriti se” (vjerojatno se mislilo: “namiriti svoju dospjelu tražbinu”) iz prodajne cijene broda ostvarene nadmetanjem na javnoj dražbi.

¹¹ ZVDS u čl. 297., st. 1. određuje da je založno pravo ograničeno stvarno pravo na određenoj stvari (zalogu) koje ovlašćuje svog nositelja (založnog vjerovnika) da određenu tražbinu, ne bude li mu o dospjeću ispunjena, namiri iz vrijednosti te stvari, ma čija ona bila, a njezin svagdašnji vlasnik (založni dužnik) dužan je to trpjeti. Napomenimo da gotovo jednaku definiciju založnog prava nalazimo i u čl. 140., st. 1. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (*Narodne novine* br. 132/98). Dakako, u potonjoj definiciji se samo specificira da se radi o založnom pravu na zrakoplovu.

met založnog prava (brod) te temeljni, iako ne i jedini, način namirenja tražbine – sudsku prodaju. Naime, odredbe čl. 234., st. 2. i 3. PZ1994 navodile su i druge načine namirenja tražbine – prodaju javnom dražbom te preuzimanje posjeda broda i njegovo iskorištavanje.

Omome dodajmo da, uz izuzetak zakonskog založnog prava na brodu (pomorskih privilegija), ostale vrste založnog prava sadrže u nazivu izraz “hipoteka”.¹² Osnovna obilježja svake hipoteke, pa tako i one na brodu, jesu:

1. hipoteka se osniva bez predaje stvari vjerovniku u posjed;
2. hipoteka ne ovlašćuje vjerovnika da zalog drži u posjedu.¹³

Valja pojasniti da se ova obilježja hipoteke odnose na razdoblje prije namirenja. U tom razdoblju (stadiju) hipotekarni vjerovnik nema pravo preuzeti posjed broda, odnosno držati brod u posjedu.

Dakle, dobrovoljno (a i sudsko) založno pravo na brodu predstavlja specifično založno pravo: radi se o pokretnini¹⁴ čije je stvarno pravno uređenje umnogome ustanovljeno po uzoru na stvarnopravno uređenje nekretnina.

Na ovome mjestu ćemo reći još nekoliko riječi vezanih uz odnos primarnih i supsidijarnih propisa koji uređuju hipoteku na brodu te njihov međusobni odnos. To je bitno upravo zbog shvaćanja prirode hipoteke na brodu i njezinih eventualnih specifičnosti u odnosu na naše općenito uređenje instituta založnog prava.

ZVDSP ovakvu hipoteku, dakle hipoteku na pokretnim stvarima i pravima koja se mogu steći jedino upisom u javni upisnik ili se bez upisa u takav upisnik ne smiju rabiti, naziva *registarsko založno pravo*.¹⁵ Stvarna prava na brodu, u pravilu, mogu se steći, prenijeti, ograničiti i ukinuti¹⁶ jedino upisom u upisnik brodova.¹⁷ Uz zalaganje zrakoplova, zalaganje brodova uređeno je upravo kao registarsko založno pravo.¹⁸

¹² O vrstama hipoteke na brodu, *infra*, t. 2.4.

¹³ Čl. 304., st. 1 ZVDSP-a. Za razliku od hipotekarnog vjerovnika, vjerovnik dobrovoljnog založnog prava na pokretninama ima pravo posjedovati tu stvar, i to prema izričitoj odredbi čl. 321., st. (1) ZVDSP.

¹⁴ Brod i brod u gradnji te jahta jesu pokretne stvari, prema izričitoj odredbi čl. 208. PZ2004.

¹⁵ Čl. 304., st. (3) ZVDSP.

¹⁶ Mišljenja smo da bi, umjesto “ukinuti”, precizniji izraz bio “prestati”.

¹⁷ Čl. 214., st. 1. PZ2004. Izuzetak od toga pravila, prema odredbi st. 2. istog članka, vrijedi u pogledu pomorskih privilegija, za čiji nastanak i pravno djelovanje nije potreban upis u upisnik brodova. Izuzetak od pravila o konstitutivnosti upisa vrijedi i u pogledu slučajeva navedenih u čl. 215. PZ-a: 1. prijelaz prava vlasništva na brodu na osiguratelja prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda ili isplatom naknade iz osiguranja; 2. stjecanje stvarnih prava nasljeđivanjem, dosjelošću i javnom sudskom prodajom; 3. proglašenje broda pomorskim, odnosno ratnim plijenom. U odnosu na PZ1994., “ispao” je izuzetak koji se odnosi na stjecanje i gubitak stvarnih prava na potonulim brodovima zbog propusta da se taj brod izvadi u zakonskom roku. Također, ispravljen je i propust iz PZ1994, točnije upućivanje na pogrešnu odredbu PZ1994, koja je imala za posljedicu da su navedeni slučajevi bili propisani kao izuzeci od obveznosti pisanog oblika pravnog posla sklopljenog u svrhu stjecanja stvarnih prava, umjesto da je bilo određeno da su izuzeci od konstitutivnosti upisa (usp. Čl. 229. i 230. PZ1994). Podrobnije, vidi: Ivo Grabovac: *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split, 1997., str. 69.

¹⁸ N. Gavella, *op.cit.*, str. 783.

Nadalje, ZVDSP u čl. 304., st. 4. izričito određuje da se na registarsko založno pravo prvenstveno primjenjuju posebne zakonske odredbe, a podredno i odredbe toga zakona koje uređuju založno pravo na nekretninama, ali samo:

1. ako opće odredbe ZVDSP-a o založnom pravu na nekretninama nisu u suprotnosti s posebnim zakonskim odredbama; i
2. ako opće odredbe ZVDSP-a o založnom pravu na nekretninama nisu u suprotnosti s prirodom određene hipoteke – registarskog založnog prava.¹⁹

Konkretno, u slučaju hipoteke na brodu prvenstveno se primjenjuju odredbe PZ2004, a podredno odredbe ZVDSP-a o založnom pravu na nekretninama i to samo uz poštivanje gore navedenih pretpostavki.

Odredba čl. 304., st. 4. ZVDSP-a pojašnjava i donekle ispravlja odredbu čl. 298., st. 7. istog propisa, koja određuje da “založno pravo na brodovima i zrakoplovima uređuju odredbe ovoga Zakona ako nije uređeno posebnim zakonom”. Ova odredba nije nomotehnički najsretnije riješena jer bi se njezinim doslovnim tumačenjem moglo doći do zaključka da se na založno pravo na brodu (i zrakoplovu) mogu primijeniti odredbe ZVDSP-a samo onda ako to založno pravo *nije uopće* uređeno posebnim zakonom (kakav je npr. PZ2004). Valjano tumačenje bi bilo da se na založno pravo na brodu i zrakoplovu primjenjuju odredbe ZVDSP-a samo u pogledu onih pitanja vezanih uz založno pravo koja nisu uređena posebnim zakonima, dakle u onim slučajevima kada odgovor na neko pitanje vezano uz založno pravo ne možemo pronaći u posebnim zakonskim propisima.²⁰ Ispravnost takvog tumačenja potvrđuje upravo odredba 304., st. 4. ZVDSP-a.

2.3. Predmet (prostiranje) hipoteke na brodu

Hipoteka na brodu, osim samoga broda²¹, obuhvaća i:

1. pripatke broda. Međutim, hipoteka se neće prostirati na neki pripadak ako je u upisniku broda zabilježeno da je vlasnik toga pripatka fizička ili pravna osoba različita od vlasnika broda.²²

¹⁹ Čl. 304., st. 4. ZVDSP-a.

²⁰ Vidi: Gordan Stanković, *Hrvatska pomorska hipoteka u svjetlu nadolazećih izmjena Pomorskog zakonika, Vladavina prava*, Zagreb (1997), god. I, br. 1., str. 123., osobito bilješka 36.

²¹ Naglasimo da hipoteka za jednu (istu) tražbinu može biti upisana nepodijeljeno na dva ili više brodova (čl. 238. PZ2004). Radi se o tzv. zajedničkoj ili simultanoj hipoteci. U tom slučaju hipotekarni vjerovnik može tražiti namirenje cijele tražbine iz svakog pojedinog broda koji je predmet hipoteke ili iz više njih, po njegovom izboru. Upisivanje zajedničkih hipoteka na brodu uređeno je člancima 361.-371. PZ2004.

²² Čl. 228. PZ2004.

2. uzgrednosti broda, a to su:

- a) tražbine po osnovi naknade štete za još nepopravljena materijalna oštećenja koje je brod pretrpio;
- b) tražbine po osnovi zajedničke havarije, ako se one odnose na još nepopravljena materijalna oštećenja broda.²³

3. naknadu iz osiguranja broda koja pripada vlasniku broda. Međutim, ugovorom se može isključiti prostiranje hipoteke na naknadu iz osiguranja.²⁴

PZ2004 u čl. 230. naglašava da se hipoteka na brodu ne prostire na vozarinu, prevozninu, tegljarinu, zakupninu ni na nagrade za spašavanje (civilni plodovi), ako nije drugačije ugovoreno. *Ratio* ove odredbe je u tome da se prihodi od iskorištavanja broda, u pravilu, ostave "slobodni" dužniku kako bi iz tih prihoda mogao uspješno otplaćivati dug zbog kojega je brod založen. Ipak, i ta je odredba dispozitivne prirode ("ako nije drugačije ugovoreno") pa ugovorne stranke mogu odrediti i da prihodi od iskorištavanja broda (neki ili svi) budu obuhvaćeni hipotekom.²⁵

Hipoteka na brodu može se zasnovati i na brodu u gradnji. Ona se tada upisuje u upisnik brodova u gradnji. Novina PZ2004 je da je izričito propisano da se hipoteka može zasnovati i na jahti, u kojem slučaju se upisuje u upisnik jahti.²⁶

2.4. Osnivanje hipoteke na brodu

Pitanju osnivanja hipoteke na brodu potrebno je posvetiti osobitu pažnju jer je važno za shvaćanje cjelokupnog instituta. Zapravo, različiti temelji osnivanja hipoteke na brodu, kao i pitanje aktivnog sudjelovanja suda u postupku osnivanja te hipoteke, imaju za posljedicu podjelu na pojedine vrste hipoteke od kojih svaka ima određene specifičnosti.

²³ Čl. 229. PZ2004.

²⁴ Čl. 231., st. 1. PZ2004. U stavcima 2. i 3. istoga članka propisuje se da hipoteka na naknadu iz osiguranja prestaje ako osiguratelj isplati naknadu prije nego što ga hipotekarni vjerovnik obavijesti o postojanju hipoteke na brodu. Učinak obavješćivanja sastoji se u tome na osiguratelj, pošto je obaviješten o postojanju hipoteke na naknadu iz osiguranja, ne smije naknadu isplatiti osiguraniku bez pristanka hipotekarnog vjerovnika. Ako to ipak učini, odgovara hipotekarnom vjerovniku za štetu.

²⁵ Zoran Radović: *Hipoteka na brodu*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1986., str. 17.

²⁶ Ako u upisnik brodova u gradnji nije što drugo upisano, hipoteka na brodu u gradnji obuhvaćala bi, osim broda, i stvari koje su u brod ugrađene, kao i stvari koje se nalaze u brodogradilištu a nisu ugrađene u brod u gradnji, ako su prema svojoj izradi određene isključivo za ugrađivanje u određeni brod ili za njegov pripadak, ili ako su na vidljiv način obilježene ili izdvojene za ugrađivanje u brod (arg. iz čl. 212 PZ2004). Odredbe PZ2004 o hipoteci na brodu primjenjuju se, *mutatis mutandis*, i na hipoteku na brodu u gradnji koji je upisan u upisnik brodova u gradnji kao i na hipoteku na jahti koja je upisana u upisnik jahti. (arg. iz čl. 235. PZ2004).

PZ2004. u čl. 220., st. 1. određuje da hipoteka na brodu može nastati:

1. ugovorom (ugovorna hipoteka); ili
2. odlukom suda (sudska hipoteka).²⁷

2.4.1. Ugovorna hipoteka

Ugovorom o hipoteci obvezuje se hipotekarni dužnik ili netko treći (zalagodavac) da će, u svrhu osnivanja hipoteke na brodu radi osiguranja određene tražbine, dopustiti da vjerovnik upiše tu hipoteku u upisnik brodova. Ujedno se hipotekarni vjerovnik obvezuje da će učiniti sve što je potrebno da se, po prestanku tražbine, hipoteka na brodu izbriše iz upisnika brodova.²⁸

Ova definicija uključuje samo bitne obveze hipotekarnoga ugovora. Dakako, u praksi su ti ugovori puno kompleksniji. Primjerice, uobičajeno je da se vrlo precizno nabrajaju ograničenja hipotekarnog dužnika glede gospodarskog iskorištavanja broda koji je predmet hipoteke.²⁹ No te druge obveze, iako važne, jesu dodatne i nisu “esencijalne” za kvalifikaciju nekog ugovora kao ugovora o hipoteci.

Ugovor o hipoteci je formalan ugovor.³⁰

Valja naglasiti da odredba članka 220. PZ2004 o tome da hipoteka na brodu “nastaje” (i) ugovorom pravno nije najpreciznija. Naime, ona nastaje *na temelju* ugovora kao pravnog posla kojemu je cilj osnivanje hipoteke na brodu radi osiguranja namirenja određene tražbine. Međutim, samim sklapanjem ugovora o hipoteci na brodu hipoteka još uvijek nije nastala. Potreban je način, modus stjecanja toga stvarnog prava, a to je, u pravilu, uknjižba toga prava u upisnik brodova.³¹ Ako nisu ispunjene sve pretpostavke za uknjižbu, a ona je zatražena, tada će se hipoteka osnovati predbilježbom pod uvjetom naknadnog opravdanja toga upisa. Predbilježba će se, dakako, provesti samo ako su ispunjene zakonske pretpostavke za ovu vrstu upisa.³²

²⁷ PZ1994 je u čl. 235., uz hipoteku koja nastaje na temelju ugovora, netočno naveo da hipoteka nastaje “presudom” suda.

²⁸ Ovakva definicija ugovora o hipoteci na brodu proizlazi iz čl. 307., st. 1. ZVDSP-a.

²⁹ *Infra*, t. 2.5.1.

³⁰ Arg. iz čl. 213. PZ2004.

³¹ Arg. iz članka 214., stavak. 1. PZ2004 kao i iz članka 309. st. 1. ZVDSP-a. Ovaj potonji propis određuje da se dobrovoljna ugovorna hipoteka na nekretnini (primjenjivo i na brod) stječe uknjižbom u zemljišnu knjigu, *ako zakonom nije drugo određeno*. Mišljenja smo da izraz iz PZ2004 da hipoteka “nastaje ugovorom” ne treba smatrati kao slučaj kada je “zakonom drugo određeno” nego kao nepreciznost u pravnom izričaju.

³² Prema članku 320. PZ2004, predbilježba hipoteke na brodu dopuštena je samo ako su tražbine i pravna osnova hipotekarnog prava učinjeni vjerojatnim. Teoretski primjer: ako potpis vlasnika broda (založnog dužnika) na hipotekarnom ugovoru nije ovjeren, ne bi se mogla provesti uknjižba ali bi se mogla provesti predbilježba. Odredbe o postupku upisa u upisnik brodova, koje se primjenjuju i kada je riječ u upisu hipoteke, nalaze se u Dijelu petome PZ-a, Glavi III (članci 253.-384.).

Pored zalagodavčeva prava vlasništva na brodu³³ i valjanog pravnog temelja (pravni posao – hipotekarni ugovor ili odluka suda), upis hipoteke treća je pretpostavka za stjecanje hipoteke.³⁴ Radi se o konstitutivnom učinku upisa hipoteke u upisnik brodova. Prema našem mišljenju, od trenutka njezina upisa, pravni učinci osnivanja hipoteke nastupaju istovremeno prema svima – i prema strankama ugovora o hipoteci ali i prema svim trećim osobama.³⁵

Što se tiče stranaka ugovora o hipoteci, između njih (i) prije upisa hipoteke u upisnik djeluje *ugovor o hipoteci* (ne i sama hipoteka jer ona do upisa ne proizvodi pravne učinke). Stranke moraju izvršavati sve obveze iz ugovora o hipoteci jer je to za njih izvor prava kojim je od trenutka sklapanja toga ugovora uređen njihov pravni odnos.³⁶

PZ2004 u čl. 220., st. 2. donosi izmjene u pogledu važnosti ugovora o hipoteci jer određuje da ugovor o hipoteci:

- u kojemu je potpis dužnika javno ovjeren; i
- koji sadrži izjavu dužnika da vjerovnik može neposredno na temelju ugovora
- zatražiti upis hipoteke u upisnik brodova, i
- koji sadrži izjavu dužnika da je suglasan da se na temelju tog ugovora na brodu na kojemu je zasnovana hipoteka može radi tražbine utvrđene tim ugovorom nakon dospjelog tražbine provesti neposredna ovrha,

*jest ovršna isprava.*³⁷

³³ Hipoteka na brodu kao založno pravo izvodi se iz prava vlasništva (arg. iz čl. 306. ZVDSP-a).

³⁴ Prema čl. 266., st. 1. PZ2004, za prvenstveni rad upisa mjerodavno je vrijeme kad je prijedlog za upis stigao lučkoj kapetaniji koja vodi upisnik brodova u koji se obavlja upis hipoteke. Upozorimo i na članak 290. PZ2004 kojim je određeno da će lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova u dnevniku upisnika brodova naznačiti dan, sat i minutu pristizanja prijedloga za upis. Ta je lučka kapetanija dužna u ulošku upisnika brodova u koji je brod upisan evidentirati da je podnesen prijedlog za upis hipoteke, naznačujući olovkom broj pod kojim je podnesak upisan u dnevnik upisnika brodova (tzv. “plomba”). Ovine je učinjeno vidljivim da je kapetaniji pristigao prijedlog za upis hipoteke kao i trenutak kada je prijedlog pristigao pa su svi upozoreni na to da bi se na brodu mogla upisati hipoteka. Time je zadovoljeno načelo publiciteta i povjerenja u upisnik brodova kao javni upisnik.

³⁵ U pogledu uređenja hipoteke na nekretninama, koje se na odgovarajući primjenjuje i u pogledu hipoteke na brodu, Gavella razlikuje trenutak osnivanja hipoteke (trenutak kada nadležnom tijelu pristigne prijedlog za upis hipoteke) od trenutka kada nastupaju pravni učinci osnivanja hipoteke (trenutak upisa u javni upisnik), vidi: Gavella, *o.c.*, str. 814.-816.

³⁶ Upisom hipoteke zalagodavac je izvršio osnovnu obvezu iz hipotekarnog ugovora – dopustio je da se na njegovome brodu uknjiži hipoteka u vjerovnikovu korist. U pogledu učinka upisa hipoteke u upisnik, usp. G. Stanković, *o.c.*, str. 134., kao i: B. Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1983., str. 96.

³⁷ Podrobnije o toj novini *infra*, t. 2.4.3.

2.4.2. Sudska hipoteka

Sudska hipoteka jest sredstvo osiguranja novčane tražbine hipotekarnoga vjerovnika.³⁸

Ovisno o tome je li za njezino osnivanje potreban pristanak hipotekarnog dužnika - zalagodavca, sudska hipoteka na brodu može biti:

- a) prisilna ili
- b) dobrovoljna.

Prema PZ2004, prisilna sredstva osiguranja koja uključuju nastanak hipoteke na brodu jesu:

- 1. osnivanje sudske hipoteke (uknjižbom, odnosno pljenidbenim popisom); i
- 2. prethodna mjera predbilježbe sudske hipoteke.

Razlikovanje ovih sredstava osiguranja izvršeno je s obzirom na pretpostavke koje moraju postojati da bi sud mogao odrediti pojedina od tih sredstava osiguranja.³⁹

2.4.2.1. Prisilno osnivanje sudske hipoteke uknjižbom

Predlagatelj osiguranja *koji ima ovršnu ispravu* kojom je utvrđena novčana tražbina ima pravo tražiti osiguranje tražbine zasnivanjem hipoteke na brodu protivnika osiguranja. Ako sud utvrdi da se prijedlogu može udovoljiti, donijet će rješenje kojim će naložiti lučkoj kapetaniji da se u upisnik u kojem je brod upisan izvrši uknjižba hipoteke. Ta je *uknjižba* način, modus osnivanja ove hipoteke.⁴⁰

Za odlučivanje o prijedlogu za osiguranje uknjižbom (kao i predbilježbom) sudske hipoteke na brodu, odnosno brodu u gradnji upisanom u upisnik brodova, odnosno u upisnik brodova u gradnji, mjesno je nadležan sud na čijem se području vodi upisnik brodova, odnosno upisnik brodova u gradnji u koji je brod, odnosno brod u

³⁸ Tu istu funkciju ima, dakako, i ugovorna hipoteka.

³⁹ Raduje da je odredbom čl. 220. st. 1. PZ2004 jasno rečeno da hipoteka na brodu može nastati ugovorom i sudskom *odlukom*. Time je ispravljena pogreška iz ranije odredbe čl. 235. PZ1994, prema kojoj hipoteka na brodu može nastati i “presudom” suda. Naime, hipoteka na brodu ne može nikada nastati presudom, nego rješenjem suda, što je posebna vrsta sudske odluke različite od presude. Ako se za stvaranje isprave koja je temelj za osnivanje hipoteke traži aktivnost suda, radi se o sudskoj hipotezi. Sudska hipoteka ne nastaje samom sudskom odlukom nego je potreban i upis hipoteke u upisnik koji se upis provodi na temelju sudske odluke. Tim upisom osnovana je hipoteka.

⁴⁰ Čl. 932, st. 1. i 933., st. 1. PZ2004. U upisniku se, na osnovi odredbe članka 934., st. 1. PZ2004, naznačuje ovršivost tražbine koja se osigurava. Učinak takve uknjižbe, kao i uknjižbe same hipoteke, sastoji se u tome da predlagatelj osiguranja može namiriti svoju tražbinu prisilnom prodajom broda i protiv svakog kasnijeg stjecatelja broda (bez potrebe ishođenja nove ovršne isprave), te u namirenju uživati prednost pred svim hipotekom neosiguranim vjerovnicima, kao i onim hipotekarnim vjerovnicima koji su hipoteku stekli nakon njega (čl. 934., st. 4. u vezi s čl. 857., st. 4. PZ2004).

gradnji upisan. Za provedbu toga osiguranja nadležna je lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova u koji je brod, ili brod u gradnji upisan.⁴¹

PZ2004 dopušta sudske osnivanje hipoteke i na brodovima koji nisu upisani u upisnik broda i u članku 933., st. 2. određuje da se osnivanje sudske hipoteke na takvim brodovima provodi pljenidbenim popisom broda. U st. 3. istog članka propisano je da se osnivanje takve hipoteke upisuje u privremeni plovidbeni list.⁴²

U odnosu na PZ1994, PZ2004 glede osnivanja prisilne sudske hipoteke uknjižbom donosi izmjene utoliko što preciznije određuje da je temelj za određivanje, odnosno provedbu toga sredstva osiguranja *ovršna isprava kojom je utvrđena novčana tražbina*.⁴³ Također se u pogledu prisilne sudske hipoteke, jasnoće radi, izravno propisuje podredna primjena odredaba OZ-a o osiguranju prisilnim zasnivanjem založnog prava na nekretnini, ako u samom PZ2004 nije drugačije određeno.⁴⁴

2.4.2.2. Prethodna mjera predbilježbe sudske hipoteke

Predbilježba sudske hipoteke jest jedna od prethodnih mjera kojima se može osigurati novčana tražbina predlagatelja osiguranja. Upravo zbog toga PZ2004 konceptualno uređuje predbilježbu sudske hipoteke kao jednu od prethodnih mjera, u poglavlju koje nosi naziv "Osiguranje prethodnim mjerama"⁴⁵. Uređenje prethodnih mjera u PZ2004 izvršeno je po uzoru na OZ (čl. 283.-291.), pa će se u tom pogledu uvelike izbjeći podredna primjena ovog općeg propisa. Prema PZ2004, svaka prethodna mjera, pa tako i predbilježba hipoteke na brodu može se tražiti:

- a) na temelju sudske odluke koja još nije postala pravomoćna ili ovršna;

⁴¹ Čl. 847. PZ2004. Smatramo da ista pravila glede nadležnosti za odlučivanje i provedbu osiguranja zasnivanjem sudske hipoteke vrijede i u pogledu jahti, mada to u navedenom članku nije izričito navedeno.

⁴² Odredbe čl. 933., st. 2. i 3. PZ2004 odnose se na brodove koji uopće nisu upisani u bilo koji upisnik brodova, a ne na brodove koji su upisani u neki strani, dakle ne-hrvatski upisnik brodova. U pljenidbenom popisu mora se naznačiti ovršivost tražbine radi čijeg osiguranja se upisuje sudska hipoteka, s učinkom istovjetnim upisu ovršivosti tražbine u upisnik kada se hipoteka zasniva na upisanim brodovima, arg. iz čl. 934., st. 3. PZ2004..

⁴³ U članku 960. PZ1994. stajalo je: "Radi osiguranja novčanih tražbina na temelju izvršne isprave vjerovnik može predložiti sudu osnivanje sudske hipoteke na brodu dužnika".

⁴⁴ Čl. 932., st. 2. PZ2004.

⁴⁵ Ostale prethodne mjere koje spominje PZ2004 u čl. 946. jesu: 1. pljenidba broda ili broda u gradnji koji nije upisan u upisnik brodova, odnosno brodova u gradnji po pravilima po kojima se provodi ovrha radi naplate novčane tražbine na time predmetima ovrhe te 2. pljenidba tereta na brodu protivnika osiguranja. Izričito se naglašava da provedbom prethodne mjere predlagatelj osiguranja *stječe založno pravo na predmetu osiguranja*. Dakle, pljenidba "neupisanog broda" znači stjecanje hipoteke na tom brodu. U PZ1994 je predbilježba sudske hipoteke bila zasebno uređena u člancima 969.-972. Naime, taj propis uopće nije sustavno uređivao institut osiguranja prethodnim mjerama. Posljedica takvog stanja bila je primjena relevantnih odredaba OZ-a kao podrednog izvora prava.

b) na temelju sudske nagodbe kojoj nije protekao rok za dobrovoljno izvršenje činidbe;

c) na temelju domaće javnobilježničke isprave, ako tražbina koja je u njoj utvrđena još uvijek nije dospjela.⁴⁶

Da bi sud donio rješenje o predbilježbi sudske hipoteke, predlagatelj osiguranja mora učiniti vjerojatnom opasnost da bi se bez toga osiguranja spriječilo ili znatno otežalo ostvarenje njegove tražbine (tzv. objektivna opasnost).⁴⁷

Ovo osiguranje provodi se predbilježbom u upisnik brodova u koji je upisan brod koji je predmet osiguranja, odnosno pljenidbenim popisom, ako se radi o brodu koji nije upisan u upisnik brodova. Učinak predbilježbe, odnosno pljenidbenog popisa istovjetan je učinku uknjižbe, odnosno pljenidbenog popisa kod osiguranja uknjižbom sudske hipoteke.⁴⁸

Za razliku od uknjižbe sudske hipoteke, predbilježba sudske hipoteke je vremenski ograničena trajanja. Vrijeme trajanja te prethodne mjere mora se naznačiti u rješenju o njezinom određivanju s tim da sud može i produljiti vrijeme njezina trajanja, ako se nisu izmijenile okolnosti pod kojima je ona određena.

Ako ni nakon proteka roka od 15 dana od datuma proteka vremena za koje je prethodna mjera bila određena ne bude udovoljeno uvjetima za ovrhu ili uknjižbu sudske hipoteke, sud će ukinuti sve provedene radnje i obustaviti postupak.⁴⁹ U određenim slučajevima, odnosno pod određenim pretpostavkama, sud može, na prijedlog protivnika osiguranja, ukinuti provedene radnje i obustaviti postupak i prije proteka spomenutog roka.⁵⁰

⁴⁶ Čl. 943., st. 1. PZ2004. Inače, PZ1994 nije poznao domaću javnobilježničku ispravu kao temelj za traženje predbilježbe hipoteke na brodu.

⁴⁷ Kako se ovdje radi o objektivnoj opasnosti, nije potrebno da ta opasnost potječe od protivnika osiguranja. PZ2004 u čl. 944. nabroja 6 slučajeva kod kojih se pretpostavlja ("smatra") da postoji potrebna objektivna opasnost. Zanimljivo da se kao prvi od tih 6 slučajeva navodi situacija kad je prethodna mjera predložena na temelju platnog naloga odnosno rješenja o ovrsi na temelju vjerodostojne isprave protiv kojega je pravodobno podnesen prigovor. U tom dijelu PZ2004 odstupa od OZ-a koji ovaj slučaj pretpostavljanja opasnosti (više) ne poznaje. Naime, taj je razlog iz teksta OZ-a brisan nakon stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopuna Ovršnog zakona, *Narodne novine*, br. 73/2003 (čl. 91.). Inače, pretpostavka postojanja *subjektivne* opasnosti (u stupnju vjerojatnosti) traži se npr. kod određivanja privremenih mjera. Tako OZ u čl. 296., st. 1. propisuje da predlagatelj osiguranja, ako želi da sud udovolji njegovom prijedlogu za određivanjem privremene mjere radi osiguranja novčane tražbine, mora učiniti vjerojatnim, *inter alia*, i "...vjerojatnost da će bez takve mjere *protivnik osiguranja* (naglasio J.M.) spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati.". Subjektivna opasnost je pretpostavka i za određivanje privremenih mjera radi osiguranja nenovčanih tražbina (v. čl. 298., st. 1., t. 1. OZ-a.).

⁴⁸ *Supra*, bilješka br. 40.

⁴⁹ Čl. 949., st. 2. PZ2004.

⁵⁰ Ti su slučajevi, tj. pretpostavke, (navedeni u čl. 949., st. 4. PZ2004), sljedeći: a) ako protivnik osiguranja sudu položi dužni iznos tražbine koja se osigurava, s kamatama i troškovima; b) ako protivnik

Dakle, i kod osnivanja sudske hipoteke uknjižbom, odnosno kod osnivanja sudske hipoteke predbilježbom, pravni temelj je isti – odluka (rješenje) suda.⁵¹ Razlika je u načinu osnivanja hipoteke (vrsti upisa) – u prvom slučaju uknjižba, u drugom predbilježba.

Predbilježbom je hipoteka na brodu osnovana⁵², ali nije osnovana bezuvjetno, nego pod uvjetom opravdanja te predbilježbe. Za opravdanje te predbilježbe potrebno je da predlagatelj osiguranja ishodi perfektnu ovršnu ispravu. Kada se ti uvjeti ispune, predlagatelj osiguranja mora u određenom roku zatražiti ovrhu⁵³ jer je pravilo da se ne može dopustiti određivanje i provedba slabijeg sredstva osiguranja ako postoje uvjeti za određivanje i provedbu jačeg sredstva osiguranja, odnosno uvjeti za određivanje i provedbu ovrhe.⁵⁴

2.4.2.3. Osnivanje sudske hipoteke na brodu na temelju sporazuma stranaka

PZ2004 donosi izmjenu u pogledu ove vrste osiguranja. Naime, taj propis, za razliku od PZ1994, izričito ne uređuje ovakvu mogućnost zasnivanja hipoteke. Razlog za to leži u činjenici da je i odredba članka 973. PZ1994 ionako tek upućivala na odgovarajuću podrednu primjenu odredaba “općeg izvršnog postupka o osiguranju zasnivanjem sudske hipoteke na nekretnini”. Osim toga, za očekivati je da će ugovorne strane, zbog ekonomičnosti, češće pribjegavati izvansudskom sporazumnom zasnivanju hipoteke, uz sudjelovanje javnih bilježnika, osobito imajući u vidu novine koje u tome pogledu sadržava PZ2004.⁵⁵

osiguranja učini vjerojatnim da je tražbina u vrijeme donošenja rješenja o određivanju ove prethodne mjere već bila naplaćena ili dovoljno osigurana; c) ako je pravomoćno utvrđeno da je tražbina prestala ili da nije ni nastala; i d) ako odluka na temelju koje je prethodna mjera određena bude ukinuta u povodu pravnog lijeka, odnosno ako sudska nagodba ili javnobilježnička isprava na temelju koje je prethodna mjera određena bude stavljena izvan snage. Slučaj naveden pod d) je novina u odnosu na PZ1994. Osim toga, sud će na prijedlog protivnika osiguranja obustaviti postupak i ukinuti provedene radnje ako predlagatelj osiguranja ne podnese prijedlog za ovrhu u roku od 15 dana od nastupanja tih uvjeta (čl. 950. PZ2004). Zanimljivo da, za razliku od PZ1994. (čl. 971., st. 4., t. 4.), PZ2004 izričito ne naglašava da će predlagatelj osiguranja spriječiti ukidanje ove prethodne mjere i ako predloži osiguranje uknjižbom (trenutno predbilježene) hipoteke, nego za postizanje takvog učinka upućuje jedino na predlaganje ovrhe.

⁵¹ Dakako, sadržaj sudskih rješenja kod osnivanja uknjižbom, odnosno predbilježbom hipoteke nije isti.

⁵² Članak 325. PZ2004 izričito naglašava da se “predbilježbom stječu, prenose ograničavaju ili ukidaju upisana prava, uz uvjet da predbilježba bude naknadno opravdana, i to u opsegu u kojem bude opravdana”.

⁵³ Mislimo da bi bilo dovoljno i da zatraži uknjižbu hipoteke.

⁵⁴ No, njegov red prvenstva pri namirenju bit će određen već prema trenutku predbilježbe hipoteke.

⁵⁵ *Infra*, t. 3.4.3. i 2.5.2.2.

Međutim, zasnivanje sudske hipoteke na brodu na temelju sporazuma stranaka ipak je moguće uz odgovarajuću podrednu primjenu odredaba čl. 261.-268. OZ-a.⁵⁶

Pravni temelj (osnova) za nastanak hipoteke u ovom slučaju jest sporazum stranaka sklopljen pred sudom i uobličen u sudski zapisnik o postojanju i dospijeću tražbine koja se želi osigurati te o tome da se radi osiguranja tražbine zasnjuje hipoteka na brodu. Sudski zapisnik, koji stranke potpisuju, ima snagu sudske nagodbe. To znači da je tražbina čije su postojanje i trenutak dospijeća utvrđeni u zapisniku ovršna od trenutka dospijeća. Ne bude li tražbina o dospijeću namirena, predlagatelj osiguranja – hipotekarni vjerovnik, moći će ishoditi ovrhu već na temelju tog zapisnika jer je zapisnik sa snagom sudske nagodbe ovršna isprava.

Na temelju ovoga sporazuma sud donosi rješenje o određivanju osiguranja uknjižbom hipoteke na brodu (rješenje o osiguranju, čl. 264., st. 1. OZ-a).

Možemo zaključiti da se kod ovog sredstva osiguranja određivanje hipoteke na brodu provodi u dva stadija:

1. sklapanje sporazuma pred sudom o zasnivanju hipoteke; i
2. donošenje rješenja o osiguranju.

Sud, nadalje, u svrhu provedbe rješenja o osiguranju, poduzima potrebne radnje, što konkretno znači da rješenje s cjelokupnim spisom dostavlja nadležnoj lučkoj kapetaniji radi uknjižbe hipoteke. Uknjižba je način (modus) stjecanja hipoteke. Provedbom uknjižbe predlagatelj osiguranja stekao je hipoteku na brodu (arg. iz čl. 264., st. 3. OZ-a).

2.4.3. O mogućnosti zasnivanja hipoteke u postupku javnobilježničkog osiguranja

Ponovimo, PZ2004 sadrži vrlo važnu odredbu u članku 220., st. 2. kakve nije bilo u PZ1994. Naime, određeno je da ugovor o hipoteci u kojemu je:

- a) potpis dužnika javno ovjeren; i
- b) sadržana izjava dužnika da vjerovnik može neposredno na temelju ugovora zahtijevati upis hipoteke u upisnik brodova (klauzula *intabulandi*);

⁵⁶ U prilog toj tvrdnji govori i činjenica da PZ2004 u čl. 848. uređuje pitanje mjesne nadležnosti za odlučivanje i provedbu osiguranja u povodu prijedloga za zasnivanje sudske hipoteke na brodu ili brodu u gradnji na temelju sporazuma stranaka. Prema navedenom članku, za odlučivanje o tome prijedlogu mjesno je nadležan sud na čijem se području nalazi upisnik broda u koji je brod upisan, odnosno upisnik broda u gradnji u koji je brod u gradnji upisan. Određeno osiguranje provodi tijelo koje vodi upisnik brodova, odnosno brodova u gradnji, dakle lučka kapetanija. Ako brod ili brod u gradnji nije upisan u upisnik brodova ili brodova u gradnji, za odlučivanje o prijedlogu za osiguranje novčane tražbine zasnivanjem sudske hipoteke na brodu ili brodu u gradnji na temelju sporazuma stranaka i za provedbu osiguranja nadležan je sud na čijem se području u vrijeme podnošenja prijedloga za osiguranje brod, odnosno brod u gradnji nalazi.

c) sadržana izjava dužnika da je suglasan da se na temelju tog ugovora na brodu na kojemu je zasnovana hipoteka može radi tražbine utvrđene tim ugovorom nakon njezine dospelosti provesti neposredna ovrha (klauzula *exequendi*) predstavlja ovršnu ispravu.

Dakle, PZ2004 predstavlja zakon koji ugovor o hipoteci određuje kao ovršnu ispravu, dakako, ako postoje pretpostavke navedene od a) do c). Na taj način je PZ2004 “iskoristio mogućnost” sadržanu u članku 21., st. 1., t. 4. OZ-a, prema kojem je ovršna isprava, *inter alia*, “druga isprava koja je zakonom određena kao ovršna isprava”.

PZ1994 izrijeком nije spominjao mogućnost javnobilježničkog osiguranja tražbine zasnivanjem hipoteke na brodu. No, zbog pozivanja u PZ1994 na odgovarajuću podrednu primjenu općih propisa o ovrsi (i osiguranju), prema stajalištu sudske prakse možemo zaključiti da je i u doba primjene PZ1994 bila dopuštena primjena i onih sredstava osiguranja koje taj propis izričito nije navodio ali ih nije ni isključivao.⁵⁷

Opisana odredba čl. 220., st. 2. PZ2004 otklanja svaku dvojbu u pogledu mogućnosti javnobilježničkog osiguranja zasnivanjem hipoteke na brodu.

Zaključujući ovo poglavlje mogli bismo reći da zasnivanje hipoteke na brodu u postupku javnobilježničkog osiguranja nije ništa drugo do vrsta ugovorne hipoteke jer se radi o ugovoru, sporazumu stranaka, a radi postizanja željenih učinaka takvog sporazuma traži se određena neophodna aktivnost javnih bilježnika.

2.5. Ovlasti hipotekarnog vjerovnika

U nastavku ćemo dati prikaz najvažnijih ovlasti hipotekarnog vjerovnika koje on ima u pogledu založenoga broda.

⁵⁷ Naime, sudska praksa stala je na stajalište da je dopušteno osiguranje prijenosom vlasništva na brodu (fiducijarno osiguranje), iako ga PZ1994 izrijeком nije predviđao niti regulirao, a iz razloga upućivanja na odredbe općeg ovršnog prava, *supra*, bilješka br. 7. Logično možemo zaključiti da je onda iz istih razloga bilo dopušteno i javnobilježničko osiguranje zasnivanjem hipoteke na brodu. Sam OZ, uređujući javnobilježničko osiguranje zasnivanjem založnog prava, isključuje mogućnost da se taj sporazum odnosi na zasnivanje založnog prava uknjižbom na nekretnini protivnika osiguranja (arg. Iz čl. 269., st. 1. i 2. OZ-a), što bi, temeljem pravila o odgovarajućoj primjeni odredaba o uređenju nekretnina i na brodove, trebalo značiti i neprimjenu odredaba OZ-a o javnobilježničkom osnivanju založnog prava u slučaju kada je predmet takva osiguranja brod. Ovo rješenje OZ-a je logično, budući da je javnobilježničko osiguranje osnivanjem založnog prava na nekretninama u trenutku donošenja OZ-a već bilo uređeno u čl. 54. Zakona o javnom bilježništvu, *Narodne novine* br. 78/93 i 29/94, u daljnjem tekstu: ZJB. Povezujući ovo sa opisanim stajalištem sudske prakse dolazimo do zaključka da je i ZJB “propis općeg izvršnog postupka i postupka osiguranja” u smislu odredbe čl. 867., st. 5 PZ1994, odnosno “propis općeg prava osiguranja” iz čl. 841., st. 5. PZ2004.

Ovlasti hipotekarnog vjerovnika brojne su i različite. Određene ovlasti on ima u stadiju osiguranja, dakle u stadiju kada njegova tražbina još nije dospjela. Njegove se ovlasti znatno proširuju u trenutku dospeljeća njegove hipotekom osigurane a nepodmirene tražbine. Tada nastupa drugi stadij – stadij (prisilnog) namirenja tražbine.

2.5.1. Ovlasti u stadiju osiguranja tražbine

Govoreći o ovlastima hipotekarnog vjerovnika u stadiju osiguranja, treba imati na umu općenito pravilo da je hipotekarni vjerovnik ovlašten *svakomu*, pa i svakodobnom vlasniku založenog broda (ili čak osobito njemu), postavljati sve zahtjeve potrebne radi zaštite svojeg hipotekarnog prava.⁵⁸ To je logično jer je osnovna ovlast hipotekarnog vjerovnika namirenje dospelje tražbine iz vrijednosti založenoga broda. Zbog toga je on posebno zainteresiran za to da se ne pogoršava stanje toga broda, odnosno da se na bilo koji način ne umanjuje njegova vrijednost.

Iz ovoga općenitoga pravila proizlazi i temeljna ovlast koju ima hipotekarni vjerovnik u odnosu na hipotekarnog dužnika. Čim hipotekarni dužnik čini nešto što dovodi u opasnost ili smanjuje vrijednost broda opterećenog hipotekom, hipotekarni vjerovnik je ovlašten zahtijevati da hipotekarni dužnik to propusti učiniti, a ako to ne propusti, može i prije dospeljeća zahtijevati prisilnu naplatu tražbine osigurane hipotekom.⁵⁹

Proširenu primjenu gornjega pravila možemo pronaći primjerice u čl. 233. PZ2004. Ova odredba propisuje da, u slučaju “kada brod pretrpi takva oštećenja ili je njegovo stanje takvo da hipoteka ne daje dostatnu sigurnost za namirenje tražbine, hipotekarni vjerovnik može zahtijevati isplatu tražbine i prije dospeljosti ako mu dužnik za razliku nastalu tim smanjenjem sigurnosti ne ponudi osiguranje na drugi način”. Za primjenu ove odredbe nije važno je li za oštećenje broda, odnosno smanjenje sigurnosti namirenja tražbine, odgovoran hipotekarni dužnik.⁶⁰

⁵⁸ Arg. iz čl. 332. ZVDSP-a.

⁵⁹ Arg. iz čl. 330. ZVDSP-a. U opisanim okolnostima hipotekarni vjerovnik može ali i ne mora koristiti se svojom ovlasti da zahtijeva prisilnu naplatu tražbine. Umjesto toga, on može tužbom zahtijevati od hipotekarnog dužnika da prestane poduzimati radnje koje smanjuju vrijednost broda. Ako sud donose pravomoćnu i ovršnu presudu u korist hipotekarnog vjerovnika, a dužnik nastavi s poduzimanjem opisanih radnji, moguća je ovrha radi ostvarenja nenovčane tražbine. Takvu mogućnost dopuštaju odredbe čl. 233. OZ-a. Međutim, nismo uvjereni da će vjerovnici hipoteke na brodu često pribjegavati ovakvoj zaštiti pored mogućnosti prisilne naplate svoje tražbine. Teoretski, opisano tužbu bi se moglo podnijeti kada se iz prodajne cijene ni približno ne bi mogla namiriti vjerovnikova tražbina zbog, npr. trenutne izrazito niske prodajne cijene broda koja bi se mogla postići na tržištu.

⁶⁰ Istovjetna odredba nalazila se i u čl. 243. PZ1994.

Važno je napomenuti da vjerovnik, zbog smanjenja vrijednosti založenog broda, nije ovlašten raskinuti obvezni odnos iz kojeg proizlazi njegova hipotekom osigurana tražbina. To vrijedi čak i ako uslijed postupaka dužnika dođe do propasti broda.⁶¹

Zahtjev za propuštanjem radnji koje dovode u opasnost založeni brod, odnosno smanjuju njegovu vrijednost, hipotekarni vjerovnik može postavljati i svakoj trećoj osobi koja takve radnje poduzima.

Zahtjevi hipotekarnog vjerovnika moraju biti ograničeni samo na propuštanje onih radnji koje umanjuju osiguranje njegovog založnog prava, i u mjeri u kojoj te radnje dovode to toga ugrožavanja.

Spomenimo još neke ovlasti koje hipotekarni vjerovnik, temeljem odredaba PZ2004, ima ovom stadiju založnopravnog odnosa.

Odredba čl. 234. PZ2004 određuje da je za povlačenje iz plovidbe hipotekom opterećenog broda neophodan pristanak hipotekarnih vjerovnika. Ipak, ako takvog pristanka nema, hipotekarni dužnik može zahtijevati od suda da se odredi i provede prodaja broda nadmetanjem na javnoj dražbi.⁶² Takva prodaja dovodi do prestanka hipoteke na brodu.⁶³

U pravilu, koje poznaje izuzetke, za brisanje broda iz upisnika brodova neophodan je pristanak hipotekarnih vjerovnika.⁶⁴

Hipotekarni vjerovnik može na svojoj hipoteci na brodu zasnovati nadhipoteku, bez obveze da ishodi za to suglasnost hipotekarnog dužnika.⁶⁵ Zasnivanje nadhipoteke ima važne posljedice i za hipotekarnog dužnika. On u tom slučaju može ispuniti svoju obvezu prema hipotekarnom vjerovniku samo uz pristanak nadhipotekarnog

⁶¹ Arg. iz čl. 330., st. 2. ZVDSP-a.

⁶¹ Istovjetne odredbe nalazile su se i u čl. 243. PZ1994.

⁶³ Arg. iz čl. 236. PZ2004. Temeljem čl. 237. PZ2004, prava i njihov red prvenstva stečena upisom hipoteke ne prestaju brisanjem broda kada se to brisanje provodi zbog toga što je brod propao ili zbog trajnog povlačenja broda iz plovidbe.

⁶⁴ Čl. 374. u vezi s čl. 192. i 193. PZ2004. Kad je brisanje broda iz upisnika obvezno, osim u slučaju pristanka hipotekarnih vjerovnika, brisanje se neće obaviti prije isteka razumnog roka koji neće biti kraći od tri mjeseca nakon odgovarajuće obavijesti tim vjerovnicima. Prema čl. 193., st. 4. PZ2004, odredbe toga članka o potrebi pristanka hipotekarnih vjerovnika na brisanje ne primjenjuju se na brisanje koje se provodi radi toga što je brod propao ili se pretpostavlja da je propao, a prema čl. 194. PZ2004, te se odredbe ne primjenjuju ni u slučaju prijenosa prava vlasništva na brodu napuštanjem u korist osiguratelja. U tom smislu je PZ2004 sadržajno i stilski donio određene novine u odnosu na PZ1994 koji nije poznavao opisani razumni rok od minimalno 3 mjeseca "počeka" glede brisanja. PZ1994 je propisivao i da pristanak hipotekarnih vjerovnika za brisanje broda iz upisnika nije bio potreban u slučaju kada se brod upisuje u drugi hrvatski upisnik brodova, arg. iz čl. 207., st. 2. i 5. PZ1994.

⁶⁵ Sukladno terminologiji ZVDSP-a, PZ2004 ispravno govori o "nadhipoteci", za razliku od PZ1994 koji je koristio izraz "podhipoteka".

vjerovnika ili ako dužnu svotu položi u sud. Ako dužnik tako ne postupi, hipoteka ostaje na snazi za tražbine nadhipotekarnog vjerovnika.⁶⁶

Kao nositelj knjižnog prava, hipotekarni vjerovnik ima ovlast ustupanja prvenstva, dakle na zamjenu mjesta koje u prvenstvenom redu ima njegova hipoteka s mjestom koje u tom redu ima neka druga hipoteka, ili neko drugo knjižno pravo na istome brodu.⁶⁷

Moramo naglasiti da sve ovlasti koje smo ovdje naveli⁶⁸ hipotekarni vjerovnik ima na temelju zakona. Međutim, za cjelovito saznanje o ovlastima hipotekarnog vjerovnika neophodno je proučiti konkretan hipotekarni ugovor. Stranke su slobodne, u okvirima onoga što dopuštaju prisilne zakonske norme, urediti svoj odnos kako žele i kako smatraju da je svrhovito. Ugovor o hipoteci za njih je izvor prava, temelj njihovih međusobnih prava i obveza. U tom smislu, ugovori o hipoteci na brodu sadrže precizne odredbe o ovlastima hipotekarnog vjerovnika i obavezama hipotekarnog dužnika vezano za održavanje i iskorištavanje založenoga broda. Primjerice, nije rijetkost da se u ugovornim klauzulama propisuje (ne)mogućnost da hipotekarni dužnik poduzima radnje kojima će brod opteretiti određenim pomorskim privilegijima⁶⁹, zatim pitanje potrebne suglasnosti hipotekarnog vjerovnika za namjeravanu prodaju broda, obaveza dužnika da brod drži sposobnim za plovidbu, da ga osigura, a uređuje se čak i dopuštenost zaključivanja pojedinih ugovora o iskorištavanju broda. Takve ugovorne klauzule zapravo su konkretna primjena i razrada općenite zakonske ovlasti hipotekarnog vjerovnika na poduzimanje svih pravno dopuštenih radnji u svrhu zaštite svoje tražbine i hipoteke na brodu kojom je tražbina osigurana.⁷⁰

2.5.2. Ovlasti u stadiju namirenja tražbine

Kada nepodmirena tražbina osigurana hipotekom na brodu dospije,⁷¹ hipotekarni vjerovnik može početi ostvarivati svoje pravo na namirenje tražbine prisilnim putem.

⁶⁶ Zasnivanje nadhipoteke utječe na ovlast hipotekarnog vjerovnika da svoju tražbinu namiri putem izvansudske prodaje, odnosno putem preuzimanja broda u posjed i iskorištavanja broda, o čemu podrobnije: *infra*, t. 2.5.2.2. i 2.5.2.3.

⁶⁷ Ustup prvenstva uređen je čl. 267.-272. PZ2004.

⁶⁸ Naglasimo da rečene ovlasti u ovom radu nisu određene taksativno nego primjerice jer se one i u relevantnim zakonskim propisima ne određuju taksativno. Taksativno određivanje zapravo je neizvedivo.

⁶⁹ To je za hipotekarnog vjerovnika vrlo važno jer se vjerovnici pomorskih privilegija u ovršnom postupku prodaje broda namiruju prije hipotekarnih vjerovnika.

⁷⁰ Osobito su za hipotekarnog dužnika "pogubne" uobičajene ugovorne odredbe da nastup određenih taksativno navedenih "tehničkih propusta" ima za posljedicu dospelost cjelokupne hipotekom osigurane tražbine. To nadalje znači da hipotekarni vjerovnik u slučaju bilo kojeg od tih "tehničkih propusta" može pristupiti prisilnom namirenju tražbine.

⁷¹ Pod dospijecom tražbine ovdje se podrazumijeva ne samo da je došlo vrijeme za njenu naplatu, nego se podrazumijeva i nastup drugih događaja koje stranke ugovornim odredbama mogu pravno izjednačiti sa "dospijecom", vidi: *ibidem*, prethodna bilješka.

Ulazimo, dakle, u drugi stadij djelovanja hipotekarnog prava – stadij namirenja tražbine. U tom stadiju hipotekarni vjerovnik zadržava sve ovlasti iz stadija osiguranja tražbine pridodajući im nove, sukladno temeljnom obilježju založnog prava – mogućnosti da se tražbina namiri iz vrijednosti založenog predmeta, dakle broda.

Upravo uređenje ovlasti hipotekarnog vjerovnika u stadiju namirenja tražbine u dosadašnjoj domaćoj i stranoj pomorskopravnoj teoriji i praksi bilo je najspornije pitanje vezano uz institut hipoteke na brodu.

PZ2004 glede uređenja ovih ovlasti donosi nove, za naš pravni sustav radikalne izmjene. Zbog toga ćemo uređenju ovog stadija djelovanja hipoteke na brodu posvetiti osobitu pažnju.

Sukladno definiciji hipoteke na brodu iz članka 219. PZ2004,⁷² temeljne ovlasti vjerovnika hipoteke na brodu u ovom stadiju obuhvaćaju:

- a) namirenje tražbine iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom (namirenje putem sudske prodaje broda);
- b) namirenje tražbine iz prodajne cijene broda ostvarene izvansudskom prodajom;
- c) namirenje iz prodajne cijene broda ostvarene nadmetanjem na javnoj dražbi, ali samo iznimno i pod pretpostavkom da se “namirenje na temelju hipoteke na brodu provodi u inozemstvu uz primjenu postupovnih odredaba stranog prava koje ne poznaje sudsku prodaju”;
- d) namirenje tražbine preuzimanjem posjeda broda i iskorištavanjem broda.

U pogledu ovog pitanja postoje važne razlike između PZ2004 i PZ1994.

Ponajprije, PZ1994 uopće nije poznavao namirenje hipotekom osigurane tražbine izvansudskom prodajom.⁷³

Nadalje, PZ2004 sve navedene ovlasti utvrđuje kao zakonske a strankama hipotekarnog ugovora ostavlja mogućnost da pojedine ovlasti ugovorom isključe. To je suprotno rješenju iz PZ1994 koji je namirenje tražbine iskorištavanjem broda dopuštao jedino ako je to bilo u ugovoru predviđeno, dok su *zakonski* predviđeni načini namirenja tražbine bili sudska prodaja i, iznimno, prodaja javnom dražbom.

2.5.2.1. Namirenje putem sudske prodaje broda

Za razumijevanje ovoga načina namirenja tražbine potrebno je shvatiti što to znači “sudska prodaja”, odnosno, što takva prodaja obuhvaća.

Sudska prodaja jest način namirenja koji nužno uključuje aktivnost suda.

⁷² *Supra*, t. 2.2.

⁷³ Arg. Iz čl. 234. PZ1994.

Do stupanja na snagu PZ2004 u hrvatskom pravnom sustavu “pravo na namirenje” hipotekom na brodu osigurane tražbine iz prodajne cijene broda moglo se ostvariti *jedino putem suda*. Ovo zbog toga što je hipoteka na brodu registarsko založno pravo na koje se na odgovarajući način primjenjuju odredbe ZVDSP-a o hipoteci na nekretninama, a u pogledu ovrhe na brodu - odredbe OZ-a o ovrši na nekretninama, ako odredbama posebnog propisa nije drugačije određeno.⁷⁴

PZ1994 je, kao način ovršne sudske prodaje broda, iscrpno uređivao *sudsku* usmenu javnu dražbu.⁷⁵ Nema nikakve sumnje da je i do stupanja na snagu PZ2004 upravo to bio jedan od načina namirenja tražbine koji je obuhvaćen izrazom “sudska prodaja”. No je li to bio i jedini pravno dopušteni i predviđeni put?

Do stupanja na snagu PZ2004, u teoriji i praksi je aktualno bilo pitanje je li (bilo) dopušteno u ovršnom postupku prodaje broda, što podrazumijeva i postupak namirenja tražbine hipotekarnog vjerovnika, prodati brod *neposrednom pogodbom*.⁷⁶ Takva mogućnost predviđena je OZ-om kao put namirenja tražbine osigurane hipotekom na nekretnini.⁷⁷ No, PZ1994 izričito nije uređivao prodaju broda neposrednom pogodbom. Sadržavao je tek općenitu odredbu (čl. 867., st. 5.) koja je upućivala na odgovarajuću podrednu primjenu općih propisa o ovrši i osiguranju na nekretninama.

Da bi se odgovorilo na ovo pitanje potrebno je najprije spoznati sljedeće: prodaja neposrednom pogodbom jest jedan od načina *sudske* prodaje založene nekretnine radi namirenja tražbine. Za takvu prodaju neophodna je aktivnost suda. Argumentirajmo iznesenu tvrdnju navodeći radnje koje OZ stavlja u nadležnost suda uređujući prodaju neposrednom pogodbom. Najprije, *sud* mora donijeti zaključak o prodaji neposrednom pogodbom da bi ona uopće bila dopuštena. Tu odluku sud donosi na temelju valjanog sporazuma stranaka u ovršnom postupku, svih hipotekarnih vjerovnika, svih nositelja osobnih služnosti i stvarnih tereta koje prestaju prodajom broda. Nadalje, *sud* zaključkom, između ostalog, ovlašćuje osobu koju su stranke sporazu-

⁷⁴ *Supra*, t. 2.1.

⁷⁵ Dio deseti PZ1994 “Postupak izvršenja i osiguranja na brodu i teretu na brodu”, čl. 867.-955. U praksi su se te odredbe pokazale u dobroj mjeri neadekvatne sa stajališta uspješnog i brzog namirenja ovrhovoditelja i drugih vjerovnika. Rješenja PZ1994 bila su vrlo su slična rješenjima ranijeg Zakona o izvršnom postupku. Predviđala su donošenje brojnih sudskih odluka u fazi određivanja i provedbe ovrhe, a široka mogućnost osporavanja tih odluka od strane ovršenika ugrožavala su sam smisao ovrhe. PZ2004 donosi izmjene u dijelu o ovrši i osiguranju oslanjajući se na rješenja OZ-a o ovrši na nekretninama. Ponegdje su rješenja OZ-a čak i poboljšana. Detaljnije: Vlado Skorup: Postupak ovrhe prodajom broda de lege lata i problemska pitanja u svezi s najnižom prihvatljivom ponudom te natponudom, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Supplement*, br. 2., str. 393.-406. (2002).

⁷⁶ V. Skorup, *o.c.*, str. 401.-402.

⁷⁷ Čl. 92., 94., 99., 103. OZ-a.

ma odredile, da proda nekretninu. Isto tako, *sud* će obustaviti ovrhu ako osoba ovlaštena zaključkom ne proda nekretninu u propisanom roku. Nakon što se sklopi ugovor o kupoprodaji, on će proizvoditi pravne učinke samo ako *sud* donese rješenje o dosudi i ono postane pravomoćno. Naravno, sud provjerava jesu li ispunjene pretpostavke za valjanost prodaje, pa ako utvrdi da jesu, donosi rješenje o dosudi nekretnine prodane takvom pogodbom. Konačno, kada kupac položi kupovninu, a rješenje o dosudi nekretnine postane pravomoćno, *sud* donosi zaključak o predaji nekretnine kupcu i upisu kupčeva prava vlasništva u zemljišne knjige.

Dakle, prodaja neposrednom pogodbom nužno uključuje izrazitu aktivnost suda s osobito naglašenom kontrolnom funkcijom, a sudske su odluke temelj kako za određivanje i provedbu takve prodaje, tako i za mogućnost da ta prodaja proizvodi pravne učinke. Prodaja neposrednom pogodbom je, prema tome, jedan od načina sudske prodaje.⁷⁸

Kako je PZ1994, ponovimo, u čl. 234. definirao hipoteku kao pravo prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti se iz prodajne cijene broda ostvarene *sudskom prodajom*, a neposredna pogodba je jedan od načina sudske prodaje, zaključujemo da prodaja neposrednom pogodbom uopće nije izlazila iz ovlasti koje već po samom zakonu (PZ1994) imao hipotekarni vjerovnik. Ona je, dakle, bila “pokrivena” izrazom “sudska prodaja” iz definicije hipoteke na brodu i kao takva je dopuštena. Za provedbu, odnosno ostvarenje takvog načina sudskog namirenja, te za posljedice te prodaje nužno je bilo primjenjivati relevantne odredbe OZ-a, pa i ZVDSP-a, kao podređenih pravnih izvora, što je PZ1994 izrijekom dopuštao.

Međutim, neposrednu pogodbu ne treba miješati s tzv. “prodajom iz slobodne ruke”, ili “privatnom prodajom”. Takvi vidovi prodaje ne predviđaju aktivnost suda, dakle nisu sudski načini prodaje, nego izvansudski. U pogledu brodova, koji su stvarnopravno uređeni po uzoru na nekretnine, oni su u našem pravnom sustavu sve do stupanja na snagu PZ2004 bili nepoznati pa prema tome i nedopušteni.⁷⁹

PZ2004 otklanja svaku dvojbu u pogledu dopuštenosti prodaje neposrednom pogodbom. On, naime, sadrži odredbe kojima se uređuje mogućnost sudske prodaje putem neposredne pogodbe.⁸⁰ Sadržajno, to je učinjeno po uzoru na uređenje neposredne pogodbe kao načina sudske prodaje nekretnina prema OZ-u.

⁷⁸ U teoriji stvarnog prava to je jasno: Gavella, *o.c.*, str. 825.-839., strukturalno analizira prodaju neposrednom pogodbom kao jedan od putova namirenja putem *sudske* prodaje založene nekretnine. Druzi je put sudska usmena javna dražba.

⁷⁹ ZVDSP namirivanje izvansudskim putem, pa i izvansudskom prodajom, dopušta u korist vjerovnika založnog prava na pokretninama, arg. iz čl. 337. ZVDSP-a.

⁸⁰ Čl. 870., st. 2.-4., čl. 876., st. 6. i čl. 904., st. 2. PZ2004.

2.5.2.2. Namirenje putem izvansudske prodaje broda

Ponovno naglasimo, sve do stupanja na snagu PZ2004, namirenje tražbine izvan-sudskom prodajom broda u našem pozitivnom pomorskom pravu nije bilo dopušteno. Bila je to logična posljedica činjenice da je pravno uređenje glede brodova gotovo u cijelosti ustanovljeno po uzoru na pravno uređenje nekretnina, kod kojeg načelo oficioznosti u pogledu prisilnog namirenja tražbine iz vrijednosti nekretnine postoji kao pravilo bez izuzetka. Slična rješenja prevladavaju u pravnom uređenju većine zemalja kontinentalne Europe.⁸¹

Što se tiče zemalja s prevladavajućim utjecajem engleskog prava, odnosno *common law*-a, situacija je bitno drugačija. U tim zemljama je poznat institut *mortgage*-a, koji ima velike sličnosti s kontinentalnom hipotekom.⁸² Ipak, između ova dva

⁸¹ Spomenimo ovdje zanimljivo rješenje u susjednoj Italiji. Prema talijanskom Plovidbenom zakoniku, hipotekarni vjerovnik koji ima ovršnu ispravu (sudsku presudu) može inicirati isključivo sudsku prodaju broda. Pravila prodaje, među ostalim, zahtijevaju da sud imenuje stručnog procjenitelja vrijednosti broda koji u roku od 30 dana mora podnijeti izvješće sudu s naznakom vrijednosti. Unutar roka od pet dana od dostave procjeniteljeva izvješća sud će donijeti odluku o zakazivanju ročišta radi određivanja osnovne prodajne cijene i datuma usmene javne dražbe. Ako se brod ne proda na prvom dražbenom ročištu, sud će organizirati nova ročišta, na kojima će vrijednost broda biti smanjivana svaki put bar za 20%. Međutim, kada se cijena spusti na 40% od prvo- procijenjene vrijednosti, sud će odobriti privatnu prodaju broda. Detaljnije: Cristoforo Kietland, Italy – Enforceable judgement for judicial sale, *The Maritime Advocate*, Issue 26, April 2004., http://www.maritimeadvocate.com/i26_ital.php, stranica posjećena 22.10.2004. Nadalje, španjolski Zakon o građanskom postupku iz 2001. predviđa namirenje hipotekarnog vjerovnika iz vrijednosti broda putem javne dražbe koja se može održati samo na temelju sudske odluke. Ta se odluka dostavlja strankama u ovršnom postupku i drugim zainteresiranim stranama, a ročište za prodaju održava se 30 dana od dostave. Održava se samo jedno ročište. Brod će se prodati i ako se na dražbi postigne cijena koja “pokriva” tek polovicu procijenjene vrijednosti broda. Međutim, založni dužnik i/ili založni vjerovnik mogu zahtijevati od suda (prije održavanja dražbe) da zakaže ročište u svrhu postizanja sporazuma o prodaji broda neposrednom pogodbom. Sud će odobriti takvu prodaju pod uvjetom da postoji izričiti pristanak hipotekarnog vjerovnika i svih trećih koji imaju neki interes na brodu, dakle čak i založnih vjerovnika koji po redu prvenstva dolaze iza založnog vjerovnika koji je pokrenuo ovrhu. Bez odobrenja suda ovakva prodaja nije dopuštena. Detaljnije: Esther Zarza: Enforcement of ship mortgages in Spain under the Civil Procedure Act (in force from 8th January 2001), http://www.ic-claw.com/devs/spain/mt/esmt_004.htm, stranica posjećena 12.09.2003.

⁸² Riječ *mortgage* u angloameričkoj pravnoj terminologiji ima trostruko značenje. Ponajprije, taj izraz znači sam zajam ili transakciju, zatim dokument koji sadrži založni ugovor, te prava koja ima vjerovnik iz tog založnopravnog odnosa. Tako: Christopher Hill, *Maritime Law*, fourth edition, Lloyd’s of London Press Ltd., 1995. p. 25. Dvije su osnovne vrste *mortgage*-a: *legal (registered) mortgage* i *equitable mortgage*. *Legal mortgage* može se zasnovati samo na brodu koji je upisan u britanski upisnik. U taj se upisnik upisuje i taj *mortgage*. *Equitable mortgage* može se zasnovati na neupisanom britanskom brodu, na stranom brodu i na brodu u gradnji, budući da englesko pravo ne predviđa mogućnost upisa brodova u gradnji. *Legal mortgage* ima prednost pri namirenju u odnosu na *equitable mortgage*. Detaljnije: Hill, *o.c.*, p. 26.

založna prava postoje i važne razlike, između ostalog, baš u pogledu ovlasti vjerovnika *mortgage*-a (vjerovnik se naziva *mortgagee*, a dužnik *mortgagor*). *Mortgagee* ima ovlast da privatnom, izvansudskom prodajom proda brod i namiri svoju tražbinu. Vjerovnik ima, dakle, šire ovlasti u pogledu namirenja tražbine nego što, u pravilu, ima vjerovnik kontinentalne hipoteke. Rezultat je to činjenice da *mortgagee* ima prema trećima, u odnosu na brod, položaj brodovlasnika, i to u onoj mjeri koliko je to potrebno za očuvanje broda kao predmeta osiguranja i namirenja njegove tražbine.⁸³ To vrijedi i u pogledu njegove ovlasti da proda brod.⁸⁴ Ta je ovlast u engleskom pravu izrijeком navedena i zakonskim propisom: *Merchant Shipping (Registration, etc.) Act 1993. c.22* (članak 9., st. 1.) propisuje da svaki vjerovnik upisanoga *mortgage*-a ima ovlast prodati brod koji je opterećen tim *mortgage*-om i da kupcu izda potvrdu o položenoj kupovini. Vjerovnik kasnije upisanoga *mortgage*-a može koristiti ovlast na privatnu prodaju samo uz suglasnost svih *mortgagee*-a ranije upisanih *mortgage*-a ili na temelju odluke nadležnoga suda (članak 2. istog propisa).

Ovlast na izvansudsku, privatnu prodaju uređena je i u drugim državama čiji se pravni sustav oslanja na rješenja engleskog prava.

Panamski Zakon br. 43 od 8. studenog 1984., donosi izmjene i dopune odredaba Trgovačkog zakonika koje uređuju status brodova upisanih u panamske upisnike. Prema tom Zakonu, valjana je ugovorna odredba koja ovlašćuje *mortgagee*-a da proda brod izvansudskom prodajom. Da bi prodaja bila valjana, *mortgagee* mora o prodaji obavijestiti brodovlasnika i ostale upisane založne vjerovnike (ako ih ima), najmanje 20 dana prije dana prodaje. Oblik i način obavješćivanja rješavaju ugovorne strane. *Mortgagee* je odgovoran za svu štetu koju prouzroči koristeći se ovlašću izvansudske prodaje, a koja se šteta može pripisati njegovoj namjeri ili nepažnji. Međutim, opća pravna načela ograničavaju odgovornost *mortgagee*-a prema brodovlasniku samo na slučajeve kada je šteta rezultat *mortgagee*-jeve namjere, bezobzirnosti ili krajnje nepažnje. Privatnom prodajom prestaje samo *mortgage* radi kojeg je prodaja i provedena, dok ostali tereti ostaju na snazi.

Kanadski Pomorski zakon u čl. 41. određuje da upisani *mortgagee* ima apsolutnu ovlast na prodaju broda. Ta je ovlast ograničena samo odredbama založnog ugovora. Međutim, i prema kanadskom pravu *mortgagee* ne može prodati brod bez suglasnosti svih ranije upisanih *mortgagee*-a, osim ako na to nije ovlašten temeljem odluke nadležnoga suda.

Slična rješenja sadrži i irski Zakon o pomorskoj trgovini, iz 1955. (čl. 54).

⁸³ *Merchant Shipping (Registration, etc.) Act 1993 (c.22)*, članak 10(a). Članak 10(b) navodi da se založni dužnik – *mortgagor* sklapajući ugovor o *mortgage*-u nije odrekao prava vlasništva na založenome brodu.

⁸⁴ O ovlasti *mortgagee*-a da preuzme posjed broda i da ga iskorištava u cilju namirenja tražbine bit će riječi u sljedećem poglavlju.

Malteški Zakon o trgovačkom pomorstvu (članak 42.) određuje da upisani *mortgagee* može preuzeti posjed broda te potom prodati brod, ali prethodno mora o tome obavijestiti *mortgagor*-a. Sam založni ugovor je ovršna isprava, pa *mortgagee* ne mora ishoditi odgovarajuću sudsku odluku već može inicirati ovrhu neposredno na temelju ugovora. Privatnom prodajom ne prestaju tereti (osim, dakako, prodajom namirenog *mortgagee*-a).⁸⁵

Relevantni ciparski zakon *Merchant Shipping (Registration of ships, sales and mortgages) law No 45 of 1965*, s izmjenama, u dijelu VII, čl. 31.-38., određuje da založni ugovor mora, između ostalog, sadržavati i podatke o ovlastima *mortgagee*-a, uključujući i ovlast na privatnu prodaju broda. Svaki vjerovnik upisanog *mortgage*-a, u pravilu, ima ovlast privatno prodati brod uz suglasnost prije upisanih *mortgagee*-a. Suglasnost nije potrebna ako se prodaja obavlja na temelju odluke nadležnog suda.

U Južnoafričkoj Republici, pak, temeljem Zakona o upisu brodova, (Dio 2, čl. 11.) *mortgagee* je ovlašten prodati brod temeljem zakona ili ugovora. Za to mu je potrebna sudska odluka u kojoj će sud narediti da se izvrši prodaja broda radi namirenja tražbine.

Sasvim je logično i jasno da zajmodavci – vjerovnici, najčešće banke, žele što bolje osigurati svoju tražbinu. Treba imati na umu da se u brodarskom poduzetništvu radi često o dugotrajnim kreditima i visokim novčanim iznosima. Zato vjerovnici nastoje da u pogledu osiguranja tražbina imaju što šire ovlasti. Njima su “primamljiva” zakonodavstva koja im nude raznolike mogućnosti namirenja tražbine. Zbog toga često prilikom sklapanja hipotekarnih ugovora inzistiraju na primjeni engleskog (i srodnih) prava kao mjerodavnog, a također žele i da sam brod bude upisan u upisnik one države čije zakonodavstvo daje široke ovlasti za namirenje tražbine.

Tvorci PZ2004 vodili su se težnjom da uređenje hipoteke na brodu učine privlačnijim za strane vjerovnike (kreditore) te na taj način stvore podlogu za olakšano dobivanje dugoročnih kredita za hrvatske brodare. Naime, rješenja engleskog i sličnih prava glede zalaganja brodova postala su danas svjetski standard koji se, u cilju konkurentnosti i opstanka na tržištu, mora slijediti.⁸⁶ Činjenica je da banke žele na raspolaganju imati mogućnost privatne prodaje broda u cilju namirenja svoje hipotekom osigurane tražbine.

Ti razlozi, više ekonomsko-politički nego pravni, motivirali su autore PZ2004 na radikalan korak u našem stvarnopravnom uređenju – uvođenje zakonske mogućnosti izvansudske prodaje broda. Radikalnost se ogleda u tome da se izvansudska prodaja dopušta u pogledu brodova – dakle stvari čije je pravno uređenje sačinjeno po uzoru

⁸⁵ Podrobnije: Ann Fenech: The right tools for the job, *The Maritime Advocate. com*, Issue 19, July 2002, http://www.maritimeadvocate.com/i19_malt.php, stranica posjećena 22. listopada 2004.

⁸⁶ Podrobnije: G. Stanković, *o.c.*, str. 129.

na uređenje nekretnina kod kojih je nezaobilazno pravilo da se namirenje iz vrijednosti stvari provodi putem *sudske* prodaje.

U skladu s tim, u članku 219., st. 1. PZ2004, ovlast hipotekarnog vjerovnika da svoju tražbinu namiri iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom *ili izvansudskom prodajom* ulazi, između ostalih ovlasti, u *zakonski* sadržaj hipoteke na brodu. Ta se njegova ovlast, na temelju stavka 2. istoga članka, može isključiti ugovorom o hipoteci.

PZ2004 sadrži i odredbe kojima se pobliže uređuje ovlast hipotekarnog vjerovnika da izvansudski proda brod. U članku 221., st. 1. još jednom je preciznije definirana “izvansudska prodaja”. Određuje se da je u slučaju takve prodaje vjerovnik ovlašten “slobodno prodati brod”. Međutim, određuju se i stanovite obveze pri realizaciji te ovlasti. Propisuje se da u tom slučaju on mora postupati pažnjom dobrog gospodarstvenika, te postići razumnu cijenu s obzirom na stanje broda i cijenu takvih ili sličnih brodova na tržištu te njegovu opterećenost stvarnim pravima drugih osoba.

U članku 221., st. 2. PZ2004 krije se “opasnost” izvansudske prodaje za hipotekarnog vjerovnika – propisano je da vjerovnik odgovara dužniku za svu štetu koju mu je prouzročio time što nije postupao pažnjom dobrog gospodarstvenika, odnosno nije postigao “razumnu cijenu”.⁸⁷ U cilju makar djelomičnog ublažavanja ove opasnosti za hipotekarnog vjerovnika, svakako je preporučljivo da on inzistira na korištenju mogućnosti predviđene u članku 220., st. 3. PZ2004, prema kojoj ugovor o hipoteci može sadržavati sporazum stranaka o vrijednosti broda, te o najnižoj prodajnoj cijeni.

Smatramo da postupanje pažnjom dobrog gospodarstvenika svakako obuhvaća i obvezu hipotekarnog vjerovnika da o namjeravanoj prodaji unaprijed obavijesti hi-

⁸⁷ Dakle, PZ2004 zahtijeva ulaganje pažnje dobrog gospodarstvenika. To je ponašanje definirano u čl. 18. “starog” Zakona o obveznim odnosima, *Narodne novine* br. 53/91, 73/91, 3/94, 7/96, odnosno u čl. 10. “novog” Zakona o obveznim odnosima, *Narodne novine* br. 35/2005. Potonji propis će u pogledu najvećeg broja svojih odredaba stupiti na snagu 1. siječnja 2006. Glede definiranja pažnje dobrog gospodarstvenika, nema bitnih razlika između rješenja “starog” i “novog” Zakona o obveznim odnosima. Usporedbe radi, naglasimo da isti stupanj pažnje mora uložiti i predlagatelj osiguranja koji prodaje stvar prenesenu mu radi osiguranja, kako nalaže odredba članka 277., st. 6. OZ-a. Oko stupnja pažnje koju mora uložiti hipotekarni vjerovnik prilikom prodaje broda podosta je dvojbe i u angloameričkoj sudskoj praksi. Najprije je prevladavalo stajalište da je dovoljno da *mortgagee* prilikom prodaje postupi “u dobroj vjeri” jer on nema ulogu svojevrsnog povjerenika (*trustee*) vlasnika broda i nije dužan brinuti o njegovim interesima. Dostavno je da na njegovoj strani nema zle namjere, bezobzirnosti ili krajnje nepažnje u odnosu na vlasnika broda. Potom se praksa promijenila, pa je počeo prevladavati stav da *mortgagee* mora upotrijebiti “razumnju brižljivost” za interese brodovlasnika, koristeći pri tome brigu pažljivog voditelja poslova. *Mortgagee* se smatrao *trustee*-jem *mortgagor*-a. Najnovija sudska praksa vraća se pravilu da je potrebna “samo” dobra vjera na strani *mortgagee*-ja. Detaljnije o tome sa bogatom sudskom praksom: Gerard Kelly, *The mortgagee’s duty on sale: retracing some well worn paths*, *Australian Property Law Journal*, April 1998, <http://www-personal.une.edu.au/~gkelly2/published.htm>, stranica posjećena 26. listopada 2004., kao i presuda Engleskog Žalbenog Suda, *Den Norske Bank ASA v Acemex Management Co Ltd* (The “Tropical Reefer”), iz studenog 2003., http://www.onlinedmc.co.uk/dnb_v_acemex.htm, stranica posjećena 22. listopada 2004.

potekarnog dužnika. Također, mišljenja smo da bi nakon izvršene prodaje hipotekarni vjerovnik morao položiti račun hipotekarnom dužniku.

Dakle, hipotekarni vjerovnik koji koristi ovlast na izvansudsku prodaju izlaže se širokoj mogućnosti tužbe za naknadu štete koju protiv njega može podnijeti hipotekarni dužnik. Takve opasnosti u postupku sudske prodaje nema, budući da postoji aktivnost suda tijekom određivanja i provedbe prodaje te dopuštanja da prodaja proizvodi učinke. Kod izvansudske prodaje tek u povodu možebitne tužbe hipotekarnog dužnika, dakle nakon izvršene prodaje, doći će do sudske kontrole valjanosti ovoga namirenja tražbine.

Mogući višak sredstava dobivenih takvom prodajom vjerovnik je dužan isplatiti dužniku u roku od osam dana po primitku kupovnine, na što bi ga obvezuje odredba čl. 221., st. 3. PZ2004.⁸⁸

Po uzoru na rješenja iz prava zemalja *common law*-a, na temelju čl. 226. PZ2004, hipotekarni vjerovnik kasnije upisane hipoteke na brodu, koji želi koristiti ovlast izvansudske prodaje, treba za to pribaviti suglasnost vjerovnika prije upisane hipoteke na brodu.⁸⁹

Hipotekarni vjerovnik koji se odluči na izvansudsku prodaju može, na temelju odredbe čl. 222., st. 1. PZ2004, zatražiti upis zabilježbe izvansudske prodaje u upisnik brodova u kojemu je upisan brod koji je predmet prodaje. Učinak te zabilježbe je, pored zadovoljenja publiciteta, i taj da nakon njezina upisa nisu dopušteni daljnji upisi na temelju raspoložbe dužnika.⁹⁰ Svakako je za vjerovnika preporučljivo iskoristiti tu mogućnost.

PZ2004 pobliže uređuje i položaj osobe koja kupi brod u postupku izvansudske prodaje. U čl. 223. stoji da kupac koji kupi brod od hipotekarnog vjerovnika koji se koristi pravom na izvansudsku prodaju stječe pravo vlasništva neovisno o stvarnom odnosu između vjerovnika i dužnika. Nadalje, na temelju ovjerovljenog ugovora o prodaji, kupac je ovlašten tražiti upis prava vlasništva u upisniku brodova. Tek tim upisom zasnovano je pravo vlasništva kupca.

Analizirajući ove odredbe, moramo uočiti jednu “nezgrapnost” u zakonskom izričaju. Naime, govori se o stjecanju prava vlasništva “kupca koji kupi brod *od hipotekarnog vje-*

⁸⁸ Zakonodavac se odlučio za točno određivanje roka za povrat viška sredstava dobivenih prodajom – osam dana. Radi pravne sigurnosti dobro je da je rok određen precizno. Ipak, smatramo ga predugačkim. Primjerice, OZ, uređujući prava predlagatelja osiguranja u postupku osiguranja prijenosom vlasništva na stvari i prijenosom novčanih tražbina, određuje u čl. 277., st. 8. da predlagatelj koji, u cilju namirenja proda stvar danu mu u tzv. “fiducijarno vlasništvo”, višak kupovnine mora *bez odgađanja* predati protivniku osiguranja.

⁸⁹ Suglasnost vjerovnika kasnije upisanih hipoteka nije potrebna jer su oni obvezni trpiti namirenje vjerovnika ranije upisane, dakle “jače” hipoteke.

⁹⁰ Članak 222., st. 2. PZ2004. Dakle, nakon zabilježbe dužnik ne bi mogao otuđiti ni opteretiti brod. Prema tome, nije predviđena posljedica da se dopušta otuđenje broda, ali da se prodaja može nastaviti i protiv novog vlasnika.

rovnika” (naglasio J.M.). Manjkavost odredbe je u tome što kupac ne kupuje i ne može kupiti brod od hipotekarnog vjerovnika nego od hipotekarnog dužnika, odnosno od vlasnika broda. Mišljenja smo da hipotekarni vjerovnik u postupku izvansudske prodaje djeluje kao zastupnik hipotekarnoga dužnika. U tom smislu, hipotekarni vjerovnik sklapa ugovor o kupoprodaji broda u ime i za račun hipotekarnoga dužnika, a ne u svoje ime, kako bi se moglo zaključiti iz izraza korištenog u citiranoj odredbi.⁹¹

Međusobni odnosi između hipotekarnog vjerovnika i dužnika ne mogu ugroziti pravo vlasništva osobe koja je kupila brod.⁹² Ta osoba (kupac) ima, nadalje, pravo da, temeljem javno ovjerenog ugovora o prodaji, neposredno traži ovrhu protiv dužnika radi predaje broda u posjed.⁹³

Uređenje izvansudske prodaje u PZ2004 nije opsežno, kao što ono to nije ni u drugim pravnim sustavima koje poznaju ovaj institut. Strankama se može preporučiti da u ugovoru pažljivo podrobnije urede ovu vjerovnikovu ovlast na namirenje, kao što se to čini u ugovorima koji se temelje na engleskom i njemu sličnim pravima. Praksa u zemljama koje već poznaju izvansudsku prodaju ukazuju da je zloraba ove ovlasti vrlo rijetka. S druge strane, takav vid prodaje može biti brži i jeftiniji od sudske, a može se provesti i bez ometanja iskorištavanja broda. Uspoređujući nadalje sudsku i izvansudsku prodaju, možemo općenito zaključiti da je sudska prodaja u načelu složenija i sporija, ali da je za hipotekarnog vjerovnika vjerojatno “sigurnija” od izvansudske (jer je kod potonje vjerovnik izložen mogućim tužbama za naknadu štete od strane hipotekarnog dužnika). Široka lepeza ovlasti ali i obveza omogućit će svakom konkretnom hipotekarnom vjerovniku i dužniku da iznađu za njih najprihvatljivije rješenje te da prema tome sastave hipotekarni ugovor.

⁹¹ Kao argument u prilog našoj tvrdnji, uputimo na čl. 92., st. 5 OZ-a prema kojoj, kod prodaje broda neposrednom pogodbom, ugovor *u ime i za račun ovršenika* sklapa osoba kojoj je povjerena prodaja na temelju zaključka kojom je sud ovlašćuje na sklapanje toga ugovora. Položaj hipotekarnog vjerovnika glede sklapanja ugovora kod izvansudske prodaje broda je istovjetan, samo što je on na sklapanje takvog ugovora ovlašten već temeljem samog zakona (ako mu ta ovlast nije oduzeta hipotekarnim ugovorom). U tom smislu, bolja stilizacija odredbe članka 223., st. 1. bila bi: “Na temelju ugovora o kupoprodaji sklopljenog između kupca i hipotekarnog vjerovnika koji koristi ovlast na izvansudsku prodaju broda iz čl. 219., st. 1. ovoga Zakonika, kupac stječe pravo vlasništva na brodu neovisno o stvarnom odnosu između hipotekarnog vjerovnika i hipotekarnog dužnika.”

⁹² U engleskom i njemu sličnim pravima postoji na strani hipotekarnog dužnika tzv. *right of redeem*, odnosno pravo da dužnik vrati pravo vlasništva na brodu isplatom vjerovniku cjelokupnog iznosa tražbine, zajedno s dospjelim kamatama i troškovima. To se pravo i u engleskom pravu prodajom broda gasi, ono djeluje samo između *mortgagee*-a i *mortgagor*-a te ne može utjecati na kupčevo pravo vlasništva. To načelo sadržava i PZ2004, želeći naglasiti da eventualni sporovi hipotekarnog vjerovnika i dužnika o njihovim međusobnim odnosima, pravima i obvezama (npr. o tome je li vjerovnik valjano iskoristio svoju ovlast izvansudske prodaje), ne utječu na kupčevo vlasništvo na brodu. Vidi: G. Stanković, *o.c.*, str. 128.

⁹³ Čl. 224. PZ2004.

2.5.2.3. Namirenje putem preuzimanja posjeda broda i njegova iskorištavanja

Ovlast hipotekarnog vjerovnika da svoju tražbinu namiri putem uzimanja broda u posjed i njegova iskorištavanja ima određene specifičnosti u svom sadržaju i u pravom uređenju.

Prije svega, ovdje se ne radi o namirenju iz vrijednosti broda kao stvari koja ima tržišnu cijenu, odnosno iz iznosa dobivenog prodajom broda. Namirenje se u ovom slučaju provodi bez prodaje broda, na način da hipotekarni vjerovnik gospodarski iskorištava brod te zadržava prihode od takvog iskorištavanja (vozarina, prevoznina, zakupina itd.). Ta njegova ovlast prestaje kada njegova tražbina u cijelosti bude namirena.

PZ2004 nastoji ukloniti neke nejasnoće uočene u primjeni PZ1994 provodeći pri tome ideju pojačanja položaja hipotekarnog vjerovnika.

Prije svega, prema članku 219., st. 1. PZ2004, preuzimanje posjeda broda i njegovo iskorištavanje jest *zakonska* ovlast hipotekarnoga vjerovnika. Tu ovlast hipotekarni vjerovnik nema jedino ako je ona ugovorom isključena.⁹⁴

Prema PZ1994, namirenje putem uzimanja broda u posjed i njegova iskorištavanja nije bila zakonska ovlast hipotekarnoga vjerovnika. Da bi ta ovlast postojala, bilo je potrebno da se ona predvidi u hipotekarnom ugovoru.⁹⁵ PZ1994 nije pojašnjavao kako će hipotekarni vjerovnik realizirati ovu ovlast. Problem se ne javlja u slučajevima kada hipotekarni dužnik (ili drugi posjednik broda) dobrovoljno prepusti posjed hipotekarnom vjerovniku. Ako dobra volja u tom smislu izostane, hipotekarnom vjerovniku ostaje mogućnost ovrhe radi predaje broda.⁹⁶

Iznimno je važna i odredba članka. 255., st. 2. PZ2004 prema kojoj će se vjerovnik hipoteke na brodu koji preuzme posjed broda i njegovo iskorištavanje upisati u upisnik

⁹⁴ Članak 219., st. 2. PZ2004.

⁹⁵ Arg. iz čl. 234., st. 3. PZ1994. Inače, preuzimanje posjeda broda i njegovo iskorištavanje radi namirenja tražbine hipotekarnog vjerovnika prvi put je zakonski uređeno za područje Hrvatske još ranijim Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (*"Službeni list SFRJ"*, br. 30/85). U pomorskopravnoj teoriji zastupano je mišljenje da je takav način namirenja, ako je među strankama bio ugovoren, bio moguć i dopušten i prije stupanja na snagu navedenog propisa bivše države, Hrvoje Kačić: *Deposicija broda kao atribut mortgage-a i ugovornog založnog prava, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, broj 100, Zagreb, 1983., str. 135.-164.

⁹⁶ Samovlasno preuzimanje posjeda broda smatramo nedopuštenim. Podrobnije: Stanković, *o.c.*, str. 121.-122. U engleskom pravu razlikuje se stvarno preuzimanje posjeda broda od simboličnog. Kod stvarnog preuzimanja vjerovnik imenuje svojeg zapovjednika broda (to može biti isti zapovjednik kojeg je imenovao dužnik-brodar, samo što će on sada postati zastupnik vjerovnika). Simbolično preuzimanje posjeda primjenjuje se kada je brod izvan sudske nadležnosti jer npr. plovi na otvorenom moru pa je nemoguće da vjerovnik stvarno preuzme posjed broda. U tom slučaju hipotekarni vjerovnik o namjeri preuzimanja posjeda broda obavještava hipotekarnog dužnika, naručitelja iz brodarskog ugovora, zakupoprimalatelja, osiguratelja i sve druge osobe za koje mu je poznato da imaju određen interes na brodu. Dostava takve obavijesti zamjenjuje stvarno preuzimanje posjeda broda, podrobnije: Hill, *o.c.*, p. 39.

brodova kao brodar broda.⁹⁷ PZ1994 nije sadržavao preciznije odredbe o pravnom položaju hipotekarnog vjerovnika koji je preuzeo posjed broda i njegovo iskorištavanje. Važno je istaknuti da nema dvojbe da, koristeći ovu ovlast, hipotekarni vjerovnik postaje brodar broda, dakle postaje glavna odgovorna osoba u pogledu tražbina proizašlih iz iskorištavanja broda.⁹⁸ Ta “opasna” posljedica glavni je razlog zbog kojega vjerovnici nisu skloni koristiti se ovom ovlasti. PZ1994 nije nametao obvezu da se hipotekarni vjerovnik koji koristi ovu ovlast upiše u upisnik brodova kao brodar. To sigurno nije pridonosilo pravnoj sigurnosti i nije bilo najpovoljnije rješenje.⁹⁹

Opisane izmjene koje donosi PZ2004 u mnogome će doprinijeti pravnoj sigurnosti. Važne su i za hipotekarnog vjerovnika a i za treće osobe koje imaju obvezni ili stvarnopravni interes na brodu. Kao rezultat publiciteta (javnosti) i istinitosti onoga što je upisano u upisnik nitko se neće moći pozvati na to da mu nije bilo poznato da je hipotekarni vjerovnik postao brodar ili da nije znao ni morao znati da taj vjerovnik ima ovlast preuzeti posjed broda i njegovo iskorištavanje.

PZ2004 sadrži i neke odredbe koje donekle pojašnjavaju pretpostavke pod kojima hipotekarni vjerovnik može preuzeti posjed broda i njegovo iskorištavanje. Tako on to može učiniti samo ako za to ima suglasnost svih vjerovnika ranije upisanih hipoteka. Također, ako je hipotekarni vjerovnik založio tu svoju hipoteku (nadhipoteka), tada za preuzimanje posjeda i iskorištavanje mora imati i suglasnost nadhipotekarnog vjerovnika.¹⁰⁰

Nadalje, postavlja se pitanje obveza hipotekarnog vjerovnika prema dužniku budući da vjerovnik ipak koristi tuđu (dužnikovu) stvar – brod.¹⁰¹ U tom pogledu, već primjenom općih načela obveznog prava, možemo doći do zaključka da je hipotekarni vjerovnik dužan postupati pažnjom dobrog gospodarstvenika.¹⁰² Ako bi se

⁹⁷ U samom tekstu citirane odredbe rabi se izraz “ovlaštenik” hipoteke na brodu. Ovu redakcijsku pogrešku treba zanemariti, radi se o vjerovniku hipoteke na brodu.

⁹⁸ Prema odredbi članka 5., t. 32. PZ2004, brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda. Istovjetna definicija brodarica postojala je u čl. 5., t. 36 PZ1994.

⁹⁹ Međutim, hipotekarni vjerovnik se mogao (iako nije morao) upisati kao brodar. Neke zemlje imaju u vezi s tim izričite odredbe. Tako ciparski *Merchant shipping (registration of ships, sales and mortgages) law* u čl. 31., st. 2., t. (iii) izričito određuje da hipotekarni vjerovnik o preuzimanju iskorištavanja broda mora obavijestiti tijelo koje vodi upisnik brodova u koji je konkretni brod upisan.

¹⁰⁰ Članak 226. i 227., st. 2. PZ2004. U tom pogledu položaj hipotekarnog vjerovnika koji namiruje tražbinu iskorištavanjem broda istovjetan je položaju vjerovnika koji izvansudski prodaje brod.

¹⁰¹ Ni o tome PZ1994 nije govorio.

¹⁰² Dakle, vjerovnik bi morao voditi brigu o interesima dužnika kome će vratiti posjed broda nakon što namiri tražbinu. U tom smislu, primjerice, bio bi vjerovnik dužan periodično podnositi račun o iskorištavanju broda dužniku, kao i podnijeti mu završni račun. Takvo rješenje poznaje, npr. panamski Trgovački zakonik, ali dopušta da stranke drugačije ugovore.

ponašao suprotno tome, mogao bi biti izložen odgovornosti za štetu počinjenu dužniku.

U praksi, pitanje odnosa vjerovnika i dužnika glede korištenja ovog puta namirenja vrlo se iscrpno uređuje ugovorom, što je svakako preporučljivo i kada se na ugovor primjenjuje hrvatsko pravo.¹⁰³

U pogledu odnosa između hipotekarnog vjerovnika koji tražbinu namiruje iskorištavanjem broda i njegova dužnika, valja ukazati na članak 225. PZ2004. U prvom stavku toga članka pobliže se definira vjerovnikova ovlast. Određuje se da u tom slučaju vjerovnik može zaprimati prihode broda te zaradu rabiti za namirenje svoje tražbine. Drugi stavak istog članka izrijeком određuje da prilikom korištenja ove ovlasti vjerovnik mora postupati pažnjom dobrog gospodarstvenika, dakle traži se isti stupanj pažnje kao da se radi o izvansudskoj prodaji. Detaljnije određivanje što podrazumijeva pažnja dobrog gospodarstvenika u ovakvim slučajevima bit će zadatak sudske prakse. Pri tome će sigurno biti nužno analizirati iskustva iz stranih zemalja, osobito onih *common law* pravnog sustava.

Postavlja se i pitanje kako preuzimanje posjeda i iskorištavanja broda od strane hipotekarnog vjerovnika djeluje na treće osobe s kojima je hipotekarni dužnik sklopio ugovore o iskorištavanju brodova (ugovore o zakupu, brodarske ugovore itd.).¹⁰⁴

U tom smislu smatramo da bi prije svega valjalo razlučiti radi li se o ugovoru koji se upisuje u upisnik brodova pa daje strankama ugovora određena knjižna prava ili ne.¹⁰⁵

U upisnik brodova upisuju se ugovor o zakupu broda i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod. Može se dogoditi da hipotekarni vjerovnik želi preuzeti iskorištavanje broda a da ti ugovori još uvijek traju. Tada se zapravo radi o konkurenciji knjižnih prava. U tom slučaju prednost ima ono knjižno pravo koje je prije upisano. Preciznije, prema načelu prvenstva, redoslijed izvršavanja knjižnih prava ovisi o vremenskom redoslijedu podnošenja prijedloga za njihov upis. Knjižno pravo na ranijem mjestu u prvenstvenom redu ostvaruje se kao da druga prava, upisana poslije njege, ne postoje.¹⁰⁶ Dakle, ako je ugovor o zakupu ili brodarski ugovor na vrijeme za ci-

¹⁰³ Tako ugovori o hipoteci često sadrže odredbe prema kojima odgovornost vjerovnika za štetu počinjenu prilikom korištenja ovlastima za namirenje tražbine može postojati samo ako je vjerovnik postupao s namjerom da prouzroči štetu ili iz svjesne krajnje nepažnje.

¹⁰⁴ U pravu zemalja *common law*-a čitavo uređenje odnosa *mortgagee*-ja prema trećima zasniva se na pravilu da on, od trenutka preuzimanja posjeda broda, ima sve ovlasti koje inače ima vlasnik broda.

¹⁰⁵ Tako i Stanković, *o.c.*, str. 125 i dalje.

¹⁰⁶ To slijedi iz članka 266. u vezi s člankom 214. PZ2004, a i iz članka 45. ZZK-a. Problem može nastati u pogledu saznanja zakupoprimalca ili naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod o tome da ranije upisani hipotekarni vjerovnik ima pravo na preuzimanje posjeda broda i njegovo iskorištavanje. Ne postoji obveza upisa te ovlasti u upisnik. Mišljenja smo da bez obzira na to, hipotekarni vjerovnik ima prednost i u takvom slučaju, a zakupoprimalcu, odnosno naručitelju ostaje mogućnost da od svog suugovaratelja potražuju naknadu štete zbog neizvršenja ugovornih obveza.

jeli brod upisan prije hipoteke, hipotekarni vjerovnik ne bi mogao koristiti svoju ovlast iskorištavanja broda prije prestanka tih ugovora.¹⁰⁷

Što se tiče ugovora koji se ne upisuju u upisnik brodova, smatramo da hipotekarni vjerovnik, u pravilu, ne bi bio obavezan pridržavati ih se.¹⁰⁸

2.6. Prestanak hipoteke na brodu

Članak 236. PZ2004 uređuje pitanje prestanka hipoteke. U tom smislu, on određuje da hipoteka prestaje:

1. brisanjem hipoteke;
2. prodajom broda u ovršnom ili stečajnom postupku;
3. izvansudskom prodajom broda;
4. proglašenjem broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru (s tim se hipoteka ponovno uspostavlja ako brod bude oslobođen od pljenidbe).

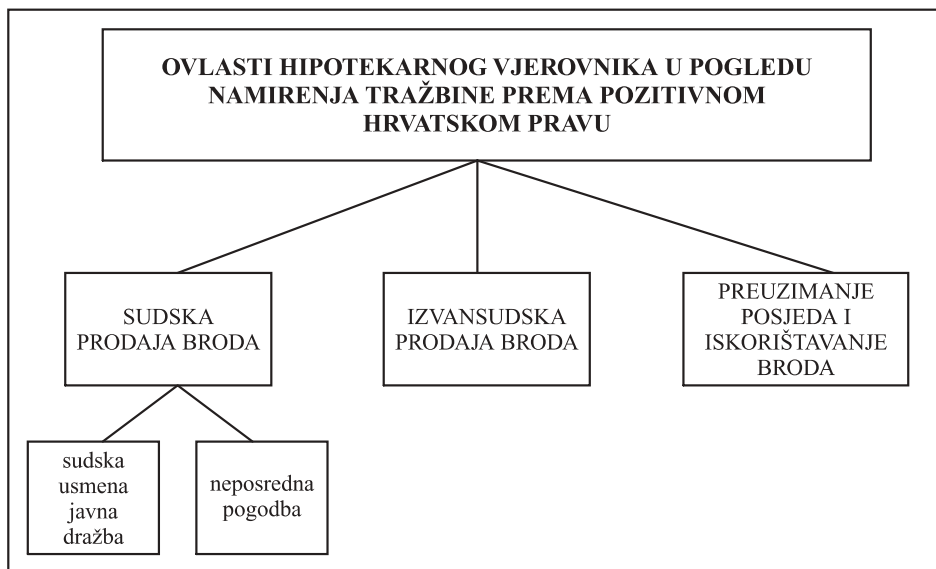
U odnosu na raniju odredbu čl. 245. PZ1994, u ovom kontekstu postoji određena nadopuna. Naime, pridodan je još jedan razlog prestanka hipoteke – izvansudska prodaja broda. Možemo žaliti za time što se nije izričito naglasilo da izvansudska prodaja, za razliku od sudske, ne predstavlja razlog prestanka svih hipoteka koje terete neki brod, nego samo one hipoteke koja je osiguravala tražbinu radi čijeg namirenja je i provedena ta prodaja.¹⁰⁹ Usprkos tome, mišljenja smo da valjano logično tumačenje citirane odredbe i odgovarajuća primjena podrednih pravnih izvora predstavljaju zadovoljavajuće “oružje” za rješavanje problema u praksi, ako ih bude.

Na kraju ovoga poglavlja rada držimo korisnim dati sumarni grafički prikaz ovlasti vjerovnika hipoteke na brodu u stadiju namirenja tražbine, prema hrvatskom pravu.

¹⁰⁷ Rješenje slično opisanome postoji u čl. 83. OZ-a u pogledu sudbine ugovora o zakupu i najmu nekretnine koja je prodana u ovršnom postupku.

¹⁰⁸ Isto i Stanković, *o.c.*, str. 126., Petar Kragić, *Upis brodova i hipoteke u jugoslavenski upisnik (pogled iz prakse)*, *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, broj 3-4 (127-128) str. 209. Po uzoru na englesko pravo, izuzetak bi mogao biti kada je hipotekarni vjerovnik prethodno odobrio dužniku sklapanje takvog ugovora a izvršavanje toga ugovora ne ugrožava sigurnost vjerovnikove tražbine, vidi: William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, International Shipping Publications, Montreal, 1989, p. 211 uz citiranje relevantne sudske prakse. S druge strane, panamsko pravo daje prednost hipotekarnom vjerovniku koji želi iskorištavati brod pred svim drugim posjednicima broda, primjerice zakupoprincima ili naručiteljima iz brodarskog ugovora.

¹⁰⁹ U tom smislu i Stanković, *o.c.*, str. 133.



Valja ponoviti da PZ2004 sve ovlasti hipotekarnog vjerovnika propisuje kao zakonske uz mogućnost ugovornog isključenja neke ili nekih od njih.

3. ZAKLJUČAK

Hipoteka na brodu vrlo je složen pomorskopravni institut.

U teoriji i praksi postoje “otvorena pitanja” vezana uz hipoteku na brodu. Neka od tih “otvorenih pitanja” ključna su za shvaćanje cjelokupnog instituta (osnivanje hipoteke na brodu, ovlasti hipotekarnog vjerovnika).

Općenito, možemo reći da su odredbe PZ1994 o hipoteci na brodu bile zadovoljavajuće.

Ipak, dinamika svjetskog broderskog poslovanja, potreba prilagodbe svjetskim standardima radi opstanka u tržišnoj utakmici kao i nužnost stvaranja kvalitetnije pravne podloge za investiranje u domaće brodarstvo tražili su modernija zakonska rješenja.

U tom svjetlu valja razmatrati izmjene uređenja ovoga instituta sadržane u PZ2004. Osobito to vrijedi u pogledu uvođenja zakonske ovlasti hipotekarnog vjerovnika na namirenje hipotekom osigurane tražbine putem izvansudske prodaje broda.

Radi se o svojevrsnoj inovaciji u domaćem uređenju stvarnih prava na brodovima. Naime, izvansudska prodaja broda nije bila dopuštena prije stupanja na snagu PZ2004.

Odredbe PZ2004 o izvansudskoj prodaji broda, iako većinom korektne, predstavljaju tek zakonski okvir za kvalitetno uređenje ove osjetljive problematike. Vrlo važnu ulogu u tom pogledu morat će preuzeti sudska praksa. Osobito će to biti važno u cilju sprječavanja mogućih zloraba ove ovlasti. Ostvarenje toga cilja bit će nemoguće bez konzultacija pomorskopravne teorije i prakse zemalja koje u tom smislu imaju znatno više iskustva.

Summary:

*REGULATION OF SHIP HYPOTHEQUE
IN THE REPUBLIC OF CROATIA*

This paper represents an analysis of the Croatian law regulating the institute of ship hypothec. In this context, the author points out changes in national law which are introduced by new 2004 Croatian Maritime Code (2004 MC). The most important innovation - creditor's power concerning private sale of the mortgaged ship – is particularly elaborated. Relevant rules of the 2004 MC are also comparing with foreign laws and judicial practice.

Key words: ship hypothec, mortgage, judicial sale of ship, private (out of court) sale of ship

GRANICE POMORSKOG DOBRA U PRIMORSKO - GORANSKOJ ŽUPANIJI

Doc.dr.sc. DOROTEA ĆORIĆ
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci
Hahlić 6, 51000 Rijeka

UDK 347.2
347.77
Pregledni članak
Primljeno: 28.02.2005.
Prihvaćeno za tisak: 13.04.2005.

U radu se analizira sustav određivanja granica pomorskog dobra na izvanlučkom području prema odredbama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama i Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra. Autorica ističe važnost utvrđivanja granice pomorskog dobra u svrhu njegovog boljeg gospodarskog iskorištavanja i uspješnije zaštite.

Ključne riječi: pomorsko dobro, koncesija, granice pomorskog dobra, opće dobro, povjerenstvo

1. UVODNE NAPOMENE

Pomorsko dobro je opće dobro od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se i/ili koristi pod uvjetima i na način predviđen u Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (u daljnjem tekstu ZPDML ili samo Zakon).¹

Usvajanjem ZPDML režim pomorskog dobra izdvojen je iz materije Pomorskog zakonika koji je do stupanja na snagu navedenog zakona regulirao materiju pomorskog dobra.²

Morske luke kao pomorsko dobro i koncesije u morskim lukama do stupanja na snagu novog Zakona bili su regulirani odredbama Zakona o morskim lukama.³

Stupanjem na snagu novog Zakona 15. listopada 2003. godine prestaju važiti odredbe Pomorskog zakonika kao i Zakon o morskim lukama.⁴

¹ Narodne novine, br.158/2003.

² Dio III. Pomorskog zakonika čl.47.-79., čl.189.st.2., čl.1013. čl.1014. i čl.1038. i čl.1039. Narodne novine, br.17/94, 74/94. i 43/96.).

³ Narodne novine, br.108/1995. i 97/2000.

⁴ Čl.123. ZPDML.

Potreba uređenja spomenute građe jednim zakonom proizašla je radi sustavnijeg i preglednijeg reguliranja pravnih odnosa koji nastanu u svezi s pitanjem pomorskog dobra i koncesije na pomorskom dobru.

Novi Zakon nastojao je ukloniti nedorečenosti i nejasnoće uočene u primjeni odredbi Pomorskog zakonika i Zakona o morskim lukama.

U svrhu djelotvornosti i efikasnije provedbe čitavog sustava Vlada Republike Hrvatske i ministar u ministarstvu nadležnom za pitanja pomorstva ovlašćuju se donijeti niz podzakonskih akata i propisa.⁵

Rješenja novog Zakona nastoje osigurati uspješniju zaštitu pomorskog dobra, uređiti pravne odnose u smjeru na koji je ukazala praksa, obaviti decentralizaciju podjelom prihoda, primjerenije valorizirati pomorsko dobro, te sustavno odrediti granice pomorskog dobra i provesti upis u zemljišne knjige.⁶

Problem određivanja granice pomorskog dobra i sređivanja stanja na pomorskom dobru osnovni je uvjet njegove uspješne zaštite i efikasnog gospodarskog iskorištavanja.

Dosadašnji predloženi sustavi određivanja granice pomorskog dobra u praksi nisu imali uspjeha.⁷

Uz svu važnost i isticanje značaja pomorskog dobra kao dijela Republike Hrvatske mali je broj granica pomorskog dobra određen, a u zemljišnim knjigama i katastru nekretnina jako mali postotak pomorskog dobra je kao takav evidentiran.

⁵ Temeljem čl.119. i 120. Zakona doneseni su sljedeći propisi:

1. Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra (*Narodne novine*, br. 8/2004.),
2. Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru (*Narodne novine*, br.36/2004.),
3. Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (*Narodne novine*, br. 23/04.)
4. Uredba o izmjenama Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (*Narodne novine*, br.101/2004.),
5. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (*Narodne novine*, br. 110/2004.),
6. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luke posebne namjene (*Narodne novine*, br.110/2004.),
7. Pravilnik o Upisniku koncesija na pomorskom dobru (*Narodne novine*, br. 176/04.),
8. Naredba o načinu uplaćivanja naknada za koncesije na pomorskom dobru (*Narodne novine*, br. 68/2004),
9. Naredba o visini naknade za upotrebu pomorskog dobra koju plaćaju vlasnici brodice i jahti upisanih u očevidnik brodice, odnosno upisnik jahti (*Narodne novine*, br. 179/04.).

⁶ Opširnije o novinama Zakona v. Bolanča, D., *Novine Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, br.1-2, 2003, str. 175.-186.

⁷ Uredba sa zakonskom snagom o pomorskom dobru (*Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br.104-XXXIII), Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima iz 1974. godine (*Narodne novine*, br. 19/74, 23/74, 39/74, 17/77, 18/81), Pomorski zakonik iz 1994.

U tom pravcu treba istaknuti novo zakonsko rješenje koje navodi da se koncesija na pomorskom dobru može dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama.⁸

Određivanje granice pomorskog dobra jedan je od osnovnih preduvjeta i za primjenu drugih odredbi koji se odnose na pomorsko dobro, a posebice za rješavanje pitanja stečenih prava, odnosno konstituiranje ne vlasničkog stanja na pomorskom dobru.⁹

2. POJAM I PРАВNA PRIRODA POMORSKOG DOBRA

Novi Zakon u čl. 3. st.1. definira pomorsko dobro kao opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku. Određivanje pomorskog dobra kao općeg dobra ima za posljedicu da ono ne može biti objektom prava vlasništva ni drugih stvarnih prava po bilo kojoj osnovi.

Građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani sa pomorskim dobrom smatraju se pripadnošću pomorskog dobra.¹⁰

Pomorsko dobro i građevine izgrađene na njemu u istom su pravnom režimu.

Novi Zakon, jednako kao i Pomorski zakonik, ističe načelo pravnog jedinstva zemljišta i zgrada na tome zemljištu (*superficies cedit solo*).

Rješenje Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima koji pravno razdvaja opće dobro od zgrada koje su na njemu izgrađene na temelju koncesije, suprotnu mišljenju nekih autora,¹¹ nije prihvaćeno ni u ovom novom Zakonu.¹²

Stoga je zakonodavac u prijelaznim i završnim odredbama pokušao riješiti pitanje prava vlasništva i drugih stvarnih prava koja su njihovi ovlaštenici stekli na pomorskom dobru.¹³

Pomorsko dobro je kao opće dobro stvar na uporabi svih, pa i Zakon u čl.6. st. 3. definirajući opću upotrebu navodi da se svatko ima pravo služiti pomorskim dobrom u skladu s njegovom prirodom i namjenom te zakonskim odredbama.

Opća upotreba pomorskog dobra može se ograničiti posebnom upotrebom ili gospodarskim korištenjem pomorskog dobra.

⁸ Članak 7.st.4. ZPDML.

⁹ Cf. Tuhtan, I., Analiza prijelaznih i završnih odredbi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama glede stvarnih prava na pomorskom dobru, *Rad u okviru projekta Pomorsko dobro i koncesije na području Primorsko-goranske županije*.

¹⁰ Čl.5.st.2. Zakona.

¹¹ Bolanča, D., *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet Split, 1999. godina str.53., Tuhtan, I., Pravno razdvajanje zgrada i drugih građevina od pomorskog dobra, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, br.1, 2002, str.335.-352 .

¹² Iznimku od načela *superficies solo cedit* Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima predviđa uz koncesiju (čl.3.st.4. i čl.9.st.4.) još kod prava građenja (čl.280.st.1.), pravo stvarne služnosti imati dio zgrade i naprave na poslužnoj nekretnini (čl.196.st.1.) .

¹³ Cf. Tuhtan, I., bilj.br.8.

Pomorsko dobro može se dati na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim ili pravnim osobama putem koncesije.¹⁴

Davanjem pomorskog dobra na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje određenim pravnim ili fizičkim osobama mogu se druge osobe djelomično ili potpuno isključiti od upotrebe ili korištenja, ali se to isključenje ne primjenjuje u slučaju više sile ili nevolje na moru, dok one traju.¹⁵

Pomorskim dobrom upravlja, vodi brigu o zaštiti i odgovara Republika Hrvatska neposredno ili putem jedinica područne (regionalne) samouprave odnosno jedinica lokalne samouprave u skladu s odredbama Zakona.¹⁶

3. SADRŽAJ POMORSKOG DOBRA

Prema čl.3.st.2. ZPDML pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje.

U skladu sa st.3. istoga članka dijelom kopna smatra se morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izljevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva.

Dakle, pomorsko dobro može imati dvije komponente: morsku i kopnenu.

Morski dio pomorskog dobra obuhvaća unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje. Određivanje ovog dijela pomorskog dobra ne predstavlja veći problem u praksi.

Kopneni dio, odnosno morsku obalu, Zakon također ubraja u pomorsko dobro.

Morska obala kao osnovni dio obalne komponente pomorskog dobra proteže se do od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna;

a) koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena;

b) kao i onaj dio kopna koji je po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda.¹⁷

¹⁴ Posebna upotreba pomorskog dobra je svaka ona upotreba koja nije opća upotreba ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra (čl.6.st.4.). Gospodarsko korištenje pomorskog dobra je korištenje pomorskog dobra za obavljanje gospodarskih djelatnosti, sa ili bez korištenja postojećih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru (čl.6.st.5. Zakona).

¹⁵ Čl. 9.st.1. i 2. Zakona.

¹⁶ Čl.10.st.1. Zakona.

¹⁷ Čl.3.st.2. i 3. i čl.4. st.1. Zakona.

Morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem, u dijelu koji služi iskorištavanju mora.¹⁸

Posebno je osjetljivo određivanje kopnenog dijela pomorskog dobra, posebice njegove granice na kopnu koja ga dijeli od drugog zemljišta.¹⁹

Iako postoje dijelovi morske obale za koje je očito da služe samoj prirodi ili namjeni korištenja mora i kao takvi nedvojbeno ulaze u pojam pomorskog dobra, daleko je više onih koji će predstavljati poteškoće u praksi.

Iznimno, prema članku 4. st.4. Zakona na prijedlog županijskog poglavarstva Ministarstvo može odrediti da se morskom obalom smatra i uži dio kopna ako to zahtijeva postojeće stanje na obali potporni zidovi, zidovi kulturnih, vjerskih, povijesnih i sličnih građevina)

4. POSTUPAK UTVRĐIVANJA GRANICE

Izričitom zakonskom odredbom koncesija na pomorskom dobru može se dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama.²⁰

Veliki interes za gospodarsko korištenje pomorskog dobra te navedena obveza rješavanja prethodnog pitanja u postupku dodjele koncesija ima za posljedicu sve veću potrebu za utvrđivanjem granica pomorskog dobra.

Postupak utvrđivanja granice pomorskog dobra provodi se na temelju Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.²¹

Uredba utvrđuje kriterije i postupak utvrđivanja granice pomorskog dobra, lučkog područja luka posebne namjene i lučkog područja luka otvorenih za javni promet, način izrade prijedloga granice, plan raspodjele troškova utvrđivanja granica, te sastav županijskog povjerenstva za granice.²²

Granice pomorskog dobra utvrđene prema Pomorskom zakoniku ostaju na snazi, a državni će odvjetnik, nakon što je utvrđena granica, podnijeti prijedlog nadležnom zemljišnoknjižnom sudu za upis pomorskog dobra.²³

Postupci za određivanje granice pomorskog dobra započeti do stupanja na snagu novog Zakona okončat će se prema odredbama Pomorskog zakonika.²⁴

¹⁸ Čl.4.st.2. Zakona

¹⁹ Kundih, B., *Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra*, Edicije Božičević, Zagreb 2000, str.70.

²⁰ Čl.7.st.4. Zakona. Pored navedenog, bitne materijalnopravne pretpostavke svake koncesije prema rješenjima novog Zakona su postojanje prostornih planova s kojima koncesija mora biti sukladna, te uvjet da koncesionari moraju biti fizičke ili pravne osobe koje su registrirane za obavljanje obrta.

²¹ *Narodne novine*, br.8/2004.

²² Čl.1. Uredbe.

²³ Čl.118.st.3. Zakona.

²⁴ Čl.118.st.3. i 4. Zakona.

Treba podsjetiti da je temeljem Pomorskog zakonika, kada je postojala dvojba je li ili nije dio kopna pomorsko dobro, granicu pomorskog dobra određivala uredbom Vlada Republike Hrvatske, uz prethodno pribavljeno mišljenje državnog pravobranitelja, kasnije državnog odvjetnika.²⁵

Za razliku od navedenog, prema novom Zakonu granica pomorskog dobra utvrđuje se rješenjem u upravnom postupku koje donosi Povjerenstvo za granice Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka (Ministarstvo), na prijedlog županijskog povjerenstva za granice.

Povjerenstvo za granice ima predsjednika i dva člana, a odluku o osnivanju ovog Povjerenstva donosi ministar.²⁶

Za svaku županiju osniva se posebno povjerenstvo za izradu prijedloga granice pomorskog dobra, a odluku o osnivanju županijskog povjerenstva donosi župan.²⁷

Županijsko povjerenstvo izrađuje prijedlog granice pomorskog dobra temeljem godišnjeg plana upravljanja pomorskim dobrom (izvanredno upravljanje)²⁸ ili iznimno putem zahtjeva (ako područje na koje se zahtjev odnosi nije predviđeno u godišnjem planu upravljanja pomorskim dobrom).²⁹

Podnositelj zahtjeva za utvrđivanje granice pomorskog dobra može biti Vlada Republike Hrvatske putem Ministarstva, tijela državne uprave, tijela jedinice lokalne samouprave i fizičke i/ili pravne osobe.

Kada zaprimi zahtjev županijsko je povjerenstvo dužno u roku od 90 dana (ako je zahtjev potpun) dostaviti prijedlog granice pomorskog dobra povjerenstvu Ministarstva koje o tome donosi rješenje.

Protiv rješenja Povjerenstva Ministarstva može se uložiti žalba Ministarstvu.³⁰

Prema članku 7. Uredbe prijedlog granice pomorskog dobra sastoji se od tekstualnog (opisnog dijela) i priloga.

Pri izradi prijedloga Povjerenstvo se mora pridržavati propisanih kriterija, a koji su navedeni u članku 3. Uredbe.

²⁵ Opširnije o određivanju granice pomorskog dobra temeljem Pomorskog zakonika v. Nakić, J., Seršić, V., *Određivanje granice pomorskog dobra prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, Hrvatska pravna revija*, 2004., str.115.-117.

²⁶ Čl.10. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.

²⁷ Za sastav povjerenstva cf.čl.14. st.2. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.

²⁸ Izvanredno upravljanje pomorskim dobrom obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan luka nastalu uslijed izvanrednih događaja i izradu prijedloga granice pomorskog dobra i njezina provedba. O izvanrednom upravljanju vode brigu jedinice područne (regionalne) samouprave, odnosno županije.

²⁹ Čl.4. st. 4. i 5. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.

Naknada za utvrđivanje granice pomorskog dobra iznosi 10.000,00 kuna i uplaćuje se u korist županijskog proračuna čl.15.st.5. i 6. Uredbe.

³⁰ Čl.14.st.6. Zakona.

Granica pomorskog dobra na morskoj obali obuhvaća pojas kopna koji je širok najmanje 6 (šest) metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda.³¹

Kada povjerenstvo predlaže granicu pomorskog dobra širu od navedenog zakonskog minimuma dužno je uvažiti sljedeće kriterije:

- funkcionalni princip – sva područja u svezi s korištenjem mora sukladno dokumentima prostornog uređenja,
- *maritimo linija* iz katastarskih planova (gledajući s kopnene strane),
- granicu pomorskog dobra na morskoj obali obuhvaća i dio kopna nastao nasipavanjem u dijelu koji služi korištenju mora;
- granica pomorskog dobra utvrđuje se do postojećih prirodnih i legalno sagrađenih umjetnih prepreka.

Nakon što povjerenstvo Ministarstva donose rješenje o određivanju granice pomorskog dobra treba pristupiti postupku evidentiranja i obilježavanja pomorskog dobra.

Poseban podzakonski akt temeljem čl. 120.st.1. toč.(d) Zakona još nije donesen, pa se do njegova usvajanja primjenjuju odredbe starog Pravilnika o evidenciji i obilježavanju pojasa pomorskog dobra.³²

5. STANJE U PRIMORSKO-GORANSKOJ ŽUPANIJI

U Primorsko – goranskoj županiji utvrđene su do sada 163 granice pomorskog dobra na izvanlučkom području. Utvrđivanje granica provodi se na lokalitetima koji su opravdani za gospodarsko korištenje (plaže, kampovi, terase, ugostiteljski objekti).³³

Na područjima koja ne spadaju u urbana područja, plaže ili atraktivna područja, granica će se određivati samo izuzetno kada za to nastupi interes.

Takva područja iznose nešto više od 55% ili oko 600 km obale.

Od ukupne duljine obale u Primorsko- goranskoj županiji od 1065 km do sada su utvrđene granice na području od 166.95 km (15,41%), a kada budu završeni svi postupci koji su u tijeku i planu za 2004. godinu, bit će utvrđeno 29.6% ili 315, 25 km obale.

³¹ Čl.3.st.1. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.

³² *Narodne novine*, br. 7/1998. Više o navedenom Pravilniku v. Bolanča, D., Leder N., Problem evidencije i obilježavanja pojasa pomorskog dobra, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 1998, str.137.-142.

³³ Podaci prema Izvještaju o Upravljanju pomorskim dobrom u Primorsko-goranskoj županiji, Upravni odjel za pomorstvo, promet i veze, Rijeka, lipanj, 2004. godine.

Na temelju primjera iz rada Upravnog odjela za pomorstvo, promet i veze Primorsko-goranske županije proizlazi da se koncesioniranju određenog dijela pomorskog dobra ne može pristupiti jer nije utvrđena granica pomorskog dobra.

Na nekim mikrolokacijama granica je određena, ali nije provedena u zemljišnim knjigama. Najčešći razlozi su nedostatak parcelacijskog elaborata ili lokacijske dozvole. Tek po provedbi knjiženja u zemljišnim knjigama pristupit će se postupku koncesioniranja i javnom prikupljanju ponuda.

Poseban problem predstavljaju slučajevi gdje postoje objekti na pomorskom dobru u vlasništvu procijenjeni kao ulaganje, odnosno kapital stečen u pretvorbi prema Zakonu o pretvorbi društvenih poduzeća.

U takvim slučajevima, najprije se mora riješiti pravno pitanje zakonitog ulaganja kapitala na pomorskom dobru, pa tek onda pristupiti postupku javnog prikupljanja ponuda i donošenja odluke o koncesiji, što znatno produljuje postupak koncesioniranja određenih područja.

6. ZAKLJUČAK

Zakonsko rješenje da se koncesija može dati tek nakon što se utvrdi granica pomorskog dobra i provede u zemljišnim knjigama u praksi dovela je do svojevrstne blokade gospodarskog korištenja pomorskog dobra.

Ipak, mišljenja smo da je za uspješno pravno reguliranje koncesioniranja pomorskog dobra te njegovu zaštitu kao općeg dobra od velike važnosti valjano i precizno utvrđivanje granica pomorskog dobra.

U svrhu rješavanja navedenih problema i vodeći računa o zaštiti pomorskog dobra kao općeg dobra i njegovog boljeg gospodarskog iskorištavanja mišljenja smo da intervencije u Zakonu, *inter alia*, treba prvenstveno usmjeriti na rješavanje pitanja:

- statusa objekata suprastrukture na pomorskom dobru, uzimajući u obzir rješenja Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima tj. mogućnost odstupa od načela *superficies solo cedit*;
- rješavanje pitanja nezakonitog upisa vlasništva na pomorskom dobru i određenih stečenih prava;
- rješavanje pitanja izvlaštenja na pomorskom dobru koja blokiraju koncesijski sustav, osiguravanjem sredstava u Državnom proračunu za tu namjenu;
- profesionalizacija poslova utvrđivanja granice pomorskog dobra u okviru nadležnog državnog tijela u svrhu ubrzanja postupka dodjele koncesije na pomorskom dobru.

Summary:

MARITIME DOMAIN LIMITS IN THE PRIMORSKO – GORANSKA COUNTY

In this paper author analyzes the provisions of the Maritime Domain and Seaports Act and Decree on establishing and marking of maritime domain.

The author emphasizes the importance that concession on maritime domain can be granted after the limit of maritime domain has been determined and entered into land register.

Key words: maritime domain, concession, maritime domain limits, public domain, commission

OTVORENA PITANJA U PRIMJENI ZAKONA O POMORSKOM DOBRU I MORSKIM LUKAMA S OSVRTOM NA PRIJEDLOG IZMJENA I DOPUNA

Mr. sc. ŽELJKO MIŠIĆ
v.d. ravnatelj Lučke uprave
Splitsko-dalmatinske županije
Vukovarska 1, 21000 Split

UDK 34.04
347.2
Stručni članak
Primljeno: 08.02.2005.
Prihvaćeno za tisak: 13.04.2005.

Pomorsko dobro u Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama ("Narodne novine", broj 158/03) određeno je kao u ranije važećem Pomorskom zakoniku.

Za određivanje granice pomorskog dobra na obali i u lukama posebne namjene pojavljuju se dvojbe i pitanja na koja se daju različiti odgovori. No u lukama otvorenim za javni promet to je prilično jasno određeno pa su dvojbe i pitanja skora isključena. Zakonom je izričito navedeno da morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem, u dijelu koji služi iskorištavanju mora. Radi unošenja određene preciznosti predlažemo da se pitanje nasipa uredi slično odredbama Zakona o gradnji, odnosno da se pomorskim dobrom smatraju nasipi nastali nakon 15. veljače 1968. godine.

Smatramo da je u Zakonu načinjen propust u tome što se u postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra nije zadržao institut Uredbe o granici pomorskog dobra (koju donosi Vlada Republike Hrvatske a uz prethodno pozitivno mišljenje Državnog odvjetništva Republike Hrvatske.

Mišljenja smo da bi prilikom izradbe detaljnih planova uređenja prostora na stručnu raspravu trebalo pozivati predstavnike Povjerenstva za granice pomorskog dobra i tražiti njihova mišljenja, odnosno očitovanja o tome da li predloženi planovi zadovoljavaju kriterije za utvrđivanje granice pomorskog dobra.

Postupke dodjele koncesija na pomorskom dobru treba vezati uz donošenje rješenja o upisu pomorskog dobra u katastarske knjige, a potom raditi na sređivanju zemljišnih knjiga i evidenciji pomorskog dobra. Naknadu za koncesije poradi posebne uporabe pomorskog dobra u simboličnom iznosu držimo neprimjerenom i jer se u tim slučajevima radi o određenoj vrsti gospodarske djelatnosti. Prihode od koncesija koje u okviru svojih nadležnosti donose županije valjalo bi zadržati na razini župa-

nija kako bi se mogla realizirati njihova funkcija izvanrednog upravljanja pomorskim dobrom. Odredbe Zakona o mogućnostima dodjele koncesije za posebnu upotrebu fizičkim osobama u svrhu gradnje rive do najviše 12 metara četvornih valja ukinuti. Kako bi se uveo određeni stupanj sigurnosti za koncesionare predlažemo uvođenje u Zakon instituta produženja koncesije nakon isteka njezina roka korištenja. Potrebno je ukinuti i odredbe Zakona koje omogućavaju županijskim skupštinama prenošenje ovlasti za davanja koncesija općinama i gradovima.

Uredbu o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene treba uskladiti s Pravilnikom o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Spomenutu Uredbu treba izmijeniti na način da se kapacitet luka kada se radi o lukama županijskog značaja limitira na 250 vezova u moru. Posebno ističemo bezrazložno ograničenje kapaciteta športskih luka županijskog značaja na 200 vezova u moru.

Odredbe Zakona koje omogućavaju podnošenje zahtjeva od strane gradskih ili općinskih vijeća radi osnivanja više lučkih uprava na razini županija treba ukinuti, odnosno radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet (lokalnog i županijskog značaja) predvidjeti osnivanje jedne lučke uprave.

Ključne riječi: *pomorsko dobro, granica pomorskog dobra na obali, granica lučkog područja, morska luka posebne namjene, morska luka otvorena za javni promet, lučka uprava*

1. POMORSKO DOBRO – OPĆENITO

Pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se i koristi pod uvjetima i na način propisan ovim Zakonom. To je definicija pomorskog dobra određena u članku 3. st. 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama ("Narodne novine", broj 158/2003).

Sadržaj spomenute definicije pomorskog dobra odgovara definiciji pomorskog dobra iz ranije važećega (u tom dijelu) Pomorskog zakonika ("Narodne novine", broj 17/94, 74/94 i 43/96). Osim tog Zakonika problematiku pomorskog dobra regulirali su ranije važeći: Zakon o morskim lukama ("Narodne novine", broj 108/95, 6/96 i 137/99), Zakon o pomorskom ribarstvu ("Narodne novine", broj 46/97) te veći broj podzakonskih akata.

Prema odredbi stavka 2. čl. 3. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama:

"Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je pro-

glašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje”.

Stavkom 3. čl.3. Zakona određeno je da se dijelom kopna smatra morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva.

2. GRANICA POMORSKOG DOBRA NA MORSKOJ OBALI

Za određivanje područja morske obale koje se smatra pomorskim dobrom pojavljuje se niz dvojbi i pitanja na koja se daju i različiti odgovori. Valja kazati da je i za lučko područje luka posebne namjene ova dilema sada otvorena jer je postupak utvrđivanja granice lučkog područja za te luke uređen na isti način. U lukama otvorenim za javni promet to je prilično jasno određeno pa su dvojbe i pitanja skoro isključena.

Što je o tome rečeno u Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama ?

Člankom 4. st. 1. Zakona određeno je da se morska obala proteže od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru valovi za vrijeme nevremena.

Dalje se navodi da je to i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov te za druge svrhe koje su u svezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara mjereći od crte vodoravno udaljene od crte srednjih viših visokih voda.

Zakon je dalje izrijekom naveo da morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem, u dijelu koji služi iskorištavanju mora.

Ni odredbama Pomorskog zakonika nije precizno uređeno pitanje nasipa nastalih u prošlosti. Važeći Zakon također to područje ne regulira u potpunosti. No sada se restriktivnije određuje nasip koji čini morsku obalu i to na način da se pomorskim dobrom smatra onaj dio “koji služi iskorištavanju mora”.

Smatram da bi trebalo u ovo područje unijeti određenu preciznost a predlažem da to bude slično odredbama Zakona o gradnji (“Narodne novine”, broj 175/03 i 100/04).

U članku 119. stavak 1. tog Zakona je određeno da se građevine izgrađene bez građevne dozvole do 15. veljače 1968. smatraju kao građevine izgrađene sa građevnom dozvolom.

Stoga predlažemo da se pomorskim dobrom smatra svaki nasip koji je nastao nasipavanjem morske obale nakon 15. veljače 1968. godine jer bi se tako nasipi nastali do

tog dana smatrali legalnom gradnjom i tretirali kao ostali dijelovi kopnene obalne površine.

3. ODREĐIVANJE GRANICE POMORSKOG DOBRA

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama nije potpuno regulirao postupak utvrđivanja granice pomorskog dobra.

Člankom čl. 14. stavak 1. tog Zakona određeno je da granicu pomorskog dobra utvrđuje Povjerenstvo za granice Ministarstva - na prijedlog županijskog povjerenstva za granice.

Stavkom 4. čl. 14. Zakona određeno je da se za svaku županiju osniva posebno povjerenstvo za izradbu prijedloga granice pomorskog dobra.

Stavkom 7. čl. 14. Zakona određeno je da postupak, kriterije za utvrđivanje granice pomorskog dobra i sastav županijskog povjerenstva za granice propisuje Vlada Republike Hrvatske, koja je donijela Uredbu o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra ("Narodne novine", broj 8/04).

U odnosu na Pomorski zakonik, ovim Zakonom je detaljnije uređen postupak utvrđivanja granice pomorskog dobra, odnosno taj postupak je preciziran spomenutom Uredbom.

Ukidanjem ovlaštenja Vlade Republike Hrvatske za donošenjem Uredbe o granici pomorskog dobra, naravno, uz pozitivno mišljenje Državnog odvjetništva Republike Hrvatske i davanjem ovlasti Povjerenstvu za granice Ministarstva za utvrđivanje granice pomorskog dobra dobilo se na skraćivanju postupka s jedne strane. A s druge strane je ovako ozbiljnu materiju stavilo na nižu hijerarhijsku razinu rješavanja te smanjilo donošenje kvalitetnih odluka.

Prema članku 50. stavka 6. Pomorskog zakonika na mišljenje Povjerenstva za granice pomorskog dobra Ministarstvo je pribavljalo pozitivno mišljenje Državnog odvjetništva Republike Hrvatske (ranije pravobraniteljstva).

Ovo mišljenje nije bilo obvezujuće jer se radilo samo o mišljenju a ne o suglasnosti. No ta mišljenja su respektirana od strane županijskih povjerenstava i Ministarstva zato što su u prethodnom postupku do donošenja Uredbe o granici pomorskog dobra argumentirano ukazivala na kvalitetu prijedloga granice pomorskog dobra. Naravno, da su bila zastupljena i negativna mišljenja a kojima nije bila svrha otezanje postupka već njegovo kvalitetno odrađivanje.

Radi toga smatramo da je u ovome Zakonu načinjen propust što se u postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra nije zadržala razina donošenja Uredbe o granici od strane Vlade Republike Hrvatske uz ishodenje pozitivnog mišljenja Državnog odvjetništva Republike Hrvatske (kao uvjeta za utvrđivanje granice) pa predlažemo da se taj propust ispravi kroz njegovu izmjenu i dopunu.

4. PROSTORNO UREĐENJE I ODREĐIVANJE GRANICE POMORSKOG DOBRA

Zakonom o prostornom uređenju ("Narodne novine", broj 30/94,68/98,61/00, 32/02. i 100/04) određeni su osnovni ciljevi prostornog uređenja.

Odredbom članka 1. tog Zakona propisano je da se prostornim uređenjem osigurava gospodarenje, zaštita i upravljanje prostorom Republike Hrvatske kao osobito vrijednim i ograničenim nacionalnim dobrom. Očito je da se prostornim uređenjem dotiče i pitanje pomorskog dobra a što uključuje njegovu zaštitu i iskorištavanje. Naravno, prostorno uređenje i prostorni planovi su (kao jedan od instrumenata gospodarenja prostorom) pomoćni kriterij kod određivanja granice pomorskog dobra.

Prostorni planovi daju elemente za utvrđivanje granice pomorskog dobra kada se granica temelji na funkcionalnom principu, odnosno kada se njeno utvrđenje veže za planiranu namjenu prostora. Tako je primjerice stavkom 3. točka. 1. članka 3. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra određeno da je Povjerenstvo prilikom predlaganja granice pomorskog dobra dužno uvažiti i kriterij po kojemu granica pomorskog dobra obuhvaća prostor koji služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u svezi sa korištenjem mora - sukladno dokumentima prostornog uređenja (npr. plaže, luke i sl., kao funkcionalni princip).

Člankom 13. Zakona o prostornom uređenju utvrđeni su osnovni dokumenti prostornog uređenja :

- strategija i program prostornog uređenja Države,
- prostorni plan županije i Grada Zagreba,
- prostorni plan područja posebnih obilježja,
- prostorni plan uređenja općine i grada,
- generalni urbanistički plan,
- urbanistički plan uređenja,
- detaljni plan uređenja.

Za utvrđivanje granice pomorskog dobra Strategija i Program prostornog uređenja Države nisu značajni jer oni nemaju neke važnije elemente za utvrđivanje granice pomorskog dobra. Županijski prostorni planovi bi mogli s obzirom na razinu njihove razrade dati određene smjernice za određivanje granice pomorskog dobra. Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije je unio bitnu zaštitnu komponentu u prostoru određenjem obvezne izradbe urbanističkih planova uređenja za sve zahvate koji graniče sa pomorskim dobrom i ostale zahvate u širini od 100 metara zračne linije od linije zakonom definirane kao pomorsko dobro izvan izgrađenih dijelova naselja, te prostora koji obuhvaća pomorsko dobro i pripadajući prostor mora; čl. 249. st. 2. točka 5. Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije ("Službeni glasnik Split-

sko-dalmatinske županije”, broj 1/03). Ova zaštitna komponenta u prostoru kroz planove nižeg reda daje priliku da se u tom pojasu učinkovito zaštiti prostor u cjelini, a svakako i dio tog prostora koji se utvrdi pomorskim dobrom.

Imajući u vidu mjerilo i razinu razrade svakako bi trebalo prilikom utvrđivanja granice pomorskog dobra koristiti elemente iz prostornih planova općina i gradova te generalnih urbanističkih planova.

Vlada Republike Hrvatske je donijela Uredbu o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (“Narodne novine”, broj 128/04).

Člankom 1.st.1. ustanovljava se da se tom Uredbom određuju uvjeti i mjere za uređenje zaštićenog obalnog područja mora u svrhu njegove zaštite, svrhovitog, održivog i gospodarski učinkovitog korištenja. Ta je Uredba značajan doprinos zaštiti morske obale (kao dijela pomorskog dobra) od neodgovarajuće izgradnje i neodgovarajućeg oblika korištenja. Njezinim donošenjem stvorene su obveze koje prostorni planeri moraju poštivati prilikom izradbe detaljnih planova uređenja prostora a time se konačno stalo na kraj praksi da se prostornim planovima predviđa izgradnja koja nije primjerena funkciji pomorskog dobra.

Svakako da je detaljni plan uređenja s obzirom na njegovu razinu razrade određivanja namjene prostora vrlo koristan za utvrđivanje granice pomorskog dobra. Postoje razmišljanja da bi se prilikom izradbe detaljnog plana uređenja trebala istodobno utvrditi granica pomorskog dobra.

Mišljenja smo kako bi trebalo težiti tome da se prilikom izradbe detaljnoga plana na stručnu raspravu pozove i predstavnik Povjerenstva za granice pomorskog dobra te da se od povjerenstva traži mišljenje o tome da li predloženi plan zadovoljava kriterije za utvrđivanje granice pomorskog dobra. Ovim nastojanjima bi se izbjegla mogućnost da se u prostoru pomorskog dobra planira izgradnja, odnosno korištenje prostora koje se ne bi moglo realizirati.

5. KONCESIJA NA POMORSKOM DOBRU

Prema odredbi članka 7. st. 4. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama koncesija na pomorskom dobru može se dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama.

Ova zakonska odredba je vjerojatno imala plemeniti cilj - sređivanje zemljišno-knjižnog stanja na području pomorskog dobra. No, ta plemenita namjera nije svrhovita u našim uvjetima. Notorna je činjenica da katastarsko stanje nije ažurno i ne prati još uvijek stanje na terenu a naročito ne kada se radi o upisima u zemljišne knjige. Stoga je doslovnom primjenom ove odredbe zapravo onemogućena i provedba sustava dodjele koncesija na pomorskom dobru.

Sukladno navedenom smatramo kako je potrebno izvršiti izmjenu te zakonske odredbe a postupak za dodjelu koncesija vezati uz donošenje rješenja o upisu pomorskog dobra u katastar, potom raditi na sređivanju zemljišnih knjiga i evidencije pomorskog dobra. No, jasno je da je to dugotrajan proces. Ipak to ne bi smio biti razlog za zaustavljanje primjene Zakona.

Koncesija u Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama je određena kao pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pravnim osobama i fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta.

U kategoriju posebne upotrebe pomorskog dobra u čl. 19. st. 2. Zakona navedena je gradnja na pomorskom dobru građevina i drugih objekata infrastrukture (ceste, pruge, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža i sl.), građevine i drugi objekti za potrebe obrane, unutarnjih poslova, regulacije rijeka i drugih sličnih infrastrukturnih objekata.

Istaknuli bismo ovdje članak 28. st. 3. Zakona koji govori o naknadi za koncesije dane poradi posebne upotrebe pomorskog dobra iz čl. 19. Zakona a gdje se određuje koncesijska naknada u simboličnom iznosu.

Određivanje naknade za spomenute koncesije u simboličnom iznosu držimo neprimjerenima jer se u ovim slučajevima radi o određenoj vrsti gospodarske djelatnosti. S obzirom na tržišne uvjete poslovanja valjalo bi razmisliti i o restriktivnijem nabranjanju infrastrukturnih objekata na koje se primjenjuje institut koncesija za posebnu upotrebu. Na primjer, pripadaju li u tu vrstu koncesija na pomorskome dobru; polaganje telefonske, energetske mreže i sl.?!

Naknade za koncesije na pomorskom dobru prema odredbi čl. 13. stavak 1. Zakona uplaćuju se u korist:

- jedna trećina u državni proračun,
- druga trećina u proračune županija,
- treća trećina u proračune gradova ili općina.

Ova raspodjela koncesijske naknade unijela je dosta problema; prije svega u načinu njezina naplaćivanja. Osim toga tu se javlja problem kako će županije ispunjavati svoju zakonsku obvezu o izvanrednom upravljanju pomorskim dobrom (sanacija pomorskog dobra izvan luka nastala uslijed izvanrednih događaja, izradba prijedloga granica pomorskog dobra i njezina provedba) koje zahtjeva dosta velika financijska sredstva. Za općine i gradove je to jednostavnije jer osim trećine prihoda od koncesija njima pripada čitav prihod od koncesijskih odobrenja. Ovdje valja pripomenuti kako su općine i gradovi nadležni za redovito upravljanje pomorskim dobrom, odnosno za vođenje brige o pomorskome dobru u općoj uporabi.

Mišljenja smo da bi valjalo izmijeniti ovu odredbu Zakona na način da se na razini županija zadrži prihod od koncesija jer bi se s tim prihodom mogla i realizirati njezina funkcija izvanrednog upravljanja pomorskim dobrom.

Potrebno je spomenuti i odredbu čl. 19. st. 5. Zakona koja govori o koncesiji za posebnu upotrebu fizičkim osobama u svrhu gradnje rive do najviše 12 m četvornih pristupne površine za privez brodica, a kojom se ne ograničava opća upotreba i ne služi za obavljanje gospodarske djelatnosti, a dodjeljuje je općinsko/gradsko vijeće uz suglasnost nadležne lučke kapetanije.

Ovo je očito pogodovanje bespravnoj gradnji i korištenju pomorskog dobra pa je potrebno što prije izvršiti brisanje ove odredbe iz Zakona.

U članku 21. Zakona navodi se da županijska skupština može na prijedlog županijskog poglavarstva a na zahtjev grada/općine ovlaštenje za davanje koncesija na području grada/općine povjeriti gradu/općini.

Svrha ove odredbe je zapravo relativiziranje postojećih nadležnosti postavljenih u Zakonu a dijelom i unošenje pravne nesigurnosti.

Stoga smatramo kako je poželjno da se ta odredba ukloni iz Zakona.

U članku 22. Zakona predviđena je iznimna mogućnost produženja roka korištenja koncesije na zahtjev ovlaštenika koncesije a uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske na rok od 30 godina ako nove investicije to gospodarski opravdavaju i ako nastupi viša sila.

Kako bi se uveo određeni stupanj sigurnosti za koncesionare, naravno pod određenim uvjetima, svakako bi trebalo u Zakon uvesti institut mogućnosti produljenja koncesije nakon isteka njezina roka korištenja.

6. LUKE POSEBNE NAMJENE

U članku 42. st. 2. Zakona navedeno je da se prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene te luke dijele na:

- vojne,
- luke nautičkog turizma,
- industrijske luke,
- brodogradilišne luke,
- sportske, ribarske, i druge luke slične namjene.

Stavkom 3. tog članka Zakona određeno je da se prema značaju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene dijele na:

- luke od značaja za Republiku Hrvatsku,
- luke županijskog značaja.

Vlada Republike Hrvatske je donijela Uredbu o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene ("Narodne novine", broj 107/04).

Članak 2. Uredbe glasi:

“ Za potrebe ove Uredbe pojedini izrazi imaju slijedeće značenje:

1. Sidrište je posebno obilježen morski akvatorij koji omogućuje sigurno sidrenje plovniha objekata i koji može biti opremljen opremom za sidrenje plovniha objekata a čiji smještaj je objavljen u službenim pomorskim publikacijama.

2. Privezište je dio obale izgrađen za privremeni privez plovniha objekata, izvan lučkog područja, s najviše 10 vezova".

Prema odredbi čl. 5. Pravilnika o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma ("Narodne novine", broj 142/99, 47/00, 121/00. i 45/01) sidrište je dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovniha objekata u uvali zaštićenoj od nevremena.

Člankom 6. tog Pravilnika određeno je kako je privezište dio vodenog prostora i dio obale, uređen za pristajanje plovniha objekata i opremljen priveznim sustavom.

Iz navedenih odredbi Uredbe i Pravilnika proizlazi da se radi o očitoj neusklađenosti tih podzakonskih akata.

Što uzeti kao mjerodavno u praktičnoj primjeni?

Smatramo da je prilikom donošenja Uredbe trebalo sagledati posljedice njene neusklađenosti s tim Pravilnikom. Na taj problem smo ukazivali u vrijeme njenog pripremanja, ali naše sugestije nisu bile uvažene. Ostaje otvoreno pitanje - kako postupiti u postupcima dodjele koncesija za luke nautičkog turizma: sidrišta i privezišta?

Naše je mišljenje da se u konkretnim slučajevima trebaju primjenjivati odredbe Pravilnika te da je Uredbu potrebno uskladiti s njegovim odredbama.

U članku 12. stavak 1. alineja 1. Uredbe određeno je da su luke posebne namjene županijskog značaja:

- luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru,
- sportske luke koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru.

Ovom Uredbom za luke nautičkog turizma zadržano je rješenje što je postojalo u Odluci o razvrstaju luka posebne namjene ("Narodne novine", broj 38/96).

Smatramo da je zadržavanje statusa quo u ovom trenutku neprimjereno ako se govori o decentralizaciji državnih ovlasti. Prilikom rasprave o izradbi ove Uredbe predlagali smo da za luke županijskog značaja kapacitet bude do 250 vezova, ali to nije prihvaćeno uz obrazloženje da bi to zahtijevalo prekategorizaciju postojećih luka.

Smatramo da to nije dovoljan razlog za zadržavanje postojećeg stanja i naš prijedlog držimo primjerenim za prihvaćanje.

Posebno ističemo bezrazložnost ograničavanja kapaciteta sportskih luka županijskog značaja na 200 vezova u moru.

Ova restriktivna mjera po prvi put je u našoj regulativi za sportske luke županijskog značaja uvela ograničenje od 200 vezova u moru. U raspravi prilikom donošenja Uredbe dali smo na taj prijedlog primjedbu. Tom prigodom kazano je da je primjedba umjesna i da se prihvaća, ali rezultat u objavljenom tekstu Uredbe je sasvim nešto drugo. Ustrajemo u našem prijedlogu i nadamo se da će se prilikom prve izmjene Uredbe to uvažiti jer što se postiže centralizacijom u upravljanju na razini sportskih luka?

7. LUČKE UPRAVE

Zakon o morskim lukama iz 1995. godine uveo je podjelu luka otvorenih za javni promet u tri kategorije prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku.

U članku 42. st. 1. toč. 1.-3. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama određeno je da se prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku, luke otvorene za javni promet dijele na:

1. luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
2. luke županijskog značaja,
3. luke lokalnog značaja.

S obzirom na pretežnu djelatnost i polazeći od mjerila za razvrstaj luka propisanih ovom Uredbom, luke otvorene za javni promet dijele se na putničke i teretne luke (čl. 7. stavak 1. Uredbe).

Za upravljanje, gradnju i korištenje luka otvorenih za javni promet koje su od (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, osniva se lučka uprava.

Iz odredbe čl. 75. st. 1. Zakona proizlazi da se poradi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja za područje svake županije može osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, a u tome su slučaju podnositelji zahtjeva i suosnivači.

Stavkom 2. čl. 75. tog Zakona propisano je da je osnivač lučke uprave iz. stavka 1. županija, a odluku o njenom osnivanju donosi županijsko poglavarstvo.

Što se htjelo postići ovim člankom Zakona?

Ako je postojala namjera da se omogući osnivanje više lučkih uprava onda je za to bilo potrebno imati određenu argumentaciju. Naime, iz iskustava nekih županija na području kojih je osnovano više lučkih uprava to se pokazalo kao neracionalno rješenje - gospodarski neopravdano, a sve to onemogućava ispunjavanje osnovne funkcije lučkih uprava u smislu upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet.

Na području Splitsko-dalmatinske županije bilo je nekih inicijativa koje su kao povod imale upravo tu zakonsku odredbu. No, kada smo tražili dodatnu argumentaciju za takve inicijative - nije je bilo, ali je kao argument isticano postojanje te zakonske mogućnosti.

Sukladno navedenom, smatramo da je potrebno prilikom izmjene i dopune ovog Zakona izmijeniti i čl. 75. tako da se radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet lokalnog i županijskog značaja osniva jedna lučka uprava za područje županije.

8. ZAKLJUČAK

Nakon što je prošlo više od godinu dana od stupanja na snagu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama smatramo da se pokazalo da on ima niz manjkavosti koje se reflektiraju u njegovoj primjeni te je potrebno poraditi na pripremi prijedloga za njegovu izmjenu i dopunu kako bi se postigli ciljevi koje ovaj Zakon sada ne ostvaruje:

Predlažemo izmjene i dopune kako slijedi:

1. Granicu pomorskog dobra na morskoj obali kada se radi o nasipima uskladiti sa posebnim propisima a prije svega sa Zakonom o gradnji.
2. U postupcima određivanja granice pomorskog dobra uvesti institut Uredbe o granici pomorskog dobra i njeno donošenje staviti u nadležnost Vlade Republike Hrvatske uz prethodno ishodište pozitivnog mišljenja Državnog odvjetništva Republike Hrvatske.
3. U postupcima izradbe prostorno-planske dokumentacije na stručnu javnu raspravu (a prilikom donošenja ovih planova) pozivati predstavnike Povjerenstava za granice pomorskog dobra.
4. Ukinuti u Zakonu odredbe o koncesiji za posebnu upotrebu fizičkim osobama u svrhu gradnja rive do najviše 12 metara četvornih pristupne površine za privez brodice.
5. Prihod od koncesijskih naknada rasporediti na način da županije dobiju više od jedne trećine s obzirom na njihove obveze u izvanrednom upravljanju pomorskim dobrom.
6. Ukinuti odredbe u Zakonu koje daju mogućnost županijskim skupštinama da na prijedlog županijskih poglavarstava a na zahtjev općine/grada mogu prenijeti svoje ovlasti za davanje koncesije općini/gradu.
7. Unijeti u Zakon institut produljenja koncesije pod određenim uvjetima nakon isteka njezina roka korištenja.
8. Uredbu o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene uskladiti s Pravilnikom o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, a za luke posebne namjene - sportske luke županijskog značaja ukinuti ograničenje do 200 vezova u moru kako bi sve sportske luke bez obzira na broj vezova imale status luka županijskog značaja.
9. Ukinuti odredbe u Zakonu koje omogućavaju osnivanje više lučkih uprava u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja i predvidjeti osnivanje po jedne lučke uprave za područje svake županije.

Summary:

UNRESOLVED QUESTIONS IN THE APPLICATION OF THE MARITIME DOMAIN AND SEAPORTS ACT WITH SUGGESTIONS FOR AMENDMENTS

In the maritime Domain and Seaports Act ("National Gazette" No. 158/03, hereinafter referred to as the "Act") maritime domain is regulated in the same way as in the Maritime Code which was earlier in force.

In the course of determining the boundaries of maritime domain on shore and in the ports for special purposes doubts and questions arise to which different answers are given. In the ports open for public traffic this is relatively clear and hence such doubts and ambiguities are almost excluded. The Act provides explicitly that the seashore includes also that part of the land which has been formed by dumping earth in the area intended for the exploitation of the sea. In order to obtain greater precision, we suggest that the question of dumping be regulated as in the Building Act, namely that the dumps deposited after 15th of February 1968 be considered as maritime domain.

In our opinion there is an omission in the Act because in the course of determining the boundaries of maritime domain the institute of the Decree on the boundaries of maritime domain has not be retained, which is brought by the Government of the Republic of Croatia with a previous positive opinion of the State Attorney of the Republic of Croatia.

We are of the opinion that during the settling up of detail space plans representatives of the Commission for the assessment of the boundaries of maritime domain should be invited to attend and to say whether the proposed plans satisfy the criteria for the establishment of the boundaries of maritime domain.

The granting of concessions on a maritime domain should be connected with the issuing of the decision on the entry of the maritime domain in the land register, and thereafter one should proceed to bring into order the land registers and records of maritime domains. We deem inadequate the compensation of a symbolic amount for concessions regarding a special use of maritime domain, because the concession in such cases is given for some economic activity. The revenues from concessions which are granted by counties in order that such financial means should be used by them for their tasks in the extraordinary administration of maritime domain. The provisions of the Act which foresee the granting to natural persons of a concession for special use of maritime domain for the purpose of constructing a seashore area of maximum 12 square metres should be abolished. In order that more certainty be given to concessionaires we suggest that the Act foresee the possibility of prolonging a concession after its termination. The provisions in the Act which enable the county assemblies to transfer to municipalities and towns the authorisation to grant concessions should also be abolished.

The Decree for the classification of ports into those which are open for public traffic and those for special purposes should be harmonized with the provision of the Regulation

for the classification and categorization of ports of nautical tourism. The above mentioned Decree should be altered in such a way that the ports of county significance be limited to those which contain 250 berths in the sea. We must specially underline the groundless limitation of the capacity of sporting ports of county significance of 200 berths in the sea.

The provisions of the Act which allow the town or municipality assemblies to apply for the setting up of many port authorities within one county should be abolished, and the establishment of only one port authority should be envisaged for the purpose of administration, construction and use of the ports open for public traffic (both of local and county significance).

Key words: maritime domain, boundary of maritime domain on shore, boundary of the port area, seaport for special purpose, seaport open for public traffic, port authority

DOCUMENTATION

YORK-ANTWERP RULES, 1994 YORK-ANTWERP RULES, 2004

RULE OF INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE PARAMOUNT

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

RULE A

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

RULE OF INTERPRETATION

[No change]

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE PARAMOUNT [No change]

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

RULE A

1) 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 preser-

DOKUMENTACIJA

YORK-ANTWERPENSKA PRAVILA, 1994.¹

PRAVILO ZA TUMAČENJE

Prilikom likvidacije zajedničke havarije primijenit će se sljedeća pravila, isključujući primjenu bilo kojeg njima protivnog prava ili prakse.

Uz iznimku onoga što je predviđeno u Vrhovnom pravilu i u pravilima označenim brojevima, zajednička havarija likvidirat će se prema pravilima koja su označena slovima.

VRHOVNO PRAVILO

Ni u kojem slučaju neće se priznati žrtva ili izdatak, osim ako su razborito bili učinjeni ili uloženi.

PRAVILO A

Čin zajedničke havarije postoji samo onda kad se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od

YORK-ANTWERPENSKA PRAVILA, 2004.²

PRAVILO ZA TUMAČENJE [Bez promjene]

Prilikom likvidacije zajedničke havarije primijenit će se sljedeća pravila, isključujući primjenu bilo kojeg njima protivnog prava ili prakse.

Uz iznimku onoga što je predviđeno u Vrhovnom pravilu i u pravilima označenim brojevima, zajednička havarija likvidirat će se prema pravilima koja su označena slovima.

VRHOVNO PRAVILO [Bez promjene]

Ni u kojem slučaju neće se priznati žrtva ili izdatak, osim ako su razborito bili učinjeni ili uloženi.

PRAVILO A

1) Čin zajedničke havarije postoji samo onda kad se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sa-

¹ Prema prijevodu **prof.dr.sc. Predraga Stankovića** u: *Pomorske havarije*, Zagreb 1995. i **prof.dr.sc. Drage Pavića** u: *Pomorsko pravo*, knjiga treća, Split 2000.

² Preveo: **doc. dr.sc. Jasenko Marin**, *Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu*

peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

RULE C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense in-

ving from peril the property involved in a common maritime adventure.

2) General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE B

1) There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

2) When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

3) A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

RULE C

1) Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

2) In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

3) Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense in-

opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu.

Žrtve i izdatke zajedničke havarije snosit će različiti pridonoseći interesi prema ovdje navedenoj osnovi.

PRAVILO B

Zajednički pomorski pothvat postoji kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja.

Ako su poduzete kakve mjere radi spašavanja brodova i njihova tereta od zajedničke opasnosti, primijenit će se ova Pravila.

Brod nije u zajedničkoj opasnosti s drugim brodom ili brodovima ako bi se jednostavnim odvajanjem od njih našao u sigurnosti. Međutim, ako je samo odvajanje čin zajedničke havarije, zajednički pomorski pothvat se nastavlja.

PRAVILO C

Kao zajednička havarija priznat će se samo oni gubici, štete i troškovi koji su izravna posljedica čina zajedničke havarije.

Ni u kojem slučaju neće se priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi uloženi u vezi sa štetama na okolišu ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćavajući tvari iz imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

Prekostonice, gubitak tržišta te svaki gubitak ili pretrpljena šteta ili trošak

čuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu.

2) Žrtve i izdatke zajedničke havarije snosit će različiti pridonoseći interesi prema ovdje navedenoj osnovi.

PRAVILO B

1) Zajednički pomorski pothvat postoji kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja.

2) Ako su poduzete kakve mjere radi spašavanja brodova i njihova tereta od zajedničke opasnosti, primijenit će se ova Pravila.

3) Brod nije u zajedničkoj opasnosti s drugim brodom ili brodovima ako bi se jednostavnim odvajanjem od njih našao u sigurnosti. Međutim, ako je samo odvajanje čin zajedničke havarije, zajednički pomorski pothvat se nastavlja.

PRAVILO C

1) Kao zajednička havarija priznat će se samo oni gubici, štete i troškovi koji su izravna posljedica čina zajedničke havarije.

2) Ni u kojem slučaju neće se priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi uloženi u vezi sa štetama na okolišu ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćavajući tvari iz imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

3) Prekostonice, gubitak tržišta te svaki gubitak ili pretrpljena šteta ili

curred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

RULE D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

RULE E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

curred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be **allowed** as general average.

RULE D [No change]

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

RULE E

1) The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

2) All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

3) Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

uložen zbog zakašnjenja tijekom ili nakon putovanja, kao ni svaki takav posredan gubitak, neće se priznati kao zajednička havarija.

trošak uložen zbog zakašnjenja tijekom ili nakon putovanja, kao ni svaki takav posredan gubitak, neće se priznati kao zajednička havarija.

PRAVILO D

Prava na doprinos iz zajedničke havarije ostaju na snazi iako se događaj koji je prouzročio žrtvu ili trošak može pripisati pogrešci neke stranke u pothvatu, ali se time ne sprječava pravo na primjenu svih pravnih sredstava i prigovora, što bi se mogli iznijeti protiv ili u prilog stranke koja je pogriješila.

PRAVILO D [Bez promjene]

Prava na doprinos iz zajedničke havarije ostaju na snazi iako se događaj koji je prouzročio žrtvu ili trošak može pripisati pogrešci neke stranke u pothvatu, ali se time ne sprječava pravo na primjenu svih pravnih sredstava i prigovora, što bi se mogli iznijeti protiv ili u prilog stranke koja je pogriješila.

PRAVILO E

Teret dokaza da je riječ o gubitku ili trošku koji se ima stvarno priznati kao zajednička havarija na onoj je stranci koja potražuje iz zajedničke havarije.

Sve stranke koje potražuju iz zajedničke havarije dužne su likvidatora havarije pismeno izvijestiti o gubicima ili troškovima za koje traže doprinos unutar 12 mjeseci od dana završetka zajedničkog pomorskog pothvata.

Ako bi izostala takva obavijest ili ako u roku od 12 mjeseci nakon zahtjeva neka stranka propusti dostaviti dokaze kojima bi potkrijepila najavljenju tražbinu ili potankosti o vrijednostima pridonosećih interesa, likvidatoru havarije pripada pravo da visinu naknade ili doprinosa procijeni na temelju obavijesti koje su mu dostupne, a takva se procjena može osporiti jedino ako je očito netočna.

PRAVILO E

1) Teret dokaza da je riječ o gubitku ili trošku koji se ima stvarno priznati kao zajednička havarija na onoj je stranci koja potražuje iz zajedničke havarije.

2) Sve stranke koje potražuju iz zajedničke havarije dužne su likvidatora havarije pismeno izvijestiti o gubicima ili troškovima za koje traže doprinos unutar 12 mjeseci od dana završetka zajedničkog pomorskog pothvata.

3) Ako bi izostala takva obavijest ili ako u roku od 12 mjeseci nakon zahtjeva neka stranka propusti dostaviti dokaze kojima bi potkrijepila najavljenju tražbinu ili potankosti o vrijednostima pridonosećih interesa, likvidatoru havarije pripada pravo da visinu naknade ili doprinosa procijeni na temelju obavijesti koje su mu dostupne, a takva se procjena može osporiti jedino ako je očito netočna.

RULE F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

RULE F [No change]

Any additional expense incurred in place of another expense, which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G

1) General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

2) This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

3) When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

4) The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

PRAVILO F

Svaki dodatni trošak podnijet umjesto nekog drugog troška, koji bi bio priznat kao zajednička havarija, smatrat će se također zajedničkom havarijom i tako će biti priznat, bez obzira na moguće uštede drugim sudionicima, ali samo do iznosa ušteđenog troška zajedničke havarije.

PRAVILO G

Zajednička havarija će se likvidirati kako u pogledu gubitka, tako i u pogledu doprinosa, na osnovi vrijednosti u ono vrijeme i na onome mjestu gdje je pothvat završio.

Ova odredba ne utječe na određivanje mjesta u kojem se diobna osnova treba izraditi.

Ako se brod nalazi u nekoj luci ili mjestu u okolnostima koje daju osnove za naknadu iz zajedničke havarije po odredbama pravila X. i XI., a teret ili dio tereta se otpošalje do odredišta na drugi način, prava će i obveze u zajedničkoj havariji, uz uvjet da se interesi tereta po mogućnosti o tome izvijeste, ostati u najvećoj mjeri jednaki onima kakvi bi bili da teret nije tako otposlan, odnosno da se pothvat nastavio izvornim brodom, sve dok je to u skladu s ugovorom o prijevozu i s pravom koje se ima primijeniti.

Udjel u zajedničkoj havariji što ga snosi teret na osnovi primjene stavka 3. ovog Pravila ne smije biti veći od cijene koju bi vlasnici tereta podnijeli daje teret bio otposlan na njihov trošak.

PRAVILO F [Bez promjene]

Svaki dodatni trošak podnijet umjesto nekog drugog troška, koji bi bio priznat kao zajednička havarija, smatrat će se također zajedničkom havarijom i tako će biti priznat, bez obzira na moguće uštede drugim sudionicima, ali samo do iznosa ušteđenog troška zajedničke havarije.

PRAVILO G

1) Zajednička havarija će se likvidirati kako u pogledu gubitka, tako i u pogledu doprinosa, na osnovi vrijednosti u ono vrijeme i na onome mjestu gdje je pothvat završio.

2) Ova odredba ne utječe na određivanje mjesta u kojem se diobna osnova treba izraditi.

3) Ako se brod nalazi u nekoj luci ili mjestu u okolnostima koje daju osnove za naknadu iz zajedničke havarije po odredbama pravila X. i XI., a teret ili dio tereta se otpošalje do odredišta na drugi način, prava će i obveze u zajedničkoj havariji, uz uvjet da se interesi tereta po mogućnosti o tome izvijeste, ostati u najvećoj mjeri jednaki onima kakvi bi bili da teret nije tako otposlan, odnosno da se pothvat nastavio izvornim brodom, sve dok je to u skladu s ugovorom o prijevozu i s pravom koje se ima primijeniti.

4) Udjel u zajedničkoj havariji što ga snosi teret na osnovi primjene stavka 3. ovog Pravila ne smije biti veći od cijene koju bi vlasnici tereta podnijeli daje teret bio otposlan na njihov trošak.

RULE I. JETTISON OF CARGO

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

RULE II. LOSS OR DAMAGE BY SACRIFICES FOR THE COMMON SAFETY

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RULE III. EXTINGUISHING FIRE ON SHIPBOARD

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average, except that no compensation shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which

RULE I. JETTISON OF CARGO

No jettison of cargo shall be **allowed** as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

RULE II. LOSS OR DAMAGE BY SACRIFICES FOR THE COMMON SAFETY

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be **allowed** as general average.

RULE III. EXTINGUISHING FIRE ON SHIPBOARD

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be **allowed** as general average; except that no **allowance** shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which

PRAVILO I. IZBACIVANJE TERETA

Nikakvo izbacivanje tereta neće se priznati kao zajednička havarija ako se taj teret nije prevozio u skladu s priznatim trgovačkim običajima.

PRAVILO II. GUBITAK ILI ŠTETA OD ŽRTVOVANJA ZA ZAJEDNIČKI SPAS

Gubitak ili šteta na imovini uključenoj u zajednički pomorski pothvat uslijed žrtvovanja ili kao posljedica žrtvovanja za zajednički spas, kao i štete od slijevanja vode kroz otvorena brodska grotla ili kroz druge otvore napravljene radi izbacivanja tereta za zajednički spas, priznat će se u zajedničku havariju.

PRAVILO III. GAŠENJE POŽARA NA BRODU

Štete načinjene brodu ili teretu ili kojemu od njih od vode ili na drugi način, uključujući štetu od nasukivanja ili potapanja zapaljenog broda zbog gašenja požara na brodu, naknadit će se kao zajednička havarija, uz iznimku da se nikakva naknada neće priznati za štete izazvane dimom, bez obzira na to kako su nastale, niti za štete od vreline požara.

PRAVILO IV. REZANJE PODRTINE

Gubitak ili šteta nastali rezanjem podrtine ili dijelova broda koji su već prije

PRAVILO I. IZBACIVANJE TERETA

Nikakvo izbacivanje tereta neće se priznati kao zajednička havarija ako se taj teret nije prevozio u skladu s priznatim trgovačkim običajima.

PRAVILO II. GUBITAK ILI ŠTETA OD ŽRTVOVANJA ZA ZAJEDNIČKI SPAS

Gubitak ili šteta na imovini uključenoj u zajednički pomorski pothvat uslijed žrtvovanja ili kao posljedica žrtvovanja za zajednički spas, kao i štete od slijevanja vode kroz otvorena brodska grotla ili kroz druge otvore napravljene radi izbacivanja tereta za zajednički spas, priznat će se u zajedničku havariju.

PRAVILO III. GAŠENJE POŽARA NA BRODU

Štete načinjene brodu ili teretu ili kojemu od njih od vode ili na drugi način, uključujući štetu od nasukivanja ili potapanja zapaljenog broda zbog gašenja požara na brodu, **priznat će se** u zajedničku havariju, uz iznimku da se nikakva naknada neće priznati za štete izazvane dimom, bez obzira na to kako su nastale, niti za štete od vreline požara.

PRAVILO IV. REZANJE PODRTINE

Gubitak ili šteta nastali rezanjem podrtine ili dijelova broda koji su već prije

have previously been carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

RULE V. VOLUNTARY STRANDING

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be **allowed** as general average.

RULE V. VOLUNTARY STRANDING [No change]

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

a) **Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in General Average, save only that if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not General Average contributory values), the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.**

bili otrgnuti ili su bili stvarno uništeni od posljedica nezgode, neće se priznati kao zajednička havarija.

bili otrgnuti ili su bili stvarno uništeni od posljedica nezgode, neće se priznati kao zajednička havarija.

PRAVILO V. NAMJERNO NASUKAVANJE

Kada se brod namjerno nasuče radi zajedničkog spasa, bez obzira na to je li mogao biti bačen na obalu ili nije, nastali gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu priznat će se u zajedničku havariju.

PRAVILO V. NAMJERNO NASUKAVANJE [Bez promjene]

Kada se brod namjerno nasuče radi zajedničkog spasa, bez obzira na to je li mogao biti bačen na obalu ili nije, nastali gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu priznat će se u zajedničku havariju.

PRAVILO VI. NAGRADA ZA SPAŠAVANJE

(a) Izdaci koje stranke u pothvatu ulože zbog spašavanja, bilo po ugovoru ili na drugi način, priznat će se u zajedničku havariju pod uvjetom da su operacije spašavanja bile obavljene zbog očuvanja od opasnosti imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

PRAVILO VI. NAGRADA ZA SPAŠAVANJE

(a) **Plaćanja koja se duguju na osnovi spašavanja, uključujući kamate i pravne troškove koji se odnose na ta plaćanja, teret su onoga tko ih je obvezan izvršiti i neće se priznati u zajedničku havariju. Iznimno, u slučaju kada je jedna stranka iz spašavanja u cijelosti ili djelomično platila iznos naknade na osnovi spašavanja (uključujući kamate i pravne troškove), koji je iznos bila obvezna podmiriti druga stranka (obračunat na osnovi spašenih vrijednosti, a ne na osnovi vrijednosti koje pridonose u zajedničku havariju), u obračunu zajedničke havarije će se neplaćeni iznos doprinosa s naslova spašavanja koji duguje ta druga stranka odobriti stranci koja je izvršila plaćanje, a za taj će se iznos teretiti stranka u čije je ime to plaćanje izvršeno.**

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Art.13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Art.14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

RULE VII. DAMAGE TO MACHINERY AND BOILERS

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to re-float, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING A SHIP WHEN ASHORE AND CONSEQUENT DAMAGE

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are di-

b) Salvage payments referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Art.13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage 1989 have been taken into account.

c) Special compensation payable to a salvor by the ship owner under Art. 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (**such as Scopic**) shall not be allowed in General Average **and shall not be considered a salvage payment as referred to in paragraph (a) of this Rule.**

RULE VII. DAMAGE TO MACHINERY AND BOILERS

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to re-float, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be **allowed** as general average.

RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING A SHIP WHEN ASHORE AND CONSEQUENT DAMAGE

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are di-

Izdaci koji se priznaju u zajedničku havariju uključuju svaku nagradu za spašavanje kod koje su uzeti u obzir vještina i naponi spašavatelja u zaštiti ili smanjenju štete na okolišu, kao što se to propisuje u članku 13, stavak 1 (b) Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989.

(b) Posebna naknada koju spašavatelju plaća vlasnik broda prema članku 14. naznačene Konvencije, u omjeru utvrđenom u stavku 4. toga članka, ili prema drugoj odredbi jednakog značenja, neće se priznati u zajedničku havariju.

(b) Plaćanja s naslova spašavanja navedena u stavku (a) uključuju nagradu za spašavanje u kojoj su uzeti u obzir vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili umanjenju štete okolišu, kako je navedeno u članku 13., stavku 1(b) Međunarodne konvencije o spašavanju, iz 1989.

(c) Posebna naknada koju spašavatelju plaća vlasnik broda prema članku 14. navedene Konvencije, u mjeri utvrđenoj u stavku 4. toga članka ili prema nekoj drugoj odredbi jednakog značenja (**kao što je SCOPIC**) neće se priznati u zajedničku havariju i **neće se smatrati plaćanjem na osnovi spašavanja kako je navedeno u stavku (a) ovoga Pravila.**

PRAVILO VII. ŠTETA NA STROJEVIMA I KOTLOVIMA

Šteta nastala na nekom stroju ili na kotlovima broda koji je nasukan i u opasnom položaju, u naporima za odsukavanje, priznat će se u zajedničku havariju ako se dokaže da je nastala u stvarnoj namjeri da se brod odsuče radi zajedničkog spasa, uz rizik takve štete; ali ako brod pluta, nikakav gubitak ili šteta pro-uzročeni radom pogonskog predaja i kotlova neće se ni u kakvim okolnostima priznati kao zajednička havarija.

PRAVILO VII. ŠTETA NA STROJEVIMA I KOTLOVIMA

Šteta nastala na nekom stroju ili na kotlovima broda koji je nasukan i u opasnom položaju, u naporima za odsukavanje, priznat će se u zajedničku havariju ako se dokaže da je nastala u stvarnoj namjeri da se brod odsuče radi zajedničkog spasa, uz rizik takve štete; ali ako brod pluta, nikakav gubitak ili šteta pro-uzročeni radom pogonskog predaja i kotlova neće se ni u kakvim okolnostima priznati kao zajednička havarija.

PRAVILO VIII. TROŠKOVI OLAKŠANJA NASUKANOG BRODA I ŠTETE S TIME U SVEZI

Kada je brod nasukan, pa se teret, pogonsko gorivo, zalihe ili bilo što od toga

PRAVILO VIII. TROŠKOVI OLAKŠANJA NASUKANOG BRODA I ŠTETE S TIME U SVEZI

Kada je brod nasukan, pa se teret, pogonsko gorivo, zalihe ili bilo što od toga

scharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average.

RULE IX. CARGO, SHIP'S MATERIALS AND STORES USED FOR FUEL

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

RULE X. EXPENSES AT PORT OF REFUGE, ETC.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place of refuge consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

scharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be **allowed** as general average.

RULE IX. CARGO, SHIP'S MATERIALS AND STORES USED FOR FUEL

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be **allowed** as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

RULE X. EXPENSES AT PORT OF REFUGE, ETC.

(a) **(i)** When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be **allowed** as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be **allowed** as general average.

iskrca u sklopu čina zajedničke havarije, dodatni troškovi olakšanja, zakupa teglenica i ponovnog ukrcavanja na brod (ako ih je bilo), te svaki gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom potphvatu koji odatle proizađu, priznat će se u zajedničku havariju.

PRAVILO IX. TERET BRODSKE STVARI I ZALIHE UPOTRIJEBLJENE ZA GORIVO

Teret, brodske stvari i zalihe ili što od toga nužno upotrijebljeno kao gorivo zbog zajedničkog spasa u vrijeme opasnosti, priznat će se kao zajednička havarija, ali kada se takvo priznavanje učini za cijene brodskih stvari i zaliha, zajedničkoj havariji će se odobriti procijenjeni trošak za gorivo koje bi se inače bilo potrošilo u nastavku namjeravanog putovanja.

PRAVILO X TROŠKOVI U SKLONIŠNOJ LUCI I DR.

(a) Ako bi brod uplovio u koju luku ili sklonišno mjesto, ili ako se vrati u luku ili ukrcajno mjesto zbog posljedica nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su izazvale takvu potrebu zbog zajedničkog spasa, troškovi ulaska u takvu luku ili mjesto priznat će se kao zajednička havarija; nadalje, ako bi brod odatle isplovio sa svojim izvorno ukrcanim teretom ili dijelom toga tereta, odgovarajući troškovi isplovljavanja iz takve luke ili mjesta, ako su posljedica prethodnog uplovljavanja ili povratka, također će se priznati kao zajednička havarija.

iskrca u sklopu čina zajedničke havarije, dodatni troškovi olakšanja, zakupa teglenica i ponovnog ukrcavanja na brod (ako ih je bilo), te svaki gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom potphvatu koji odatle proizađu, priznat će se u zajedničku havariju.

PRAVILO IX. TERET BRODSKE STVARI I ZALIHE UPOTRIJEBLJENE ZA GORIVO

Teret, brodske stvari i zalihe ili što od toga nužno upotrijebljeno kao gorivo zbog zajedničkog spasa u vrijeme opasnosti, priznat će se kao zajednička havarija, ali kada se takvo priznavanje učini za cijene brodskih stvari i zaliha, zajedničkoj havariji će se odobriti procijenjeni trošak za gorivo koje bi se inače bilo potrošilo u nastavku namjeravanog putovanja.

PRAVILO X TROŠKOVI U SKLONIŠNOJ LUCI I DR.

(a) (i) Ako bi brod uplovio u koju luku ili sklonišno mjesto, ili ako se vrati u luku ili ukrcajno mjesto zbog posljedica nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su izazvale takvu potrebu zbog zajedničkog spasa, troškovi ulaska u takvu luku ili mjesto priznat će se kao zajednička havarija; nadalje, ako bi brod odatle isplovio sa svojim izvorno ukrcanim teretom ili dijelom toga tereta, odgovarajući troškovi isplovljavanja iz takve luke ili mjesta, ako su posljedica prethodnog uplovljavanja ili povratka, također će se priznati kao zajednička havarija.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably

(ii) When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place **of refuge** because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place **of refuge** as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be **allowed** as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) (i) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be **allowed** as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

(ii) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be **allowable** as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is **allowable** as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably

Ako se brod nalazi u nekoj luci ili sklonišnom mjestu, pa se nužno premjesti u drugu luku ili mjesto jer se popravci nisu mogli obaviti u prvoj, odredbe ovog Pravila primijenit će se na drugu luku ili mjesto, kao da su oni luka ili sklonišno mjesto, a troškovi takvog premještanja zajedno s privremenim popravcima i tegljenjem priznat će se kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na produljenje putovanja prouzročeno takvim premještanjem.

(b) Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcaja tereta, goriva i zaliha u luci ili mjestu ukrcanja, pristajanja i zakloništa priznat će se kao zajednička havarija kada su rukovanje ili iskrcavanje bili neophodni za zajednički spas ili kako bi se omogućio popravak štete na brodu koja je bila izazvana žrtvom ili nezgodom ako su ti popravci bili nužni za siguran nastavak putovanja, osim u slučajevima kada se oštećenje broda otkrilo u luci ili mjestu ukrcanja ili pristajanja, a da nikakva nezgoda niti druga izvanredna okolnost u svezi s takvom štetom nije nastala tijekom putovanja.

Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha neće biti priznati kao zajednička havarija ako su nastali samo zbog preslaganja izazvanog pomicanjem tijekom putovanja, osim kada je takvo preslaganje potrebno zbog zajedničkog spasa.

(c) Kadgod se trošak rukovanja ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha može priznati kao zajednička havarija, troškovi uskladištenja, uključujući troškove osiguranja ako su razborito učinjeni, te po-

(ii) Ako se brod nalazi u nekoj luci ili sklonišnom mjestu, pa se nužno premjesti u drugu luku ili **sklonišno** mjesto jer se popravci nisu mogli obaviti u prvoj, odredbe ovog Pravila primijenit će se na drugu luku ili **sklonišno** mjesto, kao da su oni luka ili sklonišno mjesto, a troškovi takvog premještanja zajedno s privremenim popravcima i tegljenjem priznat će se kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na produljenje putovanja prouzročeno takvim premještanjem.

(b)(i) Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcaja tereta, goriva i zaliha u luci ili mjestu ukrcanja, pristajanja i zakloništa priznat će se kao zajednička havarija kada su rukovanje ili iskrcavanje bili neophodni za zajednički spas ili kako bi se omogućio popravak štete na brodu koja je bila izazvana žrtvom ili nezgodom ako su ti popravci bili nužni za siguran nastavak putovanja, osim u slučajevima kada se oštećenje broda otkrilo u luci ili mjestu ukrcanja ili pristajanja, a da nikakva nezgoda niti druga izvanredna okolnost u svezi s takvom štetom nije nastala tijekom putovanja.

(ii) Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha neće biti priznati kao zajednička havarija ako su nastali samo zbog preslaganja izazvanog pomicanjem tijekom putovanja, osim kada je takvo preslaganje potrebno zbog zajedničkog spasa.

(c) Kadgod se trošak rukovanja ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha može priznati kao zajednička havarija, troškovi uskladištenja, uključujući troškove osiguranja ako su razborito učinjeni, te po-

incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

**RULE XI. WAGES AND
MAINTENANCE OF CREW AND
OTHER EXPENSES BEARING UP
FOR AND IN A PORT OF REFUGE,
ETC.**

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

[See old XI (c)]

nably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be **allowed** as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be **allowed** as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

**RULE XI. WAGES AND
MAINTENANCE OF CREW AND
OTHER EXPENSES PUTTING IN
TO A PORT OF REFUGE, ETC.**

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be **allowed** as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

novno ukrcavanje i slaganje takvog tereta, goriva i zaliha bit će također priznati kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na razdoblje dodatnog zadržavanja prouzročenog takvim ponovnim ukrcavanjem ili slaganjem.

Međutim, ako brod bude proglašen nesposobnim za plovidbu ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, troškovi uskladištenja bit će priznati kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanja od putovanja, odnosno do dana završetka iskrcavanja tereta, ako je proglašenje broda nesposobnim ili odustanak od putovanja uslijedilo prije toga dana.

PRAVILO XI. PLAĆE I UZDRŽAVANJE POSADE TE DRUGI TROŠKOVI NASTALI U SKLONIŠNOJ LUCI I S NJOM U SVEZI

(a) Plaće i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade razborito uloženi, kao i gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme produžetka putovanja nastalog ulaskom u luku ili sklonišno mjesto ili povratkom u luku ili ukrcajno mjesto bit će priznati kao zajednička havarija kada se troškovi ulaska u takvu luku mogu priznati u zajedničku havariju u skladu s Pravilom X.(a).

[Vidi staro XI(c)]

novno ukrcavanje i slaganje takvog tereta, goriva i zaliha bit će također priznati kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na razdoblje dodatnog zadržavanja prouzročenog takvim ponovnim ukrcavanjem ili slaganjem.

Međutim, ako brod bude proglašen nesposobnim za plovidbu ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, troškovi uskladištenja bit će priznati kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanja od putovanja, odnosno do dana završetka iskrcavanja tereta, ako je proglašenje broda nesposobnim ili odustanak od putovanja uslijedilo prije toga dana.

PRAVILO XI. PLAĆE I UZDRŽAVANJE POSADE TE DRUGI TROŠKOVI UPLOVLJAVANJA I BORAVKA U LUCI ZAKLONIŠTA

(a) Plaće i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade razborito uloženi, kao i gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme produžetka putovanja nastalog ulaskom u luku ili sklonišno mjesto ili povratkom u luku ili ukrcajno mjesto bit će priznati kao zajednička havarija kada se troškovi ulaska u takvu luku mogu priznati u zajedničku havariju u skladu s Pravilom X.(a).

(b) U svrhu ovoga i drugih Pravila, plaće uključuju sva plaćanja zapovjedniku, časnicima i posadi ili su izvršena u njihovu korist, bilo da je takva plaćanja brodovlasnik obavezan izvršiti na osnovi zakona ili ugovora o radu.

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the

(c)(i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, **fuel and stores consumed during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.**

(ii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be **allowed** as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iii) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then **fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be allowable as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.**

(iv) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage,

(b) Ako bi brod uplovio ili bio zadržan u nekoj luci ili mjestu zbog nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su to učinile neophodnim za zajednički spas ili da bi se omogućio popravak štete izazvane žrtvom ili nezgodom, ako su ti popravci bili neophodni za siguran nastavak putovanja, plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade razborito učinjeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda u takvoj luci ili mjestu, bit će priznati kao zajednička havarija sve dok brod bude ili je trebao biti osposobljen za nastavak putovanja.

Gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda priznat će se kao zajednička havarija, osim onoga goriva i zaliha koji su utrošeni pri izvršenju popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

Lučke pristojbe plaćene za vrijeme dodatnog zadržavanja priznat će se također kao zajednička havarija, osim onih pristojbi koje su bile plaćene samo zbog popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

Međutim, kada se oštećenje broda otkrije u luci ili mjestu ukrcavanja ili pristajanja, a da nezgoda ili druga izvanredna okolnost povezana s tom štetom nije nastala tijekom putovanja, plaće i uzdržavanje zapovjednika i posade, te gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda zbog popravka tako otkrivenih oštećenja, neće se priznati kao zajednička havarija, pa ni onda ako su popravci bili neophodno potrebni za siguran nastavak putovanja.

Bude li brod proglašen nesposobnim za plovību ili ako ne nastavi svoje izvor-

(c)(i) Ako bi brod uplovio ili bio zadržan u nekoj luci ili mjestu zbog nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su to učinile neophodnim za zajednički spas ili da bi se omogućio popravak štete izazvane žrtvom ili nezgodom, ako su ti popravci bili neophodni za siguran nastavak putovanja, **gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda u takvoj luci ili mjestu, sve dok brod bude ili je trebao biti osposobljen za nastavak putovanja, bit će priznati kao zajednička havarija osim onoga goriva i zaliha koji su utrošeni pri izvršenju popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.**

(ii) Lučke pristojbe plaćene za vrijeme dodatnog zadržavanja priznat će se također kao zajednička havarija, osim onih pristojbi koje su bile plaćene samo zbog popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

(iii) Međutim, kada se oštećenje broda otkrije u luci ili mjestu ukrcavanja ili pristajanja, a da nezgoda ili druga izvanredna okolnost povezana s tom štetom nije nastala tijekom putovanja, **gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda zbog popravka tako otkrivenih oštećenja, neće se priznati kao zajednička havarija, pa ni onda ako su popravci bili neophodno potrebni za siguran nastavak putovanja.**

(iv) Bude li brod proglašen nesposobnim za plovību ili ako ne nastavi svoje

wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo

fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

[Now at XI(b)]

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances pre-scribed in Rule X(a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule **XI(c)**, provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo

no putovanje, plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade te utrošeno gorivo i zalihe priznat će se kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim ili odustajanja od putovanja, odnosno od dana završetka iskrcaavanja tereta, ako je proglašenje broda nesposobnim ili odustajanje od putovanja uslijedilo prije tog dana.

c) U smislu ovog drugih pravila, plaće obuhvaćaju sve izdatke koji idu u korist zapovjednika, časnika i posade bilo da je na takve isplate brodovlasnik obavezan po zakonu, ili po uvjetima ugovora o zaposlenju.

(d) Troškovi mjera poduzetih za sprječavanje ili smanjenja štete na okolišu priznat će se u zajedničku havariju ako su bili učinjeni u nekoj od ovih okolnosti ili u svima njima:

(i) kao dio neke operacije poduzete za zajednički spas koja bi, da je bila poduzeta od neke stranke izvan zajedničkoga pomorskog pothvata, dala takvoj stranci pravo na nagradu za spašavanje;

(ii) kao uvjet za ulazak ili odlazak iz neke luke ili mjesta u okolnostima propisanim u Pravilu X.(a).

(iii) kao uvjet za ostanak u nekoj luci ili mjestu u okolnostima propisanim u Pravilu X.(a), s tim da se kad stvarno dođe do izlivanja ili ispuštanja onečišćavajućih tvari, cijena dodatnih mjera poduzetih zbog sprječavanja ili smanjenja štete od onečišćenja neće priznati kao zajednička havarija;

(iv) nužni troškovi u svezi s iskrcavanjem, uskladištenjem ili ponovnim ukrcavan-

izvorno putovanje, **utrošeno gorivo i zalihe te lučke pristojbe priznat će se kao zajednička havarija samo do datuma proglašenja broda nesposobnim ili do datuma odustanka od putovanja, odnosno do datuma završetka iskrcaja tereta, ako se proglašenje broda nesposobnim ili odustajanje od putovanja dogodilo prije tog datuma.**

[Sada XIb]

(d) Troškovi mjera poduzetih za sprječavanje ili smanjenja štete na okolišu priznat će se u zajedničku havariju ako su bili učinjeni u nekoj od ovih okolnosti ili u svima njima:

(i) kao dio neke operacije poduzete za zajednički spas koja bi, da je bila poduzeta od neke stranke izvan zajedničkoga pomorskog pothvata, dala takvoj stranci pravo na nagradu za spašavanje;

(ii) kao uvjet za ulazak ili odlazak iz neke luke ili mjesta u okolnostima propisanim u Pravilu X.(a).

(iii) kao uvjet za ostanak u nekoj luci ili mjestu u okolnostima propisanim u Pravilu **XI(c)**, s tim da se kad stvarno dođe do izlivanja ili ispuštanja onečišćavajućih tvari, cijena dodatnih mjera poduzetih zbog sprječavanja ili smanjenja štete od onečišćenja neće priznati kao zajednička havarija;

(iv) nužni troškovi u svezi s iskrcavanjem, uskladištenjem ili ponovnim ukrcavan-

whenever the cost of those operations is admissible as general average.

RULE XII. DAMAGE TO CARGO IN DISCHARGING, ETC.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

RULE XIII. DEDUCTIONS FROM COST OF REPAIRS

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of “new or old” where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of the construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship. No deductions shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

whenever the cost of those operations is **allowable** as general average.

RULE XII. DAMAGE TO CARGO IN DISCHARGING, ETC.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be **allowed** as general average, when and only when the cost of those measures respectively is **allowed** as general average.

RULE XIII. DEDUCTIONS FROM COST OF REPAIRS

a) Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of “new for old” where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

b) The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship. No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

jem tereta, uvijek kada su troškovi tih operacija prihvatljivi kao zajednička havarija.

PRAVILO XII. ŠTETE NA TERETU PRILIKOM ISKRCAVANJA I DRUGO

Šteta ili gubitak tereta, goriva ili zaliha, pretrpljeni kao posljedica njihova rukovanja, iskrcavanja, uskladištenja, ponovnog ukrcaja i slaganja priznat će se kao zajednička havarija samo i isključivo onda kada je trošak takvih mjera priznat kao zajednička havarija.

PRAVILO XIII. ODBICI OD TROŠKOVA POPRAVKA

Popravci koji se priznaju u zajedničku havariju neće biti podložni odbicima “novo za staro” kada se stari materijal ili dijelovi nadomještaju novim, osim ako je brod stariji od 15 godina, u kojem se slučaju odbija jedna trećina. Odbici će se određivati prema stupnju starosti broda, računajući od 31. prosinca one godine u kojoj je gradnja broda dovršena pa do dana čina zajedničke havarije, osim za izolaciju, brodice za spašavanje i slične, uređaje i opremu za veze i navigaciju te strojeve i kotlove, za koje će se odbici određivati prema starosti pojedinih dijelova na koje se primjenjuju.

Odbici će se primjenjivati samo na cijene novog materijala i dijelova kada su bili dogotovljeni i spremni za ugradnju na brod.

Nikakvi se odbici neće primjenjivati na namirnice, zalihe, sidra i sidrene lance.

Pristojbe doka i navoza te troškovi premještaja broda priznat će se u cijelosti.

jem tereta, uvijek kada su troškovi tih operacija prihvatljivi kao zajednička havarija.

PRAVILO XII. ŠTETE NA TERETU PRILIKOM ISKRCAVANJA I DRUGO

Šteta ili gubitak tereta, goriva ili zaliha, pretrpljeni kao posljedica njihova rukovanja, iskrcavanja, uskladištenja, ponovnog ukrcaja i slaganja priznat će se kao zajednička havarija samo i isključivo onda kada je trošak takvih mjera priznat kao zajednička havarija.

PRAVILO XIII. ODBICI OD TROŠKOVA POPRAVKA

(a)Popravci koji se priznaju u zajedničku havariju neće biti podložni odbicima “novo za staro” kada se stari materijal ili dijelovi nadomještaju novim, osim ako je brod stariji od 15 godina, u kojem se slučaju odbija jedna trećina. Odbici će se određivati prema stupnju starosti broda, računajući od 31. prosinca one godine u kojoj je gradnja broda dovršena pa do dana čina zajedničke havarije, osim za izolaciju, brodice za spašavanje i slične, uređaje i opremu za veze i navigaciju te strojeve i kotlove, za koje će se odbici određivati prema starosti pojedinih dijelova na koje se primjenjuju.

(b)Odbici će se primjenjivati samo na cijene novog materijala i dijelova kada su bili dogotovljeni i spremni za ugradnju na brod.

Nikakvi se odbici neće primjenjivati na namirnice, zalihe, sidra i sidrene lance.

Pristojbe doka i navoza te troškovi premještaja broda priznat će se u cijelosti.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

RULE XIV. TEMPORARY REPAIRS

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

c) The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

RULE XIV. TEMPORARY REPAIRS

a) Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be **allowed** as general average.

b) Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be **allowed** as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there. **Provided that, for the purposes of this paragraph only, the cost of temporary repairs falling for consideration shall be limited to the extent that the cost of temporary repairs effected at the port of loading, call or refuge, together with either the cost of permanent repairs eventually effected or, if unrepaired at the time of the adjustment, the reasonable depreciation in the value of the vessel at the completion of the voyage, exceeds the cost of**

Troškovi čišćenja, bojenja i premazivanja dna neće se priznati kao zajednička havarija, osim ako je dno bilo obojeno i premazano u roku od dvanaest mjeseci prije čina zajedničke havarije, u kojem će se slučaju priznati polovica takvih troškova.

(c) Troškovi čišćenja, bojenja i premazivanja dna neće se priznati kao zajednička havarija, osim ako je dno bilo obojeno i premazano u roku od dvanaest mjeseci prije čina zajedničke havarije, u kojem će se slučaju priznati polovica takvih troškova.

PRAVILO XIV. PRIVREMENI POPRAVCI

Kada se u luci ukrcavanja, pristajanja ili zakloništa na brodu izvrše privremeni popravci radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzročene žrtvom zajedničke havarije, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija.

Kada se izvrše privremeni popravci slučajnih šteta zato da se omogući završetak pothvata, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija bez obzira na uštede, ako ih je bilo, drugim sudionicima, ali samo do iznosa uštede u onim troškovima koji bi bili napravljeni i priznati kao zajednička havarija da takvi popravci tamo nisu bili izvršeni.

PRAVILO XIV. PRIVREMENI POPRAVCI

(a) Kada se u luci ukrcavanja, pristajanja ili zakloništa na brodu izvrše privremeni popravci radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzročene žrtvom zajedničke havarije, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija.

(b) Kada se izvrše privremeni popravci slučajnih šteta zato da se omogući dovršetak pothvata, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija bez obzira na možebitne uštede drugim sudionicima, ali samo do iznosa uštede u onim troškovima koji bi bili napravljeni i priznati kao zajednička havarija da takvi popravci tamo nisu bili izvršeni. **Pod tim uvjetom, i jedino u svrhe ovoga stavka, troškovi privremenih popravaka koji se uzimaju u obzir ograničeni su na iznos za koji troškovi privremenih popravaka izvršeni u luci ukrcaja, pristajanja ili zakloništa, uvećani, ili za iznos troškova eventualno izvršenih konačnih popravaka ili, u slučaju da u trenutku likvidacije takvi popravci nisu izvršeni, za iznos razumnog smanjena vrijednosti broda na završetku putovanja, premašuju iznos**

No deductions “new for old” shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

permanent repairs had they been effected at the port of loading, call or refuge.

c) No deductions “new for old” shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV. LOSS OF FREIGHT

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XV. LOSS OF FREIGHT

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be **allowed** as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so **allowed**.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI. AMOUNT TO BE MADE GOOD FOR CARGO LOST OR DAMAGED BY SACRIFICE

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been

RULE XVI. AMOUNT TO BE *ALLOWED* FOR CARGO LOST OR DAMAGED BY SACRIFICE

a) The amount to be **allowed** as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped-value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

b) When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been

Nikakvi odbici “novo za staro” neće se primjenjivati na troškove privremenih popravaka koji se priznaju kao zajednička havarija.

PRAVILO XV. GUBITAK VOZARINE

Gubitak vozarine koji proizide iz štete ili gubitak tereta priznat će se) kao zajednička havarija bilo da je prouzročen činom zajedničke havarije, bilo da se šteta ili gubitak tereta nadoknađuju kao takvi.

Od bruto izgubljene vozarine odbit će se troškovi koje bi njen vlasnik imao da bi zaradio takvu vozarinu, ali do toga nije došlo zbog žrtvovanja.

PRAVILO XVI. IZNOS KOJI SE NADOKNAĐUJE ZA TERET IZGUBLJEN ILI OŠTEĆEN ŽRTVOVANJEM

Iznos koji se mora nadoknaditi kao zajednička havarija za štetu ili gubitak žrtvovanog tereta predstavljat će gubitak koji je pri tome pretrpljen, zasnovan na vrijednosti u vrijeme iskrcavanja utvrđenoj iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, na ukrcajnoj vrijednosti. Vrijednost u vrijeme iskrcavanja uključivat će i troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog, a ne interesenta na teretu.

Ako se tako oštećeni proda, a iznos štete nije bio na drugi način sporazumno

troškova konačnih popravaka koji bi nastali da su ti popravci izvršeni u luci ukrcaja, pristaništa ili zakloništa.

(c) Nikakvi odbici “novo za staro” neće se primjenjivati na troškove privremenih popravaka koji se priznaju kao zajednička havarija.

PRAVILO XV. GUBITAK VOZARINE

Gubitak vozarine koji proizide iz štete ili gubitak tereta priznat će se kao zajednička havarija bilo da je prouzročen činom zajedničke havarije, bilo da se šteta ili gubitak tereta **priznaju** kao takvi.

Od bruto izgubljene vozarine odbit će se troškovi koje bi njen vlasnik imao da bi zaradio takvu vozarinu, ali do toga nije došlo zbog žrtvovanja.

PRAVILO XVI. IZNOS KOJI SE PRIZNAJE ZA TERET IZGUBLJEN ILI OŠTEĆEN ŽRTVOVANJEM

(a) Iznos koji se mora **priznati** kao zajednička havarija za štetu ili gubitak žrtvovanog tereta predstavljat će gubitak koji je pri tome pretrpljen, zasnovan na vrijednosti u vrijeme iskrcavanja utvrđenoj iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, na ukrcajnoj vrijednosti. Vrijednost u vrijeme iskrcavanja uključivat će i troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog, a ne interesenta na teretu.

(b) Ako se tako oštećeni proda, a iznos štete nije bio na drugi način sporazumno

otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE XVII. CONTRIBUTORY VALUES

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value.

The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge.

The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general avera-

otherwise agreed, the loss to be **allowed** in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE XVII. CONTRIBUTORY VALUES

a)(i) The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value.

(ii) The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge.

(iii) The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

b) To these values shall be added the amount **allowed** as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general avera-

utvrđen, gubitak koji se ima nadoknaditi iz zajedničke havarije bit će razlika između neto utroška od prodaje i neto vrijednosti tereta u zdravom stanju, izračunane u skladu s prvim stavkom ovog Pravila.

PRAVILO XVII. VRIJEDNOSTI KOJE PRIDONOSE

Doprinos u zajedničku havariju izračunat će se na osnovi stvarnih neto vrijednosti imovine na završetku pothvata, osim što će kao vrijednost tereta biti uzeta vrijednost u vrijeme iskrcavanja utvrđena iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, ukrcajna vrijednost.

Vrijednost tereta uključivat će troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog a ne interesenta na teretu, uz odbitak svakog gubitka ili štete koju je teret pretrpio prije ili u vrijeme iskrcavanja.

Vrijednost broda utvrdit će se ne uzimajući u obzir povoljan ili nepovoljan utjecaj bilo kakvog ugovora o zakupu ili brodarskog ugovora na vrijeme pod kojim bi. se brod mogao nalaziti.

Ovim vrijednostima dodat će se iznos koji se za žrtvovanu imovinu priznaje kao zajednička havarija, ako već nije uključen, a od vozarine i prijevoznine u riziku odbit će se one pristojbe i plaće posade koje ne bi bile utrošene prilikom zarađivanja vozarine da su brod i teret bili potpuno izgubljeni na dan čina zajedničke havarije; od vrijednosti imovine odbit će se također svi dodatni izdaci koji su s njom u vezi nastali poslije čina zajed-

utvrđen, gubitak koji se ima **priznati** kao zajednička havarija bit će razlika između neto utroška od prodaje i neto vrijednosti tereta u zdravom stanju, izračunane u skladu s prvim stavkom ovog Pravila.

PRAVILO XVII. VRIJEDNOSTI KOJE PRIDONOSE

(a)(i) Doprinos u zajedničku havariju izračunat će se na osnovi stvarnih neto vrijednosti imovine na završetku pothvata, osim što će kao vrijednost tereta biti uzeta vrijednost u vrijeme iskrcavanja utvrđena iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, ukrcajna vrijednost.

(ii) Vrijednost tereta uključivat će troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog a ne interesenta na teretu, uz odbitak svakog gubitka ili štete koju je teret pretrpio prije ili u vrijeme iskrcavanja.

(iii) Vrijednost broda utvrdit će se ne uzimajući u obzir povoljan ili nepovoljan utjecaj bilo kakvog ugovora o zakupu ili brodarskog ugovora na vrijeme pod kojim bi. se brod mogao nalaziti.

(b) Ovim vrijednostima dodat će se iznos koji se za žrtvovanu imovinu priznaje kao zajednička havarija, ako već nije uključen, a od vozarine i prijevoznine u riziku odbit će se one pristojbe i plaće posade koje ne bi bile utrošene prilikom zarađivanja vozarine da su brod i teret bili potpuno izgubljeni na dan čina zajedničke havarije; od vrijednosti imovine odbit će se također svi dodatni izdaci koji su s njom u vezi nastali poslije čina zajed-

ge; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Mails, passenger's luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

RULE XVIII. DAMAGE TO SHIP

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

ge; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Art.14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

c) In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

d) Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount allowed as general average.

e) Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute **to** general average.

RULE XVIII. DAMAGE TO SHIP **[No change]**

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

ničke havarije, osim onih izdataka koji su priznati kao zajednička havarija ili koji terete brod kao posebna naknada prema članku 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. ili prema nekoj drugoj odredbi jednakog značenja.

Uz okolnosti predviđene u Pravilu G, teret i druga imovina pridonosit će na osnovi svoje vrijednosti na izvornom odredištu, osim ako su prodani ili se s njima na drugi način raspolagalo prije tog odredišta, a brod će pridonositi prema svojoj stvarnoj neto vrijednosti u vrijeme završetka iskrcaja tereta.

Kada se teret proda prije odredišta, on će pridonositi na osnovi stvarnog neto utška od prodaje, uz dodatak svakog iznosa koji se priznaje kao zajednička havarija.

Poštanske pošiljke, putnička prtljaga, osobne stvari i praćena privatna motorna vozila, neće pridonositi u zajedničku havariju.

PRAVILO XVIII. OŠTEĆENJE RRODA

Iznos koji se ima priznati kao zajednička havarija za oštećenje ili gubitak broda, njegovih strojeva i/ili opreme, proizročen činom zajedničke havarije bit će:

(a) Kada se popravljja ili nadomješta, stvarna razborita cijena popravka ili nadomještaja takve štete ili gubitka, uz odbitke u skladu s Pravilom XIII;

ničke havarije, osim onih izdataka koji su priznati kao zajednička havarija ili koji terete brod kao posebna naknada prema članku 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. ili prema nekoj drugoj odredbi jednakog značenja.

(c) Uz okolnosti predviđene u Pravilu G, teret i druga imovina pridonosit će na osnovi svoje vrijednosti na izvornom odredištu, osim ako su prodani ili se s njima na drugi način raspolagalo prije tog odredišta, a brod će pridonositi prema svojoj stvarnoj neto vrijednosti u vrijeme završetka iskrcaja tereta.

(d) Kada se teret proda prije odredišta, on će pridonositi na osnovi stvarnog neto utška od prodaje, uz dodatak svakog iznosa koji se priznaje kao zajednička havarija.

(e) Poštanske pošiljke, putnička prtljaga, osobne stvari i praćena privatna motorna vozila, neće pridonositi **zajedničkoj havariji**.

PRAVILO XVIII. OŠTEĆENJE RRODA [Bez promjene]

Iznos koji se ima priznati kao zajednička havarija za oštećenje ili gubitak broda, njegovih strojeva i/ili opreme, proizročen činom zajedničke havarije bit će:

(a) Kada se popravljja ili nadomješta, stvarna razborita cijena popravka ili nadomještaja takve štete ili gubitka, uz odbitke u skladu s Pravilom XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

RULE XIX. UNDECLARED OR WRONGFULLY DECLARED CARGO

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. PROVISION OF FUNDS

A commission of 2 per cent. on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, offi-

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

RULE XIX. UNDECLARED OR WRONGFULLY DECLARED CARGO

a) Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

b) Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. PROVISION OF FUNDS

(b) Kada se ne popravlja ni nadomješta, razborito smanjenje vrijednosti koje proistječe iz takve štete ili gubitka, ali koje ne prelazi procijenjene troškove popravka. Međutim, kada brod predstavlja stvarni potpuni gubitak ili bi troškovi popravaka nadišli vrijednost broda u popravljenom stanju, iznos koji se ima priznati kao zajednička havarija bit će razlika između procijenjene vrijednosti broda u zdravom stanju nakon odbitka procijenjenih troškova popravka štete koja nije zajednička havarija – i vrijednost broda u njegovu oštećenom stanju, koja se može odrediti prema neto utršku od prodaje, ako ga je bilo.

PRAVILO XIX. NEPRIJAVLJENI ILI NETOČNO PRIJAVLJENI TERET

Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima ukranim bez znanja vlasnika broda ili njegova agenta, ili dobrima koja su u vrijeme ukrcavanja namjerno pogrešno opisana, neće se priznati kao zajednička havarija, ali ako su takva dobra spašena, ostat će obvezna na doprinos.

Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima koja su prilikom ukrcavanja bila netočno prijavljena na nižu vrijednost od njihove stvarne vrijednosti, nadoknađivat će se prema njihovoj prijavljenoj vrijednosti, ali će takva dobra pridonositi prema svojoj stvarnoj vrijednosti.

PRAVILO XX. PRIBAVLJANJE SREDSTAVA

U zajedničku havariju priznat će se provizija od 2% na izdatke zajedničke havarije, osim onih za plaće i uzdržavanje

(b) Kada se ne popravlja ni nadomješta, razborito smanjenje vrijednosti koje proistječe iz takve štete ili gubitka, ali koje ne prelazi procijenjene troškove popravka. Međutim, kada brod predstavlja stvarni potpuni gubitak ili bi troškovi popravaka nadišli vrijednost broda u popravljenom stanju, iznos koji se ima priznati kao zajednička havarija bit će razlika između procijenjene vrijednosti broda u zdravom stanju nakon odbitka procijenjenih troškova popravka štete koja nije zajednička havarija – i vrijednost broda u njegovu oštećenom stanju, koja se može odrediti prema neto utršku od prodaje, ako ga je bilo.

PRAVILO XIX. NEPRIJAVLJENI ILI NETOČNO PRIJAVLJENI TERET

(a) Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima ukranim bez znanja vlasnika broda ili njegova agenta, ili dobrima koja su u vrijeme ukrcavanja namjerno pogrešno opisana, neće se priznati kao zajednička havarija, ali ako su takva dobra spašena, ostat će obvezna na doprinos.

(b) Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima koja su prilikom ukrcavanja bila netočno prijavljena na nižu vrijednost od njihove stvarne vrijednosti, nadoknađivat će se prema njihovoj prijavljenoj vrijednosti, ali će takva dobra pridonositi prema svojoj stvarnoj vrijednosti.

PRAVILO XX. PRIBAVLJANJE SREDSTAVA

cers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

The cost of insuring average disbursements shall also be admitted as general average.

RULE XXI. INTEREST ON LOSSES MADE GOOD IN GENERAL AVERAGE

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of 7 per cent. per annum, until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

RULE XXII. TREATMENT OF CASH DEPOSITS

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative

a) The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

b) The cost of insuring average disbursements shall also be **allowed in** general average.

RULE XXI. INTEREST ON LOSSES *ALLOWED* IN GENERAL AVERAGE

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average, **until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.**

Each year the Assembly of the Comité Maritime International shall decide the rate of interest which shall apply. This rate shall be used for calculating interest accruing into the following calendar year.

RULE XXII. TREATMENT OF CASH DEPOSITS [No change]

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative

zapovjednika, časnika i posade, te goriva i zaliha koje nisu bile nadomještene tijekom putovanja.

Novčani gubitak što ga pretrpe vlasnici dobara koja su bila prodana zbog stvaranja fondova za podmirenje izdataka zajedničke havarije priznat će se u zajedničku havariju.

Troškovi osiguranja izdataka zajedničke havarije također će se priznati u zajedničku havariju.

PRAVILO XXI. KAMATE NA GUBITKE KOJI SE NAKNAĐUJU U ZAJEDNIČKOJ HAVARIJI

Na izdatke, žrtve i naknade u zajedničkoj havariji priznat će se kamate po stopi od 7% godišnje do tri mjeseca poslije objave diobne osnove zajedničke havarije, uzimajući u obzir svaku isplatu na račun interesa koji pridonose ili iz sredstava pologa zajedničke havarije.

PRAVILO XXII. POSTUPAK S POLOZIMA U GOTOVINI

Ako su s obzirom na obveze tereta prema zajedničkoj havariji, spašavanju ili posebnim izdacima prikupljeni polozi u gotovini, takvi će se polozi bez odgađanja uplatiti na poseban račun pod zajedničkim imenom jednog predstavnika kojega imenuje brodovlasnik i jednog pred-

(a) Novčani gubitak što ga pretrpe vlasnici dobara koja su bila prodana zbog stvaranja fondova za podmirenje izdataka zajedničke havarije priznat će se u zajedničku havariju.

(b) Troškovi osiguranja izdataka zajedničke havarije također će se priznati u zajedničku havariju.

PRAVILO XXI. KAMATE NA GUBITKE KOJI SE PRIZNAJU U ZAJEDNIČKU HAVARIJU

Na izdatke, žrtve i naknade u zajedničkoj havariji priznat će se kamate **do tri mjeseca poslije datuma objave diobne osnove zajedničke havarije, uzimajući u obzir svaku isplatu na račun interesa koji pridonose ili iz sredstava pologa zajedničke havarije.**

Svake godine Skupština Međunarodnog pomorskog odbora odlučuje o kamatnoj stopi koja će se primjenjivati. Ova će se stopa koristiti pri obračunu kamata koje dospijevaju sljedeće kalendarske godine.

PRAVILO XXII. POSTUPAK S POLOZIMA U GOTOVINI **[Bez promjene]**

Ako su s obzirom na obveze tereta prema zajedničkoj havariji, spašavanju ili posebnim izdacima prikupljeni polozi u gotovini, takvi će se polozi bez odgađanja uplatiti na poseban račun pod zajedničkim imenom jednog predstavnika kojega imenuje brodovlasnik i jednog pred-

nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

RULE XXIII. TIME-BAR FOR CONTRIBUTIONS TO GENERAL AVERAGE

(a) subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law:

(a)(i) Any rights to general average contribution including any rights to claim under general average bonds and guarantees, shall be extinguished unless an action is brought by the party claiming such contribution within a period of one year after the date upon which the general average adjustment was issued. However, in no case shall an action be brought after six years after the date of termination of the common maritime adventure.

(a)(ii) These periods may be extended if the parties so agree after termination of the common maritime adventure.

(b) This rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers.

stavnika kojega imenuje polagač, i to u banku koju obojica odobre. Tako položeni iznos, zajedno s priraslim kamatama ako ih bude, držat će se kao pokriće za isplatu strankama koje su na to ovlaštene iz osnova zajedničke havarije, spašavanja ili posebnih izdataka, a koje duguje teret od kojega su polozi prikupljeni. Isplate s toga računa ili vraćanje pologa mogu uslijediti samo na osnovi pismenog odobrenja likvidatora. Takvi polozi, isplate ili vraćanja neće utjecati na konačnu odgovornost stranaka.

stavnika kojega imenuje polagač, i to u banku koju obojica odobre. Tako položeni iznos, zajedno s priraslim kamatama ako ih bude, držat će se kao pokriće za isplatu strankama koje su na to ovlaštene iz osnova zajedničke havarije, spašavanja ili posebnih izdataka, a koje duguje teret od kojega su polozi prikupljeni. Isplate s toga računa ili vraćanje pologa mogu uslijediti samo na osnovi pismenog odobrenja likvidatora. Takvi polozi, isplate ili vraćanja neće utjecati na konačnu odgovornost stranaka.

PRAVILO XXIII. ZASTARA TRAŽBINA NA ISPLATU DOPRINOSA IZ ZAJEDNIČKE HAVARIJE

(a) Uvijek uz uvjet poštivanja prisilnih odredaba mjerodavnog prava o zastari:

(a)(i) Prava na isplatu doprinosa iz zajedničke havarije, uključujući prava na podnošenje zahtjeva na osnovi havarijskih obveznica i jamstava, gase se ako stranka koja zahtijeva isplatu toga doprinosa ne podnese tužbu u roku od jedne godine nakon datuma objave diobne osnove zajedničke havarije. Međutim, ni u kojem slučaju se takva tužba ne može podnijeti nakon proteka šest godina od datuma završetka zajedničkog pomorskog pothvata.

(a)(ii) Ovi rokovi se mogu produljiti ako stranke o tome sklope sporazum nakon završetka zajedničkog pomorskog pothvata

(b) Ovo se pravilo ne primjenjuje u odnosima između stranaka iz zajedničke havarije i njihovih osiguratelja.

YORK-ANTWERPENSKA PRAVILA, 2004.

Komentarske bilješke

Na Konferenciji Comité Maritime Internationala (CMI), održanoj u lipnju mjesecu 2004. godine u Vancouveru, usvojena su izmijenjena York-antwerpenskih pravila (u nastavku teksta i: YAP). Nova su pravila, prema već uobičajenom postupku, nazvana York-Antwerp Rules, 2004. York - antwerpenska pravila jedinstvena su autonomna međunarodna pravila o zajedničkim havarijama. Njihova primjena počiva na ugovornim dispozicijama stranaka. Uobičajena je praksa da standardni formulari ugovora o prijevozu stvari (*charterparties*) i formulari teretnica sadržavaju odredbu o zajedničkim havarijama i o primjeni York-antwerpenskih pravila. Snaga i autoritet tih pravila proizlaze iz konsenzusa međunarodne pomorske zajednice o njihovoj primjeni i činjenice da brigu o tim pravilima vodi CMI.

Od 1924. godine, kada je brigu o razvoju tih pravila preuzeo CMI, njegovom su zaslugom ta pravila više puta mijenjana (1950., 1974., 1990., 1994.). Tim su izmjenama ta pravila usklađivana s promjenama u materijalnoj osnovi transporta i pratećoj dokumentaciji. York - antwerpenska pravila iz 1974. priznale su sve zainteresirane međunarodne organizacije, a na temelju tih pravila izrađeni su i obrasci o jamstvu za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju. Godine 1990. izmijenjeno je Pravilo VI. koje se odnosi na spašavanje. Tekst je toga pravila usklađen s novim pravom spašavanja iz Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Na konferenciji CMI 1994. godine u Sydneyu donesena su nova pravila nazvana York-Antwerp Rules, 1994. Važno je uočiti da se donošenjem nove redakcije YAP ne mora napustiti primjena pravila prethodne redakcije. Tako se i dandanas u brojnim obrascima ugovora o prijevozu mogu naći odredbe o primjeni YAP, 1974. (Online-bill, NYPE 93, BALTIME). Neovisno o donošenju novih Pravila (2004.), sasvim će se sigurno u praksi i dalje primjenjivati redakcija tih pravila iz 1974. i 1994. godine. Ono što postupak donošenja nove redakcije Y/A pravila razlikuje od prethodnih je činjenica što za njihovo donošenje nije postojao konsenzus međunarodne pomorske zajednice, a niti su promjene u materijalnoj osnovi transporta ukazivale na potrebu da se ta pravila izmijene. Štoviše, nova su pravila donesena uz izričito protivljenje brodarskih udruženja, pa je potpuno nejasno kako će nova pravila biti prihvaćena u poslovnoj praksi. Uzrok rezerviranosti pomorskih poslovnih krugova u odnosu na nova Pravila proizlazi iz motiva koji su uvjetovali njihovo donošenje. Izmjene su donesene na prijedlog jedne druge nevladine međunarodne organizacije: International Union of Marine Insurance (IUMI), koja je iznijela brojne kritičke primjedbe na redakciju Pravila iz 1994. godine. Kritičke primjedbe na sam institut zajedničke havarije i njegovu svrsishodnost u praksi nisu novina. One su stare više desetljeća i kreću se od potpunog osporavanja potrebe za opstojnošću samog instituta do zahtjeva da se on svede samo na pomorske nezgode. U novije su vrijeme po-

morski osiguratelji putem svoje organizacije IUMI uporno zahtijevali od CMI preispitivanje koncepta zajedničke havarije iz 1994. i izradu novih pravila prema njihovu prijedlogu iz 1999. godine.¹ Opća je zamjerka bila da ta pravila kao relikv prošlosti više ne odgovaraju potrebama suvremenih trgovačkih odnosa te da se brojnim rješenjima taj institut udaljio od njegove izvorne zamisli. Istina, nije se dovodilo u pitanje opstojnost samog instituta zajedničke havarije ali se smatralo da zajedničku havariju treba svesti samo na *common safety* situacije, te da u zajedničku havariju treba priznati samo štete - žrtve zajedničke havarije (*general average sacrifices*) a troškove (*general average expenditure*) samo za vrijeme dok traje stvarna opasnost. To bi praktično eliminiralo većinu tzv. *common benefit* troškova koji se priznaju u sklonišnoj luci, kao npr. lučke troškove potrebne za siguran nastavak putovanja, troškove iskrcanja, uskladištenja i ponovnog ukrcanja tereta, plaće i troškove uzdržavanja posade, trošak goriva i druge troškove potrebne za siguran nastavak putovanja, supstituirane troškove, kao što su privremeni popravci i prekrcaj tereta.² Primjedbe i prijedlozi organizacije IUMI razmatrani su na više skupova CMI (Toledo 2000, Singapur 2001, Bordo 2003). Konačna je rasprava vođena na Konferenciji u Vancouveru. Većina delegacija na Konferenciji nije bila suglasna s radikalnim "common safety" konceptom. Izražena je bojazan da bi svaka značajnija promjena u postojećem konceptu zajedničke havarije, koji je opće razumljiv i u praksi dobro funkcionira, mogla dovesti do pravne nesigurnosti i povećanja pravnih troškova. Neovisno o tome, postojalo je široko razumijevanje za brojne iznesene prijedloge. Nova su pravila na kraju Konferencije usvojena većinom glasova prisutnih delegacija. Naša je delegacija pri glasovanju bila suzdržana. Sudionici Konferencije mogli su iz rasprave steći dojam da je novim pravilima učinjen ustupak Međunarodnoj uniji pomorskih osiguratelja, bez čvrstog uvjerenja da je to najbolji odgovor kako drevni pomorskopравни institut zajedničke havarije prilagoditi suvremenim potrebama. Naročito je nejasno hoće li pomorska poslovna praksa prihvatiti rješenja novih Pravila, tim više što ona nisu donesena kao izmjena postojećih, pa se na njih ne odnose postojeće klauzule u standardnim ugovornim formularima, nego su donesena kao potpuno nova jedinstvena pravila, pa je za njihovu primjenu potrebno izričito ugovorno utanačenje ili izmjena postojećih ugovornih formulara.

Osnovne promjene koje donose York-Antwerp Rules 2004. ogledaju se u ovom:

Pravilo VI. Nagrada za spašavanje.

Najznačajnija i ujedno najspornija novina koju donose nova York-antverpenska pravila jest pravilo da se u *zajedničku havariju ne priznaju nagrade za spašavanje*

¹ Opširnije Predrag Stanković, Hoće li jedan drevni institut pomorskog prava, koji se održao tijekom dvaju milenija, odumrijeti na početku trećeg?, *Paneuropski pomorski simpozij*, Split 2000; Rishard Cornah, The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules, *The Journal of International Maritime Law*, br. 2/2004.

² V. *CMI Yearbook*, 2003.

(Pravilo VI., pod a/). Smisao je prijašnjeg Pravila VI. bio upravo u tome da se nagrada za spašavanje tretira kao zajednička havarija ako je spašavanje učinjeno za zajednički spas. Tome su se pridodavali i troškovi postupka utvrđivanja nagrade. Objašnjenje je za tu promjenu da se samo takvim odvojenim tretiranjem tih havarija može ukloniti nepotrebna ponovna raspodjela nagrade za spašavanje na sudjelujuće interese pri obračunu zajedničke havarije, što je u osnovi točno. Kako do toga dolazi? Neovisno o povezanosti i srodnosti spašavanja i zajedničke havarije, riječ je o dva samostalna i međusobno različita pomorskopravna instituta. Njihova različitost naročito dolazi do izražaja pri određivanju doprinosa pojedinih interesa u plaćanju nagrade za spašavanje ili zajedničke havarije. Nagrada za spašavanje utvrđuje se prema spašenoj vrijednosti imovine u vrijeme i u mjestu gdje je usluga spašavanja završena, dok se doprinosi u zajedničku havariju određuju na temelju stvarnih neto vrijednosti imovine na završetku plovidbenog pothvata, tj. na temelju kontribuirajućih (doprinosećih) vrijednosti. Te se dvije vrijednosti ne moraju poklapati ako je usluga spašavanja završena prije odredišne luke. Od trenutka kada je spašavanje završeno do kraja plovidbenog pothvata mogu nastupiti promjene u vrijednostima imovine. Pri obračunu, u dužničku se masu (doprinoseća vrijednost) unosi i vrijednost vjerovničke mase, tj. iznosi koji se priznaju kao zajednička havarija (*made good*). Zbog tih se razloga u likvidaciji zajedničke havarije iznos nagrade za spašavanje i odgovarajući troškovi ponovno dijele na sudjelujuće interese ovisno o vrijednosti imovine na kraju pothvata koja ulazi u dužničku masu. Takvo je rješenje organizacija IUMI ocijenila kao nepotrebno dupliranje. Razlozi koji govore u prilog isključenja spašavanja iz zajedničke havarije uglavnom su ovi: ponovno se utvrđuje jednom već obračunati doprinos pojedinih interesa u plaćanju nagrade za spašavanje uz primjenu novog – nepovoljnijeg kriterija; povećavaju se troškovi likvidacije; pribavlja se dvostruko jamstvo za isti dug; nepotrebno se produžava postupak likvidacije; stvaraju se dodatne poteškoće kargo osigurateljima. S druge strane, postoje i brojni razlozi koji opravdavaju rješenje YAP, 1994. To rješenje prije svega daje pravedniji rezultat³

Nagrada za spašavanje i zajednička havarija u primjeni novih Pravila obračunavaju se posebno svaka za sebe prema vlastitim pravilima. To znači da će se nagrada za spašavanje obračunavati *na temelju spašenih vrijednosti, a ne na temelju doprinosećih vrijednosti* u zajedničku havariju, kao što je to slučaj u primjeni YAP, 1994. Novo Pravilo VI., a/ poznaje iznimno rješenje samo za slučaj kada jedna stranka u cijelosti ili djelomično plati nagradu za spašavanje koju je bila obvezna platiti druga stranka. Tada će se u obračunu zajedničke havarije stranci koja je platila nagradu za spašavanje (obično će to biti brodar) priznati plaćeni iznos, a za taj će se iznos teretiti

³ Opširnije Rishard Cornah, The changes introduced by the York-Antwerp Rules 2004, *The Journal of International Maritime Law*, br. 5/2004; Darijan Štambuk, Nova pravila za rješavanje zajedničke havarije – York-Antwerpenska Pravila 2004, *Hrvatska pravna revija*, br. 6/2005.

stranka u čije je ime to plaćanje izvršeno. Važno je uočiti da to ne znači priznanje nagrade za spašavanje kao zajedničke havarije, nego je samo riječ o običnoj obračunskoj operaciji. Za tako angažirana sredstva nova Pravila ne priznaju pravo na kamate (prema Pravilu XXI.). Zbog toga će novo rješenje stimulirati sklapanje ugovora o spašavanju samo u svoje ime i za svoj račun, a u odnosima iz osiguranja sve će se češće ugovarati primjena tzv. *General Average Absorption Clauses*, prema kojoj se zajednička havarija plaća u cijelosti do ugovorenog limita.⁴

Stavci b) i c) Pravila VI. doživjeli su redakcijske intervencije samo radi usklađivanja s promjenom iz stavka a) istog pravila.

Pravilo XI. Zarade i troškovi uzdržavanja posade

U raspravama koje su vođene o potrebi izmjena YAP, 1994., troškovi plaća i drugi troškovi posade broda u sklonišnoj luci isticani su kao primjer gdje se otišlo predaleko u priznanju tih troškova u zajedničku havariju. Tim više, ima li se u vidu da ponekad ti troškovi praktično nisu izravna posljedica poduzimanja čina zajedničke havarije, nego spadaju u kategoriju posljedičnih šteta, a koji su prema Pravilu "C" izričito isključeni iz zajedničke havarije. Te su primjedbe djelomično usvojene. I dalje se priznaju plaće i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade za vrijeme uplovljavanja i povratka broda iz sklonišne luke ako su ispunjeni opći uvjeti za priznanje troškova u sklonišnoj luci (Pravilo X,a). Ti su se troškovi u mnogim pravnim sustavima priznavali i prije YAP, a po svojoj su naravi izravna posljedica čina zajedničke havarije, pa je logično da to nije mijenjano. Bitna se promjena ogleda u tome što je iz Pravila XI, c/, pod i/ (ranije b/) ispuštena odredba o priznanju "*plaća i troškova uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade za vrijeme dodatnog zadržavanja broda u sklonišnoj luci*". Drugim riječima, novim se pravilima *troškovi plaća i uzdržavanja posade broda za vrijeme boravka u sklonišnoj luci* (radi popravaka ili drugih izvanrednih okolnosti) *ne priznaju u zajedničku havariju*. Odredbe o priznanju plaća i troškova uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade ispuštene su i u drugim odredbama Pravila XI: stavak c,iii (kada se oštećenje broda otkrije u luci) i stavak c, iv (nesposobnost broda za plovidbu).

Što se tiče *troškova goriva i zaliha* za vrijeme zadržavanja broda u sklonišnoj luci, oni se, kao i prije, priznaju u zajedničku havariju osim ako su utrošeni radi izvršenja popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju (Pravilo XI, c/ i, iii, iv).

Pravilo XIV. Privremeni popravci

Troškovi privremenog popravka izvedeni radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzročene žrtvom zajedničke havarije priznaju se kao zajednička havarija (Pravilo XIV, a). To temeljno načelo nije se nikad dovodilo u pitanje i ostalo je nepromijenjeno i poslije najnovije izmjene YAP. Takva jedinstvenost nije postojala u priznanju

⁴ Ibid.

troškova privremenog popravka oštećenja nastalog kao posljedica *slučajne pomorske nezgode (accidental damage)*. Ti su troškovi po svojoj pravnoj naravi posebna havarija (*particular average*), pa u pravilu ne spadaju u zajedničku havariju (*general average*). Unatoč tome, priznaju se kao zajednička havarija ako su učinjeni radi završetka pothvata ali samo do iznosa uštede u troškovima koji bi da privremeni popravak nije obavljen, bili učinjeni i priznati kao zajednička havarija (Pravilo XIV, b). Troškovi takve naravi nazivaju se supstituirani ili zamijenjeni troškovi (*substituted expenses*). Brodareva je ugovorna obveza da izvede popravke broda potrebne kako bi se uspješno dovršio ugovoreni prijevoz, pa je naknada za troškove privremenih popravaka ograničena samo na uštede u troškovima zajedničke havarije. Presuda Doma lordova u predmetu "Bijela" (1994) pokazala je da ne postoje u tom pogledu sigurni kriteriji, pa su kontroverze ostale i poslije te presude.⁵ Radi pojašnjenja ograničenog priznanja troškova privremenih popravaka u sklonišnoj luci, prijašnjem tekstu Pravila XIV (b) dodana je nova odredba (nažalost, nedovoljno jasno stilizirana). Prema toj odredbi, troškovi privremenih popravaka koji će se uzeti u obzir *ograničeni su* na iznos za koji troškovi privremenih popravaka u sklonišnoj luci, uvećani za iznos troškova eventualno obavljenog konačnog popravka ili, ako popravak nije obavljen do trenutka likvidacije, za iznos razborito utvrđene deprecijacije vrijednosti broda na završetku putovanja, premašuju iznos troškova konačnog popravka koji bi nastao da je taj popravak obavljen u sklonišnoj luci (procijenjeni troškovi popravka u sklonišnoj luci).

Praktični je učinak ovog pravila vidljiv iz sljedećeg primjera:

Stvarni troškovi privremenog popravka	USD 100.000
Stvarni troškovi konačnog popravka	<u>USD 500.000</u>
	USD 600.000

Ako procijenjeni troškovi konačnog popravka u sklonišnoj luci iznose:

- a) USD 600.000 – ništa se ne priznaje u zajedničku havariju;
- b) USD 550.000 – to je niže od zbrojenih stvarnih troškova popravaka od USD 600.000, tako da se iznos od USD 50.000 može uzeti u obzir za priznanje u zajedničku havariju pod općim uvjetom o uštedi u troškovima.

Redaktori ove odredbe očito su pošli od pretpostavke da će svako smanjenje priznanja troškova popravaka kao zajedničke havarije, biti nadoknađeno brodaru kao posebna havarija (*particular average*) iz ugovora o osiguranju broda (*hull and machinery insurance*).⁶

Pravilo XX. Pribavljanje sredstava

Prema YAP, 1994., priznaje se provizija od 2 posto na ukupan iznos zajedničke havarije osim za plaće i troškove uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade te goriva i

⁵ (1994) 2 *Lloyds Rep.*; Opširnije G. Hudson, *The York-Antwerp Rules*, London 1996, str. 201. i d.; Substituted expenses – fact or fantasy, *L.M.C.L.Q.*, 1992, 322; N. Gaskel, Temporary repairs in general average – a solution?, *L.M.C.L.Q.*, 1994, 342.

zaliha koje nisu bile nadomještene tijekom putovanja. Smisao odobravanja provizije brodaru ili drugim sudionicima zajedničkog pothvata je naknada za njihove razne predujmljene troškove u zajedničku havariju. Naročito je tim troškovima izložen brodar. Pravilo o proviziji od 2 posto uvedeno je Pravilima iz 1924. godine s ciljem da se ostvari jedinstvenost budući da je praksa poredbenopravnih sustava u tom pogledu bila različita. U Pravilima iz 2004. odredba o proviziji od 2 posto u Pravilu XX. je ispuštena, što znači da se ta provizija u primjeni novih pravila neće primjenjivati. Do te je promjene također došlo na prijedlog organizacije IUMI. Naglašavano je da osim te provizije postoji i više drugih doplataka (kamate prema Pravilu XXI, uobičajeni doplati likvidatora za posebne troškove), što sve skupa nepotrebno poskupljuje troškove postupka likvidacije zajedničke havarije. Ostale odredbe ovog Pravila nisu mijenjane. Neovisno o ukidanju odredbe o proviziji, likvidatori će i dalje priznavati strankama pojedine njihove izdatke u vezi sa zajedničkom havarijom u njihovoj stvarnoj visini. Iz zajedničke havarije i dalje su naknadive premije za osiguranje troškova zajedničke havarije (*insurance of average disbursements*). Tim se osiguranjem brodar i drugi sudionici u zajedničkom pothvatu osiguravaju od rizika da svoje predujmljene troškove u zajedničku havariju (troškovi iskrcaja i ukrcaja tereta, uskladištenja, osiguranja) ne uspiju naplatiti u postupku obračuna zajedničke havarije.⁷

Pravilo XXI. Kamate na gubitke koji se priznaju u zajedničku havariju

Prema Pravilu XXI. YAP (1994), na izdatke, žrtve i naknade u zajedničkoj havariji priznaju se kamate po stopi od 7 posto (godišnje) do tri mjeseca poslije objave diobne osnove. Odredba o kamatnoj stopi od 7 posto u Pravilima iz 2004. je ispuštena. Ocijenjeno je da sustav fiksne kamatne stope kao nefleksibilan treba zamijeniti sustavom koji će osigurati da se visina kamatne stope periodično usklađuje s promijenjenim ekonomskim uvjetima. Prema novoj odredbi Pravila XXI., svake će godine Skupština Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) odlučivati o visini kamatne stope za primjenu u narednoj kalendarskoj godini. Smatra se da visinu kamatne stope treba odrediti prema razboritoj procjeni koju bi visinu kamatne stope obračunala prvoklasna komercijalna banka za kredit odobren brodaru.⁸

Pravilo XXIII. Zastara tražbina za isplatu doprinosa iz zajedničke havarije

Odredba Pravila XXIII. o zastari tražbina iz zajedničke havarije nova je odredba u YAP. Do sada se zastara tražbine ocjenjivala prema odredbama mjerodavnog prava. Uključivanje nove odredbe o zastari tražbina u YAP objašnjava se težnjom za većom pravnom sigurnošću. Odredbe nacionalnih prava o zastari međusobno su različite i

⁶ Primjer prema Richard Cornah, *op. cit.*

⁷ Opširnije G. Hudson, *The Insurance of Average Disbursements*, (1987)4 *LMCLQ*, 443; D. Pavić, *Pomorsko osiguranje II*, Zagreb 1994, str. 51.

⁸ Richard Cornah, *op. cit.*

pretežno su prisilno pravne naravi, pa će se nova odredba YAP primjenjivati samo u onim situacijama kada u mjerodavnom pravu ne postoje takve odredbe ili su one dispozitivne pravne naravi. U našem pravnom sustavu zastara tražbine iz zajedničke havarije regulirana je Pomorskim zakonikom. Zastarni rok iznosi jednu godinu, a računa se od dana kada je brod stigao u luku završetka zajedničkog pothvata (čl. 807).

Osim navedenih izmjena, u novim se Pravilima mogu uočiti pojednostavljenja i izjednačenja nekih za zajedničku havariju tipičnih izraza, kao što su *made good*, *admitted in*, *admitted as*, *allowed as*. Umjesto tih izraza u svim je pravilima sada upotrijebljen jedinstven izraz: *allowed* (*u prijevodu: priznati; be allowed as general average*), što podrazumijeva štetu ili trošak koji se priznaje u zajedničku havariju (smatra se zajedničkom havarijom i ulazi u vjerovničku masu). Posebno je zanimljivo uočiti da je napušten izraz *made good*. Taj se izraz do sada javljao u pravilima I, II, III i IV. u kojima se tretira priznanje šteta – žrtava zajedničke havarije (*general average sacrifices*). Izraz *made good* tradicionalno se upotrebljavao u kontekstu postupka pri obračunu zajedničke havarije kojim se vrijednost žrtvovane imovine (koja se priznaje - *made good* kao zajednička havarija i čini vjerovničku masu) radi utvrđivanja kontribuirajuće vrijednosti (dužnička masa) pridodaje ostalim vrijednostima koje pridonose u zajedničku havariju (radi točnosti obračuna u zajedničku havariju mora pridonositi i žrtvovana imovina).⁹ Sada je izraz *made good* zamijenjen izrazom *allowed*, što u osnovi nije netočno, ali se iz njega ne vidi specifično obilježje priznanja žrtava zajedničke havarije kako je gore opisano. Od ostalih izmjena primjećujemo da je u naslovu Pravila XI. izraz *bearing up for* zamijenjen točnijim izrazom *putting in to*. Osim toga u nekim su pravilima preglednije i sistematičnije označene pojedine odredbe.

Za zaključnu ocjenu o YAP (2004) još je uvijek rano. Novim su Pravilima vjerojatno zadovoljni pomorski osiguratelji (IUMI). Ne može se poreći da je novim Pravilima, usprkos stanovitih stručnih opaski, postignut napredak u njihovu osuvremenjivanju. Sada je najveći problem kako osigurati da ta Pravila u praksi zamijene Pravila iz 1994. i 1974. godine. To je moguće postići samo u suradnji s predstavnicima međunarodne pomorske zajednice (International Chamber of Shipping, BIMCO, Intertanko, Intercargo). Najveće se rezerve s te strane stavljaju na restrikcije novih Pravila u priznavanju troškova za plaće i uzdržavanje posade u sklonišnoj luci i uklanjanje provizije od 2 posto, koju su do sada prema obračunu zajedničke havarije nadoknađivali osiguratelji broda i tereta. S obzirom na to, nije moguće očekivati da će u odredbama tipskih ugovornih formulara u skoroj budućnosti Pravila iz 1974. i 1994. biti zamijenjena s Pravilima iz 2004. godine. Posebice, ako bi se poremetio sadašnji stabilan tržišni položaj broderske industrije.

Prof. dr. sc. Drago Pavić

⁹ Opširnije D. Pavić, *Pomorske havarije i osiguranje*, Split, 2003, str. 34.

CONVENTION CONCERNING THE RECRUITMENT AND PLACEMENT OF SEAFARERS, 1996

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-Fourth Session on 8 October 1996, and

Noting the provisions of the Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926, the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948, the Employment Service Convention and Recommendation, 1948, the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949, the Seafarers' Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958, the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958, the Employment of Seafarers (Technical Developments) Recommendation, 1970, the Minimum Age Convention, 1973, the Continuity of Employment (Seafarers) Convention and Recommendation, 1976, the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, and the Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996, and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Placing of Seamen Convention, 1920, which is the third item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Convention, which may be cited as the Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996:

Article 1

1. For the purpose of this Convention:

(a) the term *competent authority* means the minister, designated official, government department or other authority having power to issue regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the recruitment and placement of seafarers;

(b) the term *recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of employers or placing seafarers with employers;

(c) the term *shipowner* means the owner of the ship or any other organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibilities has agreed to take over all the attendant duties and responsibilities;

KONVENCIJA O ZAPOSŁJAVANJU I RASPOREĐIVANJU POMORACA IZ 1996. GODINE

Opća konferencija Međunarodne organizacije rada,

Sastajući se na svojoj osamdeset i četvrtoj sjednici 8. listopada 1996. u Ženevi koju je sazvalo Upravno tijelo Međunarodnog ureda rada, i

Uzimajući u obzir da su odredbe Konvencije o ugovoru o zaposlenju iz 1926. godine, Konvencije o slobodi udruživanja i zaštiti prava na organiziranje iz 1948. godine, Konvencije i Preporuke o službama za zapošljavanje iz 1948. godine, Konvencije o pravu na organiziranje i kolektivno pregovaranje iz 1949. godine, Preporuke o zapošljavanju pomoraca (na stranim plovilima) iz 1958. godine, Konvencije o diskriminaciji (zaposlenja i zanimanja) iz 1958. godine, Preporuke o zapošljavanju pomoraca (tehnički razvoj) iz 1970. godine, Konvencije o minimalnoj starosnoj dobi iz 1973. godine, Konvencije i Preporuke o neprekidnosti zaposlenja (pomoraca) iz 1976. godine, Konvencije o trgovačkoj plovidbi (minimalni standardi) iz 1976. godine, Konvencije o povratku pomoraca u domovinu (revidirana) iz 1987. godine i Konvencije o ispitivanju rada (pomoraca) iz 1996. godine, te

Podsjećajući da je Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine stupila na snagu 16. studenog 1994., te je

Odlučila usvojiti određene prijedloge glede revizije Konvencije o namještenju pomoraca iz 1920. godine, koji se nalaze pod točkom 3. dnevnog reda sjednice, te

Određujući da će ti prijedlozi imati oblik međunarodne konvencije;

usvaja, dvadeset i drugog listopada tisuću devet stotina devedeset i šeste, sljedeću Konvenciju, koja se može nazvati Konvencija o zapošljavanju i raspoređivanju pomoraca iz 1996. godine;

Članak 1.

1. Za potrebe ove Konvencije:

(a) izraz *nadležno tijelo* znači ministar, imenovani službenik, vladin odjel ili drugi organ koja ima ovlasti donositi propise, naredbe ili druge upute koje imaju snagu zakona glede zapošljavanja i raspoređivanja pomoraca;

(b) izraz *služba za zapošljavanje ili raspoređivanje* znači bilo koja osoba, tvrtka, institucija, agencija ili druga organizacija, u javnom ili privatnom sektoru, koja se bavi zapošljavanjem pomoraca u ime poslodavatelja ili raspoređivanjem pomoraca kod poslodavatelja;

(c) izraz *brodovlasnik* znači vlasnik broda ili bilo koja druga organizacija, ili osoba, kao što je poslodavatelj, agent ili zakupoprimalatelj koja je preuzela odgovornost za upravljanje broda od brodovlasnika i koja je preuzimanjem takve odgovornosti pristala preuzeti sve popratne obveze i odgovornosti;

(d) the term *seafarer* means any person who fulfils the conditions to be employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship other than a government ship used for military or non-commercial purposes.

2. To the extent it deems practicable, after consultation with the representative organizations of fishing-vessel owners and fishermen or those of owners of maritime mobile offshore units and seafarers serving on such units, as the case may be, the competent authority may apply the provisions of the Convention to fishermen or to seafarers serving on maritime mobile offshore units.

Article 2

1. Nothing in the provisions of this Convention shall be deemed to:

(a) prevent a Member from maintaining a free public recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether it forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers;

(b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private recruitment and placement services.

2. Where private recruitment and placement services have been or are to be established, they shall be operated within the territory of a Member only in conformity with a system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, maintained, modified or changed only after consultation with representative organizations of shipowners and seafarers. Undue proliferation of such private recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. Nothing in this Convention shall affect the right of a Member to apply its laws and regulations to ships flying its flag in relation to the recruitment and placement of seafarers.

Article 3

Nothing in this Convention shall in any manner prejudice the ability of a seafarer to exercise basic human rights, including trade union rights.

Article 4

1. A Member shall, by means of national laws or applicable regulations:

(a) ensure that no fees or other charges for recruitment or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer;

(d) izraz *pomorac* znači bilo koja osoba koja ispunjava uvjete da bude zaposlena ili angažirana u bilo kojem svojstvu na pomorskom brodu, osim na vladinim brodovima koji se koriste u vojne ili ne trgovačke svrhe.

2. U mjeri koja se smatra provedivom, nakon konzultacija s predstavnicima organizacija vlasnika ribarskih brodova i ribara ili vlasnika pomorskih mobilnih odobalnih jedinica i pomoraca koji plove na takvim jedinicama, već prema svakom pojedinačnom slučaju, nadležno tijelo može primijeniti odredbe Konvencije na ribare ili pomorce koji rade na pomorskim mobilnim odobalnim jedinicama.

Članak 2.

1. Ništa u odredbama ove Konvencije neće se smatrati da:

(a) sprječava članicu da održi javne službe za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca u okviru određene politike sa svrhom da ispuni potrebe pomoraca i brodovlasnika, bilo da ta služba čini dio ili je izjednačena s javnom službom za zapošljavanje svih radnika i poslodavatelja;

(b) nameće članici obvezu utemeljenja sustava za rad privatnih službi za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca;

2. Kada su privatne službe za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca osnovane ili će biti osnovane, radit će na teritoriju države članice isključivo u skladu sa izdanom dozvolom ili potvrdama ili drugim oblikom uređivanja. Ovaj će se sustav utemeljiti, održavati, preinačiti ili mijenjati jedino nakon konzultacija s predstavnicima brodovlasnika i pomoraca. Neće se poticati pretjerano širenje ovakvih privatnih službi.

3. Ništa u ovoj Konvenciji neće utjecati na pravo članice da primjeni svoje zakone i propise glede zapošljavanja i raspoređivanja pomoraca na brodove koji plove pod njezinom zastavom.

Članak 3.

Ništa u ovoj Konvenciji neće ni na koji način dovesti u pitanje mogućnost pomorca na korištenje osnovnih ljudskih prava, uključujući sindikalna prava.

Članak 4.

1. Članica će, na temelju nacionalnih zakona ili primjenjivih propisa:

(a) osigurati da nikakve naknade ili druge troškove za zapošljavanje niti za pružanje usluga zapošljavanja, izravno ili neizravno, djelomično ili u cijelosti ne sno-

for this purpose, costs of the national statutory medical examination, certificates, a personal travel document and the national seafarer's book shall not be deemed to be "fees or other charges for recruitment";

(b) determine whether and under which conditions recruitment and placement services may place or recruit seafarers abroad;

(c) specify, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by recruitment and placement services including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

(d) determine the conditions under which the licence, certificate or similar authorization of a recruitment and placement service may be suspended or withdrawn in case of violation of relevant laws and regulations; and

(e) specify, where a regulatory system other than a system of licensing or certification exists, the conditions under which recruitment and placement services can operate, as well as sanctions applicable in case of violation of these conditions.

2. A Member shall ensure that the competent authority:

(a) closely supervise all recruitment and placement services;

(b) grant or renew the licence, certificate, or similar authorization only after having verified that the recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations;

(c) require that the management and staff of recruitment and placement services for seafarers should be adequately trained persons having relevant knowledge of the maritime industry;

(d) prohibit recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment;

(e) require that recruitment and placement services adopt measures to ensure, as far as practicable, that the employer has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port; and

(f) ensure that a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, is established to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service to meet its obligations to them.

Article 5

1. All recruitment and placement services shall maintain a register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority.

se pomorci; u tu svrhu troškovi nacionalnog obveznog zdravstvenog pregleda, potvrde, osobni putni dokumenti i nacionalna pomorska knjižica neće se smatrati “naknadama ili troškovima za zapošljavanje;”

(b) odrediti da li i pod kojim uvjetima službe za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca mogu zapošljavati ili raspoređivati pomorce u inozemstvu;

(c) specificirati, uzimajući u obzir pravo na privatnost, te potrebu zaštite tajnosti, uvjete pod kojima se osobni podaci pomoraca mogu staviti u postupak od strane službe za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca, uključujući sakupljanje, pohranjivanje, sjedinjenje i priopćavanje takvih podataka strankama;

(d) odrediti uvjete pod kojima se dozvole, potvrde ili slična ovlaštenja za obavljanje službe zapošljavanje ili raspoređivanje pomoraca mogu ukinuti ili povući u slučaju kršenja odgovarajućih zakona i propisa; te

(e) specificirati, kada postoji sustav uređivanja osim sustava izdavanja dozvola ili potvrda, uvjete pod kojima mogu raditi službe za zapošljavanje ili raspoređivanje pomoraca, te sankcije koje se primjenjuju u slučaju kršenja tih uvjeta.

2. Članica će osigurati da nadležno tijelo:

(a) strogo nadzire sve službe za zapošljavanje i raspoređivanje;

(b) izdaje ili obnavlja dozvole, potvrde ili slična ovlaštenja isključivo nakon provjere da li odnosna služba za zapošljavanje i raspoređivanje ispunjava zahtjeve nacionalnih zakona i propisa;

(c) zahtijevati da uprava i osoblje službe za zapošljavanje i namještenje pomoraca ima odgovarajuću naobrazbu i odgovarajuće znanje o pomorstvu;

(d) zabraniti službama za zapošljavanje i raspoređivanje upotrebu sredstava, mehanizama ili popisa sa svrhom da spriječe ili uskrate pomorcima dobivanja posla;

(e) zahtijevati da službe za zapošljavanje i raspoređivanje usvoje mjere koje osiguravaju, u najvećoj mogućoj mjeri, da poslodavatelj ima sredstva za zaštitu pomoraca od prisilnog iskrcavanja u nekoj stranoj luci; i

(f) osigurati da se uspostavi sustav zaštite, putem osiguranja ili neke odgovarajuće jednakovrijedne mjere, za naknadu novčanog gubitka pomorcima koji može proizaći kao posljedica propusta službe za zapošljavanje ili raspoređivanje u ispunjavanju svojih obveza prema njima.

Članak 5.

1. Sve službe za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca imat će registar svih pomoraca koje su zaposlili ili rasporedili, koji će u svrhu pregleda biti na raspolaganju nadležnom tijelu.

2. All recruitment and placement services shall ensure that:

(a) any seafarer recruited or placed by them is qualified and holds the documents necessary for the job concerned;

(b) contracts of employment and articles of agreement are in accordance with applicable laws, regulations and collective agreements;

(c) seafarers are informed of their rights and duties under their contracts of employment and the articles of agreement prior to or in the process of engagement; and

(d) proper arrangements are made for seafarers to examine their contracts of employment and the articles of agreement before and after they are signed and for them to receive a copy of the contract of employment.

3. Nothing in paragraph 2 above shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of the shipowner or the master.

Article 6

1. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

2. All recruitment and placement services shall examine and respond to any complaint concerning their activities and shall advise the competent authority of any unresolved complaint.

3. Where complaints concerning working or living conditions on board ships are brought to the attention of the recruitment and placement services, they shall forward such complaints to the appropriate authority.

4. Nothing in this Convention shall prevent the seafarer from bringing any complaint directly to the appropriate authority.

Article 7

This Convention revises the Placing of Seamen Convention, 1920.

Article 8

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 9

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. Sve službe za zapošljavanje i raspoređivanje osigurat će:

(a) da je bilo koji pomorac kojeg su zaposlili ili rasporedili kvalificiran i da ima dokumente koji su mu potrebni za odnosni posao;

(b) da ugovori o radu i odredbe ugovora budu u skladu s primjenjivim zakonima i propisima i kolektivnim ugovorima;

(c) da pomorci budu obaviješteni o svojim pravima i obvezama iz njihovih ugovora o radu i odredbi ugovora prije ili tijekom postupka zapošljavanja;

(d) da se dogovore odgovarajući mehanizmi koji bi omogućili pomorcima ispitivanje njihovih ugovora o radu i odredaba ugovora prije i nakon potpisivanja, te da pomorci dobiju primjerak ugovora o radu.

3. Ništa u stavku 2. neće se tumačiti kao smanjivanja obveza i odgovornosti brodovlasnika ili zapovjednika.

Članak 6.

1. Nadležno tijelo osigurat će postojanje odgovarajućih mehanizama i postupaka za istraživanje primjedbi, u slučaju potrebe, koje se odnose na aktivnosti službi za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca, uključujući, prema svakom pojedinom slučaju, predstavnike brodovlasnika i pomoraca.

2. Sve službe za zapošljavanje i raspoređivanje pomoraca ispitat će i odgovoriti na svaku primjedbu koja se odnosi na njezine aktivnosti, te će nadležno tijelo obavijestiti o bilo kojoj neriješenoj primjedbi.

3. Kada se službama za zapošljavanje i raspoređivanje iznesu primjedbe koje se odnose na radne ili životne uvjete na brodovima, one će proslijediti takve primjedbe odgovarajućem tijelu.

4. Ništa u ovoj Konvenciji ne sprječava pomorca da podnese bilo kakvu primjedbu izravno nadležnom tijelu.

Članak 7.

Ova Konvencija revidira Konvenciju o namještenju pomoraca iz 1920. godine.

Članak 8.

Formalna ratifikacija ove Konvencije priopćit će se radi registracije generalnom direktoru Međunarodnog ureda rada.

Članak 9.

1. Ova Konvencija obvezivat će isključivo one članice Međunarodne organizacije rada čije su ratifikacije registrirane kod generalnog direktora.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

4. The ratification by a Member of this Convention shall, as from the date it has come into force, constitute an act of immediate denunciation of the Placing of Seamen Convention, 1920.

Article 10

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 11

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications and denunciations communicated by the Members of the Organization.

2. When notifying the Members of the Organization of the registration of the second ratification, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention shall come into force.

Article 12

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations, for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

2. Stupit će na snagu dvanaest mjeseci od datuma kad generalni direktor registrira ratifikaciju dviju članica.

3. Nakon toga, ova će Konvencija stupiti na snagu za bilo koju članicu dvanaest mjeseci nakon datuma registracije njezine ratifikacije.

4. Ratifikacija ove Konvencije od strane članica će, od datuma njezinog stupanja na snagu, predstavljati akt momentalnog otkazivanja Konvencije o namještenju pomoraca iz 1920. godine.

Članak 10.

1. Članica koja je ratificirala ovu Konvenciju može je otkazati nakon perioda od deset godina od datuma kada je Konvencija prvi puta stupila na snagu, aktom o kojem će izvijestiti generalnog direktora Međunarodnog ureda rada zaduženog za registraciju. Ovakvo otkazivanje neće imati učinka prije isteka godine dana nakon datuma njezinog registriranja.

2. Svaka članica koja je ratificirala ovu Konvenciju i koja nije, unutar godine dana koja slijedi nakon isteka perioda od deset godina navedenog u prethodnom stavku, iskoristila pravo na otkazivanje navedeno u ovom članku, bit će obvezna tijekom još jednog perioda od deset godina te, nakon toga, može otkazati ovu Konvenciju po isteku svakog takvog perioda od deset godina pod uvjetima navedenim u ovom članku.

Članak 11.

1. Generalni direktor Međunarodnog ureda rada obavijestit će pisanim putem sve članice Međunarodne organizacije rada o registraciji svih ratifikacija i otkazima o kojima su izvijestile članice organizacije.

2. Prilikom obavještanja članica organizacije o registraciji druge ratifikacije, generalni direktor će skrenuti pažnju članica organizacije na datum kada Konvencija stupa na snagu.

Članak 12.

Generalni direktor Međunarodnog ureda rada obavijestit će Glavnog tajnika Ujedinjenih naroda o registraciji sukladno članku 102. Povelje Ujedinjenih naroda, o potpunim pojedinostima svih ratifikacija i aktima otkazivanja koje je registrirao generalni direktor sukladno odredbama prethodnih članaka.

Article 13

At such times as it may consider necessary, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 14

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides -

(a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 10 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

(b) as from the date when the new revising Convention comes into force, this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 15

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative

Članak 13.

Kada se bude smatralo potrebnim, upravno tijelo Međunarodne organizacije rada predat će Glavnoj konferenciji izvješće o provedbi ove Konvencije i ispitat će potrebu stavljanja na dnevni red konferencije pitanje njezinog revidiranja u cijelosti ili djelomično.

Članak 14.

1. Ako Konferencija usvoji novu Konvenciju koja bi revidirala postojeću Konvenciju u cijelosti ili djelomično, tada će, osim ako nova Konvencija ne nalaže drugačije -

(a) ratifikacija nove revidirajuće Konvencije od strane članica *ipso iure* uključivati momentalno otkazivanje ove Konvencije, ne utječući na odredbe članka 10. iz gornjeg teksta, i to ako i kada nova revidirajuća Konvencija stupi na snagu;

(b) od datuma kada nova revidirajuća Konvencija stupi na snagu, ova Konvencija prestati biti otvorena za ratifikaciju od strane članica.

2. Ova će Konvencija u svakom slučaju ostati na snazi u svome sadašnjem obliku i sadržaju za one članice koje su je ratificirale, a nisu ratificirale revidirajuću Konvenciju.

Članak 15.

Engleska i francuska verzija teksta ove Konvencije jednako su mjerodavne.

Prevela:

doc.dr.sc. Dorotea Ćorić

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

**PROTOCOL OF 2003 TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN
INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL
POLLUTION DAMAGE, 1992**

Text adopted by the Conference

THE CONTRACTING STATES TO THE PRESENT PROTOCOL,
BEARING IN MIND the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (hereinafter “the 1992 Liability Convention”),

HAVING CONSIDERED the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (hereinafter “the 1992 Fund Convention”),

AFFIRMING the importance of maintaining the viability of the international oil pollution liability and compensation system,

NOTING that the maximum compensation afforded by the 1992 Fund Convention might be insufficient to meet compensation needs in certain circumstances in some Contracting States to that Convention,

RECOGNIZING that a number of Contracting States to the 1992 Liability and 1992 Fund Conventions consider it necessary as a matter of urgency to make available additional funds for compensation through the creation of a supplementary scheme to which States may accede if they so wish,

BELIEVING that the supplementary scheme should seek to ensure that victims of oil pollution damage are compensated in full for their loss or damage and should also alleviate the difficulties faced by victims in cases where there is a risk that the amount of compensation available under the 1992 Liability and 1992 Fund Conventions will be insufficient to pay established claims in full and that as a consequence the International Oil Pollution Compensation Fund, 1992, has decided provisionally that it will pay only a proportion of any established claim,

CONSIDERING that accession to the supplementary scheme will be open only to Contracting States to the 1992 Fund Convention,

Have agreed as follows:

**PROTOKOL IZ 2003. GODINE UZ MEĐUNARODNU
KONVENCIJU O OSNIVANJU MEĐUNARODNOG FONDA
ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992.
GODINE**

Tekst usvojen na Konferenciji

DRŽAVE UGOVORNICE OVOGA PROTOKOLA,

IMAJUĆI NA UMU Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine (dalje u tekstu "Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine"),

RAZMOTRIVŠI Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine (dalje u tekstu "Konvencija o Fondu iz 1992. godine"),

POTVRĐUJUĆI važnost održavanja djelotvornim međunarodnog sustava odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja uljem,

OPAŽAJUĆI da bi maksimalna naknada štete prema Konvenciji o Fondu iz 1992. godine mogla biti nedovoljna da se udovolji potrebama za naknadom štete u određenim okolnostima u nekim državama ugovornicama te Konvencije,

PRIZNAJUĆI da mnoge države ugovornice Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencije o Fondu iz 1992. godine smatraju nužnim hitno staviti na raspolaganje dodatne fondove za naknadu štete osnivanjem dopunskog sustava kojemu države mogu pristupiti ukoliko žele,

VJERUJUĆI da bi dopunski sustav trebao nastojati žrtvama štete zbog onečišćenja uljem osigurati potpunu naknadu za njihov gubitak ili štetu i također umanjiti poteškoće s kojima se susreću u slučajevima kada postoji rizik da raspoloživi iznos naknade štete prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine i Konvenciji o Fondu iz 1992. godine ne bude dostatan da se u potpunosti isplate utvrđene tražbine pa stoga Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine odluči privremeno isplatiti samo dio utvrđene tražbine,

UZIMAJUĆI U OBZIR da će pristupanje dopunskom sustavu biti otvoreno samo državama ugovornicama Konvencije o Fondu iz 1992. godine,
sporazumjele su se o sljedećem:

General provisions

Article 1

For the purposes of this Protocol:

1 “1992 Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992;

2 “1992 Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992;

3 “1992 Fund” means the International Oil Pollution Compensation Fund, 1992, established under the 1992 Fund Convention;

4 “Contracting State” means a Contracting State to this Protocol, unless stated otherwise;

5 When provisions of the 1992 Fund Convention are incorporated by reference into this Protocol, “Fund” in that Convention means “Supplementary Fund”, unless stated otherwise;

6 “Ship”, “Person”, “Owner”, “Oil”, “Pollution Damage”, “Preventive Measures” and “Incident” have the same meaning as in article I of the 1992 Liability Convention;

7 “Contributing Oil”, “Unit of Account”, “Ton”, “Guarantor” and “Terminal installation” have the same meaning as in article 1 of the 1992 Fund Convention, unless stated otherwise;

8 “Established claim” means a claim which has been recognised by the 1992 Fund or been accepted as admissible by decision of a competent court binding upon the 1992 Fund not subject to ordinary forms of review and which would have been fully compensated if the limit set out in article 4, paragraph 4, of the 1992 Fund Convention had not been applied to that incident;

9 “Assembly” means the Assembly of the International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, 2003, unless otherwise indicated;

10 “Organization” means the International Maritime Organization;

11 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

1 An International Supplementary Fund for compensation for pollution damage, to be named “The International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, 2003” (hereinafter “the Supplementary Fund”), is hereby established.

2 The Supplementary Fund shall in each Contracting State be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and

Opće odredbe

Članak 1.

U svrhe ovoga Protokola:

1. Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine” označuje Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine;

2. “Konvencija o Fondu iz 1992. godine” označuje Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine;

3. “Fond iz 1992. godine” označuje Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine osnovan u skladu s Konvencijom o Fondu iz 1992. godine;

4. “Država ugovornica” označuje državu ugovornicu ovoga Protokola, ukoliko nije drugačije navedeno;

5. Kada ovaj Protokol preuzima odredbe Konvencije o Fondu iz 1992. godine “Fond” u toj konvenciji označuje “Dopunski fond”, ukoliko nije drugačije navedeno;

6. “Brod”, “Osoba”, “Vlasnik”, “Ulje”, “Šteta zbog onečišćenja”, “Zaštitne mjere” i “Nezgodu” imaju isto značenje kao u članku I. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine;

7. “Ulje koje podliježe doprinosu”, “Obračunska jedinica”, “Tona”, “Jamac” i “Prihvatno postrojenje” imaju isto značenje kao u članku 1. Konvencije o Fondu iz 1992. godine, ukoliko nije drugačije navedeno;

8. “Utvrđena tražbina” označuje tražbinu koju je priznao Fond iz 1992. godine ili se smatra priznatom na temelju odluke nadležnog suda koja je obvezujuća za Fond iz 1992. godine i protiv koje se ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi, a bila bi u potpunosti naknađena da se na odnosnu nezgodu ne primjenjuje ograničenje određeno člankom 4. stavkom 4. Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

9. “Skupština” označuje Skupštinu Međunarodnog dopunskog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 2003. godine, ako nije drugačije određeno;

10. “Organizacija” označuje Međunarodnu pomorsku organizaciju;

11. “Glavni tajnik” označuje glavnog tajnika Organizacije.

Članak 2.

1. Ovime se osniva Međunarodni dopunski fond za naknadu štete zbog onečišćenja pod nazivom “Međunarodni dopunski fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 2003. godine (dalje u tekstu “Dopunski fond”).

2. Dopunskom fondu će se u svakoj državi ugovornici priznati svojstvo pravne osobe koja na temelju zakona odnosne države može preuzimati prava i obveze i biti

of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each Contracting State shall recognize the Director of the Supplementary Fund as the legal representative of the Supplementary Fund.

Article 3

This Protocol shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and
 - (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Supplementary Compensation

Article 4

1 The Supplementary Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for an established claim for such damage under the terms of the 1992 Fund Convention, because the total damage exceeds, or there is a risk that it will exceed, the applicable limit of compensation laid down in article 4, paragraph 4, of the 1992 Fund Convention in respect of any one incident.

- 2 (a) The aggregate amount of compensation payable by the Supplementary Fund under this article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount together with the amount of compensation actually paid under the 1992 Liability Convention and the 1992 Fund Convention within the scope of application of this Protocol shall not exceed 750 million units of account.
- b) The amount of 750 million units of account mentioned in paragraph 2(a) shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date determined by the Assembly of the 1992 Fund for conversion of the maximum amount payable under the 1992 Liability and 1992 Fund Conventions.

3 Where the amount of established claims against the Supplementary Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 2, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under this Protocol shall be the same for all claimants.

strankom u postupcima pred sudovima te države. Svaka država ugovornica priznat će direktora Dopunskog fonda kao zakonskog zastupnika Dopunskog fonda.

Članak 3.

Ovaj se Protokol primjenjuje isključivo:

- (a) na štetu uslijed onečišćenja prouzročenu:
 - (i) na području države ugovornice, uključujući njezino teritorijalno more, i
 - (ii) u gospodarskom pojasu države ugovornice uspostavljenom u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država ugovornica nije uspostavila takav pojas u prostoru koji se nalazi izvan njezinog teritorijalnoga mora i uz njega, a koji je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom, ali ne širem od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnoga mora;
- (b) na zaštitne mjere, bilo gdje poduzete, radi sprečavanja ili umanjavanja takve štete.

Dopunska naknada štete

Članak 4.

1. Dopunski fond će isplatiti naknadu štete svakoj osobi koja pretrpi štetu zbog onečišćenja ako ta osoba nije mogla ostvariti potpunu i odgovarajuću naknadu za utvrđenu tražbinu za takvu štetu na temelju odredaba Konvencije o Fondu iz 1992. godine, budući da ukupna šteta prelazi ili postoji opasnost da će prijeći granicu naknade određenu u članku 4. stavku 4. Konvencije o Fondu iz 1992. godine, koja se primjenjuje za svaku pojedinu nezgodu,

- 2. (a) Ukupan iznos naknade štete koju Dopunski fond isplaćuje na temelju ovoga članka ograničen je za svaku pojedinu nezgodu, tako da zbroj toga iznosa i iznosa stvarno isplaćene naknade na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencije o Fondu iz 1992. godine unutar područja primjene ovoga Protokola neće prijeći 750 milijuna obračunskih jedinica.
- (b) Iznos od 750 milijuna obračunskih jedinica naveden u stavku 2(a) preračunat će se u domaću valutu na osnovi vrijednosti te valute u odnosu na Posebna prava vučenja na datum koji je Skupština Fonda iz 1992. godine odredila za preračunavanje maksimalnog iznosa koji se može isplatiti na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

3. Kada iznos utvrđenih tražbina prema Dopunskom fondu premaši ukupan iznos naknade štete koji se isplaćuje na temelju stavka 2., raspoloživi se iznos raspodjeljuje tako da omjer između svake utvrđene tražbine i iznosa naknade koju potražitelj stvarno naplati na temelju ovoga Protokola bude isti za sve potražitelje.

4 The Supplementary Fund shall pay compensation in respect of established claims as defined in article 1, paragraph 8, and only in respect of such claims.

Article 5

The Supplementary Fund shall pay compensation when the Assembly of the 1992 Fund has considered that the total amount of the established claims exceeds, or there is a risk that the total amount of established claims will exceed the aggregate amount of compensation available under article 4, paragraph 4, of the 1992 Fund Convention and that as a consequence the Assembly of the 1992 Fund has decided provisionally or finally that payments will only be made for a proportion of any established claim. The Assembly of the Supplementary Fund shall then decide whether and to what extent the Supplementary Fund shall pay the proportion of any established claim not paid under the 1992 Liability Convention and the 1992 Fund Convention.

Article 6

1 Subject to article 15, paragraphs 2 and 3, rights to compensation against the Supplementary Fund shall be extinguished only if they are extinguished against the 1992 Fund under article 6 of the 1992 Fund Convention.

2 A claim made against the 1992 Fund shall be regarded as a claim made by the same claimant against the Supplementary Fund.

Article 7

1 The provisions of article 7, paragraphs 1, 2, 4, 5 and 6, of the 1992 Fund Convention shall apply to actions for compensation brought against the Supplementary Fund in accordance with article 4, paragraph 1, of this Protocol.

2 Where an action for compensation for pollution damage has been brought before a court competent under article IX of the 1992 Liability Convention against the owner of a ship or his guarantor, such court shall have exclusive jurisdictional competence over any action against the Supplementary Fund for compensation under the provisions of article 4 of this Protocol in respect of the same damage. However, where an action for compensation for pollution damage under the 1992 Liability Convention has been brought before a court in a Contracting State to the 1992 Liability Convention but not to this Protocol, any action against the Supplementary Fund under article 4 of this Protocol shall at the option of the claimant be brought either before a court of the State where the Supplementary Fund has its headquarters or before any court of a Contracting State to this Protocol competent under article IX of the 1992 Liability Convention.

3 Notwithstanding paragraph 1, where an action for compensation for pollution damage against the 1992 Fund has been brought before a court in a Contracting State

4. Dopunski fond će plaćati naknadu za utvrđene tražbine, kako su definirane u članku 1. stavku 8., i samo za takve tražbine.

Članak 5.

Dopunski fond će isplatiti naknadu štete ako Skupština Fonda iz 1992. godine procijeni da ukupan iznos utvrđenih tražbina prelazi ili postoji opasnost da će prijeći ukupan iznos naknade koji je na raspolaganju prema odredbama članka 4. stavka 4. Konvencije o Fondu iz 1992. godine i ako, uslijed toga, Skupština Fonda iz 1992. godine odluči da će se privremeno ili konačno naknađivati samo dio svake utvrđene tražbine. Skupština Dopunskog fonda će zatim odlučiti da li će i u kojem opsegu Dopunski fond isplatiti dio svake tražbine koja nije isplaćena po Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine i Konvenciji o Fondu iz 1992. godine.

Članak 6.

1. Uzimajući u obzir odredbe članka 15. stavka 2. i 3. prava na naknadu štete iz Dopunskog fonda se gasu samo ukoliko se na temelju članka 6. Konvencije o Fondu iz 1992. godine ugase prava na naknadu iz Fonda iz 1992. godine.

2. Tražbina prema Fondu iz 1992. godine smatrat će se tražbinom istoga potražitelja prema Dopunskom fondu.

Članak 7.

1. Odredbe članka 7. stavka 1., 2., 4., 5. i 6. Konvencije o Fondu iz 1992. godine primjenjivat će se na tužbe za naknadu štete podnesene protiv Dopunskog fonda u skladu s člankom 4. stavkom 1. ovoga Protokola.

2. U slučaju kada je tužba za naknadu štete zbog onečišćenja podnesena sudu nadležnome na temelju članka IX. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine protiv vlasnika broda ili njegova jamca, taj sud je isključivo nadležan rješavati svaku tužbu protiv Dopunskog fonda za naknadu u pogledu iste štete prema odredbama članka 4. ovoga Protokola. Međutim, kada je tužba za naknadu štete zbog onečišćenja na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine podnesena sudu države koja je ugovornica Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine, ali nije ugovornica ovoga Protokola, svaka tužba protiv Dopunskog fonda, na temelju članka 4. ovoga Protokola, bit će po izboru tužitelja podnesena nadležnom sudu države u kojoj se nalazi sjedište Dopunskog fonda ili bilo kojem sudu države ugovornice ovoga Protokola koji je nadležan prema odredbama članka IX. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

3. Bez obzira na stavak 1., u slučaju kada je tužba protiv Fonda iz 1992. godine za naknadu štete zbog onečišćenja podnesena sudu u državi koja je ugovornica Konven-

to the 1992 Fund Convention but not to this Protocol, any related action against the Supplementary Fund shall, at the option of the claimant, be brought either before a court of the State where the Supplementary Fund has its headquarters or before any court of a Contracting State competent under paragraph 1.

Article 8

1 Subject to any decision concerning the distribution referred to in article 4, paragraph 3 of this Protocol, any judgment given against the Supplementary Fund by a court having jurisdiction in accordance with article 7 of this Protocol, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each Contracting State on the same conditions as are prescribed in article X of the 1992 Liability Convention.

2 A Contracting State may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognized and enforced at least to the same extent as under paragraph 1.

Article 9

1 The Supplementary Fund shall, in respect of any amount of compensation for pollution damage paid by the Supplementary Fund in accordance with article 4, paragraph 1, of this Protocol, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy under the 1992 Liability Convention against the owner or his guarantor.

2 The Supplementary Fund shall acquire by subrogation the rights that the person compensated by it may enjoy under the 1992 Fund Convention against the 1992 Fund.

3 Nothing in this Protocol shall prejudice any right of recourse or subrogation of the Supplementary Fund against persons other than those referred to in the preceding paragraphs. In any event the right of the Supplementary Fund to subrogation against such person shall not be less favourable than that of an insurer of the person to whom compensation has been paid.

4 Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the Supplementary Fund which may exist, a Contracting State or agency thereof which has paid compensation for pollution damage in accordance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Protocol.

Contributions

Article 10

1 Annual contributions to the Supplementary Fund shall be made in respect of each Contracting State by any person who, in the calendar year referred to in article 11, paragraph 2(a) or (b), has received in total quantities exceeding 150,000 tons:

cije o Fondu iz 1992. godine ali nije ugovornica ovoga Protokola, svaka tužba koja je povezana, a podnosi se protiv Dopunskog fonda, podnijet će se, po izboru tužitelja, ili sudu države u kojoj se nalazi sjedište Dopunskog fonda ili bilo kojem sudu u državi ugovornici koji je nadležan na temelju stavka 1.

Članak 8.

1. Bez utjecaja na bilo kakvu odluku o raspodjeli o kojoj je riječ u članku 4. stavku 3. ovoga Protokola, svaka presuda protiv Dopunskog fonda, koju nadležni sud done- se u skladu s člankom 7. ovoga Protokola, kada postane ovršna u državi u kojoj je do- nesena i više se protiv nje u toj državi ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi, priznaje se i ovršna je u svakoj državi ugovornici uz iste uvjete propisane u članku X. Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine.

2. Država ugovornica može primijeniti druge propise za priznavanje i ovrhu pre- suda pod uvjetom da ovi osiguraju da presude budu priznate i ovršne barem u istom opsegu kao što su to na temelju stavka 1.

Članak 9.

1. U pogledu bilo kojega iznosa naknade za štetu zbog onečišćenja koji je Dopunski fond isplatio u skladu s člankom 4. stavkom 1. ovoga Protokola, Dopunski fond subroga- cijom stječe prava koja bi osoba kojoj je šteta na taj način naknađena imala na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. godine u postupku protiv vlasnika ili njegova jamca.

2. Dopunski fond subrogacijom stječe prava koja bi osoba kojoj je Dopunski fond naknadio štetu imala na temelju Konvencije o Fondu iz 1992. godine u postupku pro- tiv Fonda iz 1992. godine.

3. Nijedna odredba ovoga Protokola neće utjecati na pravo regresa ili subrogacije Dopunskog fonda prema osobama koje nisu spomenute u prethodnom stavku. U sva- kom slučaju pravo Dopunskog fonda na subrogaciju prema takvoj osobi neće biti manje povoljno od prava osiguratelja osobe kojoj je isplaćena naknada štete.

4. Bez utjecaja na bilo koje drugo pravo na subrogaciju ili regres prema Dopun- skom fondu, koje može postojati, država ugovornica ili agencija koja je isplatila nak- nadu štete zbog onečišćenja u skladu s odredbama nacionalnog prava stječe subroga- cijom prava koja bi osoba kojoj je šteta na taj način naknađena imala na temelju ovo- ga Protokola.

Doprinosi

Članak 10.

1. Godišnje doprinose Dopunskom fondu za svaku državu ugovornicu uplaćuje osoba koja je tijekom kalendarske godine spomenute u članku 11. stavku 2.(a) ili (b), primila ukupnu količinu koja prelazi 150.000 tona:

- (a) in the ports or terminal installations in the territory of that State contributing oil carried by sea to such ports or terminal installations; and
- (b) in any installations situated in the territory of that Contracting State contributing oil which has been carried by sea and discharged in a port or terminal installation of a non-Contracting State, provided that contributing oil shall only be taken into account by virtue of this sub-paragraph on first receipt in a Contracting State after its discharge in that non-Contracting State.

2 The provisions of article 10, paragraph 2, of the 1992 Fund Convention shall apply in respect of the obligation to pay contributions to the Supplementary Fund.

Article 11

1 With a view to assessing the amount of annual contributions due, if any, and taking account of the necessity to maintain sufficient liquid funds, the Assembly shall for each calendar year make an estimate in the form of a budget of:

(i) *Expenditure*

- (a) costs and expenses of the administration of the Supplementary Fund in the relevant year and any deficit from operations in preceding years;
- (b) payments to be made by the Supplementary Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Supplementary Fund due under article 4, including repayments on loans previously taken by the Supplementary Fund for the satisfaction of such claims;

(ii) *Income*

- (a) surplus funds from operations in preceding years, including any interest;
- (b) annual contributions, if required to balance the budget;
- (c) any other income.

2 The Assembly shall decide the total amount of contributions to be levied. On the basis of that decision, the Director of the Supplementary Fund shall, in respect of each Contracting State, calculate for each person referred to in article 10, the amount of that person's annual contribution:

- (a) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)(a) on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received in the relevant State by such person during the preceding calendar year; and
- (b) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)(b) on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received by such person during the calendar year preceding that in which the incident in question occurred, provided that State was a Contracting State to this Protocol at the date of the incident.

- (a) ulja koje podliježe doprinosu, a dopremljeno je morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na području te države; i
 - (b) ulja koje podliježe doprinosu i smješteno je u prihvatna postrojenja na području te države ugovornice, a dopremljeno je morskim putem i iskrcano u luci ili prihvatnom postrojenju u državi neugovornici, s time da se ulje koje podliježe doprinosu na temelju ove točke uzima u obzir samo pri prvom primanju u državi ugovornici poslije iskrcaja u državi neugovornici.
2. Odredbe članka 10. stavka 2. Konvencije o Fondu iz 1992. godine primjenjuju se u pogledu obveze plaćanja doprinosa Dopunskom fondu.

Članak 11.

1. Da bi se odredila visina godišnjeg doprinosa koji se duguje, ako takav postoji, a uzimajući u obzir potrebu održavanja dovoljno likvidnih fondova, Skupština će za svaku kalendarsku godinu pripremiti prijedlog proračuna, na ovaj način:

(i) *Rashodi*

- (a) troškovi i izdaci za administraciju Dopunskog fonda u odnosnoj godini te svaki manjak koji proizlazi iz poslovanja u proteklim godinama;
- (b) plaćanja koja Dopunski fond mora izvršiti tijekom odnosne godine radi namirivanja tražbina koje Dopunski fond duguje na temelju članka 4., uključujući i otplatu zajmova što ih je Dopunski fond prije uzeo da bi namirio takve tražbine.

(ii) *Prihodi*

- (a) višak sredstava nastao iz poslovanja proteklih godina, uključujući i sve kamate;
- (b) godišnji doprinosi, ako su potrebni da bi se uravnotežio budžet;
- (c) svi ostali prihodi.

2. Skupština će odrediti ukupni iznos doprinosa koje treba prikupiti. Na osnovi te odluke direktor Dopunskog fonda će, u pogledu svake države ugovornice, izračunati za svaku osobu spomenutu u članku 10., visinu njezina godišnjeg doprinosa:

- (a) u slučaju kada je doprinos namijenjen za plaćanja spomenuta u stavku 1(i)(a) na osnovi svote utvrđene za svaku tonu ulja koje podliježe doprinosu što ju je takva osoba primila u toj državi tijekom protekle kalendarske godine; i
- (b) u slučaju kada je doprinos namijenjen za plaćanja spomenuta u stavku 1(i)(b) na osnovi svote utvrđene za svaku tonu ulja koje podliježe doprinosu što ju je takva osoba primila tijekom kalendarske godine koja je prethodila godini u kojoj se nezgoda dogodila, uz uvjet da je država bila ugovornica ovoga Protokola na dan kada se nezgoda dogodila.

3 The sums referred to in paragraph 2 shall be arrived at by dividing the relevant total amount of contributions required by the total amount of contributing oil received in all Contracting States in the relevant year.

4 The annual contribution shall be due on the date to be laid down in the Internal Regulations of the Supplementary Fund. The Assembly may decide on a different date of payment.

5 The Assembly may decide, under conditions to be laid down in the Financial Regulations of the Supplementary Fund, to make transfers between funds received in accordance with paragraph 2(a) and funds received in accordance with paragraph 2(b)

Article 12

1 The provisions of article 13 of the 1992 Fund Convention shall apply to contributions to the Supplementary Fund.

2 A Contracting State itself may assume the obligation to pay contributions to the Supplementary Fund in accordance with the procedure set out in article 14 of the 1992 Fund Convention.

Article 13

1 Contracting States shall communicate to the Director of the Supplementary Fund information on oil receipts in accordance with article 15 of the 1992 Fund Convention provided, however, that communications made to the Director of the 1992 Fund under article 15, paragraph 2, of the 1992 Fund Convention shall be deemed to have been made also under this Protocol.

2 Where a Contracting State does not fulfill its obligations to submit the communication referred to in paragraph 1 and this results in a financial loss for the Supplementary Fund, that Contracting State shall be liable to compensate the Supplementary Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director of the Supplementary Fund, decide whether such compensation shall be payable by that Contracting State.

Article 14

1 Notwithstanding article 10, for the purposes of this Protocol there shall be deemed to be a minimum receipt of 1 million tons of contributing oil in each Contracting State.

2 When the aggregate quantity of contributing oil received in a Contracting State is less than 1 million tons, the Contracting State shall assume the obligations that would be incumbent under this Protocol on any person who would be liable to contribute to the Supplementary Fund in respect of oil received within the territory of that State in so far as no liable person exists for the aggregated quantity of oil received.

3. Iznosi spomenuti u stavku 2. dobivaju se dijeljenjem ukupnog iznosa traženog doprinosa s ukupnom količinom ulja koje podliježe doprinosu, a koje je primljeno u svim državama ugovornicama tijekom odnosne godine.

4. Godišnji doprinos dospijevat će na dan određen Unutrašnjim pravilima Dopunskog fonda. Skupština može odrediti drugi datum uplate.

5. Skupština može odlučiti, pod uvjetima propisanim Financijskim pravilima Dopunskog fonda, o prijenosu između novčanih sredstava primljenih u skladu sa stavkom 2 (a) i novčanih sredstava primljenih u skladu sa stavkom 2(b).

Članak 12.

1. Odredbe članka 13. Konvencije o Fondu primjenjuju se na doprinose Dopunskom fondu.

2. Sama država ugovornica može preuzeti obvezu plaćanja doprinosa Dopunskom fondu u skladu s postupkom izloženim u članku 14. Konvencije o Fondu iz 1992. godine.

Članak 13.

1. Države ugovornice podnosit će direktoru Dopunskog fonda izvješća o zaprimljenom ulju u skladu s člankom 15. Konvencije o Fondu iz 1992. godine, pod uvjetom da se izvješća podnesena Direktoru Fonda iz 1992. godine na temelju članka 15. stavka 2. Konvencije o Fondu iz 1992. godine smatraju podnesenima na temelju ovoga Protokola.

2. Ukoliko država ugovornica ne ispunjava svoju obvezu podnošenja izvješća navedenih u stavku 1., a to rezultira financijskim gubitkom za Dopunski fond, ta je država ugovornica obvezna Dopunskom fondu naknaditi nastali gubitak. Skupština će, na prijedlog direktora Dopunskog fonda, odlučiti hoće li se naknada naplatiti od te države ugovornice.

Članak 14.

1. Bez obzira na odredbe članka 10. jedan milijun tona ulja koje podliježe doprinosu primljenog u svakoj državi ugovornici smatrat će se minimalnom količinom u svrhe ovoga Protokola.

2. Kada je ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu zaprimljenog u državi ugovornici manja od jednog milijuna tona, a ne postoji osoba odgovorna za ukupnu količinu primljenog ulja, država ugovornica preuzet će obveze koje bi na osnovi ovoga Protokola imala svaka osoba dužna uplaćivati doprinos Dopunskom fondu za ulje primljeno na području te države.

Article 15

1 If in a Contracting State there is no person meeting the conditions of article 10, that Contracting State shall for the purposes of this Protocol inform the Director of the Supplementary Fund thereof.

2 No compensation shall be paid by the Supplementary Fund for pollution damage in the territory, territorial sea or exclusive economic zone or area determined in accordance with article 3(a)(ii), of this Protocol, of a Contracting State in respect of a given incident or for preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage, until the obligations to communicate to the Director of the Supplementary Fund according to article 13, paragraph 1 and paragraph 1 of this article have been complied with in respect of that Contracting State for all years prior to the occurrence of that incident. The Assembly shall determine in the Internal Regulations the circumstances under which a Contracting State shall be considered as having failed to comply with its obligations.

3 Where compensation has been denied temporarily in accordance with paragraph 2, compensation shall be denied permanently in respect of that incident if the obligations to communicate to the Director of the Supplementary Fund under article 13, paragraph 1 and paragraph 1 of this article, have not been complied with within one year after the Director of the Supplementary Fund has notified the Contracting State of its failure to report.

4 Any payments of contributions due to the Supplementary Fund shall be set off against compensation due to the debtor, or the debtor's agents.

Organization and administration

Article 16

1 The Supplementary Fund shall have an Assembly and a Secretariat headed by a Director.

2 Articles 17 to 20 and 28 to 33 of the 1992 Fund Convention shall apply to the Assembly, Secretariat and Director of the Supplementary Fund.

3 Article 34 of the 1992 Fund Convention shall apply to the Supplementary Fund.

Article 17

1 The Secretariat of the 1992 Fund, headed by the Director of the 1992 Fund, may also function as the Secretariat and the Director of the Supplementary Fund.

2 If, in accordance with paragraph 1, the Secretariat and the Director of the 1992 Fund also perform the function of Secretariat and Director of the Supplementary Fund, the Supplementary Fund shall be represented in cases of conflict of interests between the 1992 Fund and the Supplementary Fund, by the Chairman of the Assembly.

Članak 15.

1. Ako u državi ugovornici ne postoji osoba koja ispunjava uvjete iz članka 10., država ugovornica će, u svrhu ovoga Protokola, izvijestiti o tome direktora Dopunskog fonda.

2. Dopunski fond neće isplatiti naknadu štete zbog onečišćenja uljem na teritoriju, teritorijalnom moru, ili gospodarskom pojasu ili prostoru države ugovornice uspostavljenom u skladu s člankom 3(a)(ii) ovoga Protokola za određenu nezgodu ili zaštitne mjere, bilo gdje poduzete, radi sprječavanja ili umanjivanja takve štete, dok se u pogledu odnosne države ugovornice ne ispune uvjeti podnošenja izvješća direktoru Dopunskog fonda, u skladu s člankom 13. stavkom 1. i stavkom 1. ovoga članka, za sve godine koje su prethodile nastanku nezgode. Skupština će u Unutrašnjim pravilima odrediti pod kojim će se okolnostima smatrati da je država ugovornica propustila ispuniti svoje obveze.

3. Ako se naknada štete za određenu nezgodu privremeno uskrati u skladu sa stavkom 2., ta će se naknada uskratiti trajno, ukoliko se obveza dostavljanja izvješća direktoru Dopunskog fonda na temelju članka 13. stavka 1. ne ispuni unutar godine dana od dana kada je direktor Dopunskog fonda obavijestio državu ugovornicu o njezinom propustu.

4. Svaki doprinos koji se duuguje Dopunskom fondu odbit će se od naknade štete dužniku ili njegovim opunomoćenicima.

Organizacija i Uprava

Članak 16.

1. Dopunski fond će imati Skupštinu i Tajništvo na čijem se čelu nalazi Direktor.

2. Članci 17. do 20. i članci 28. do 33. Konvencije o Fondu iz 1992. godine primjenjivat će se na Skupštinu, Tajništvo i Direktora Dopunskog fonda.

3. Članak 34. Konvencije o fondu iz 1992. godine primjenjivat će se na Dopunski fond.

Članak 17.

1. Tajništvo Fonda iz 1992. godine i Direktor Fonda iz 1992. godine na njegovom čelu, mogu također obavljati dužnosti Tajništva i Direktora Dopunskog fonda.

2. Ako, u skladu sa stavkom 1., Tajništvo i Direktor Fonda iz 1992. godine također obavljaju dužnosti Tajništva i Direktora Dopunskog fonda, u slučaju sukoba interesa između Fonda iz 1992. godine i Dopunskog Fonda, Dopunski fond će zastupati predsjednik Skupštine.

3 The Director of the Supplementary Fund, and the staff and experts appointed by the Director of the Supplementary Fund, performing their duties under this Protocol and the 1992 Fund Convention, shall not be regarded as contravening the provisions of article 30 of the 1992 Fund Convention as applied by article 16, paragraph 2, of this Protocol in so far as they discharge their duties in accordance with this article.

4 The Assembly shall endeavour not to take decisions which are incompatible with decisions taken by the Assembly of the 1992 Fund. If differences of opinion with respect to common administrative issues arise, the Assembly shall try to reach a consensus with the Assembly of the 1992 Fund, in a spirit of mutual co-operation and with the common aims of both organizations in mind.

5 The Supplementary Fund shall reimburse the 1992 Fund all costs and expenses arising from administrative services performed by the 1992 Fund on behalf of the Supplementary Fund.

Article 18

Transitional provisions

1 Subject to paragraph 4, the aggregate amount of the annual contributions payable in respect of contributing oil received in a single Contracting State during a calendar year shall not exceed 20% of the total amount of annual contributions pursuant to this Protocol in respect of that calendar year.

2 If the application of the provisions in article 11, paragraphs 2 and 3, would result in the aggregate amount of the contributions payable by contributors in a single Contracting State in respect of a given calendar year exceeding 20% of the total annual contributions, the contributions payable by all contributors in that State shall be reduced *pro rata* so that their aggregate contributions equal 20% of the total annual contributions to the Supplementary Fund in respect of that year.

3 If the contributions payable by persons in a given Contracting State shall be reduced pursuant to paragraph 2, the contributions payable by persons in all other Contracting States shall be increased *pro rata* so as to ensure that the total amount of contributions payable by all persons liable to contribute to the Supplementary Fund in respect of the calendar year in question will reach the total amount of contributions decided by the Assembly.

4 The provisions in paragraphs 1 to 3 shall operate until the total quantity of contributing oil received in all Contracting States in a calendar year, including the quantities referred to in article 14, paragraph 1, has reached 1,000 million tons or until a period of 10 years after the date of entry into force of this Protocol has elapsed, whichever occurs earlier.

3. Ne smatra se da Direktor Dopunskog fonda, osoblje i stručnjaci koje je on imenovao, obavljajući svoje dužnosti prema ovome Protokolu i Konvenciji o Fondu iz 1992. godine, krše odredbe članka 30. Konvencije o fondu iz 1992. godine, kako se primjenjuju u članku 16. stavku 2. ovoga Protokola, tako dugo dok svoje dužnosti izvršavaju u skladu s ovim člankom.

4. Skupština će nastojati da ne donosi odluke koje su nespojive s odlukama Skupštine Fonda iz 1992. godine. Ako dođe do različitih mišljenja u pogledu općih administrativnih pitanja, Skupština će pokušati postići suglasnost sa Skupštinom Fonda iz 1992. godine u duhu uzajamne suradnje, imajući na umu zajedničke ciljeve obiju organizacija.

5. Dopunski fond će naknaditi sve troškove i izdatke koje je Fond iz 1992. godine imao prilikom izvršavanja administrativnih usluga u ime Dopunskog Fonda.

Članak 18.

Prijelazne odredbe

1. Uzimajući u obzir stavak 4., ukupan iznos godišnjih doprinosa koje treba uplatiti u odnosu na količinu ulja koje podliježe doprinosu i primljeno je u jednoj državi ugovornici tijekom kalendarske godine, neće prijeći 20% cjelokupnoga iznosa godišnjih doprinosa prema ovom Protokolom za tu kalendarsku godinu.

2. Ako uslijed primjene odredaba članka 11. stavka 2. i 3. ukupan iznos doprinosa koje trebaju uplatiti obveznici u jednoj državi ugovornici u određenoj kalendarskoj godini premaši 20% cjelokupnog godišnjeg doprinosa, doprinosi koje trebaju uplatiti svi obveznici u toj državi bit će umanjeni *pro rata* tako da njihovi ukupni doprinosi iznose 20% cjelokupnog godišnjeg doprinosa u Dopunski fond u odnosu na tu godinu.

3. Ako bi se doprinosi koje trebaju plaćati osobe u određenoj državi ugovornici umanjili u skladu sa stavkom 2., doprinosi koje trebaju plaćati osobe u svim ostalim državama ugovornicama porasli bi *pro rata* kako bi se osiguralo da ukupan iznos doprinosa koje moraju plaćati svi obveznici dužni doprinositi u Dopunski fond za kalendarsku godinu o kojoj je riječ dosegne ukupan iznos doprinosa koji odredi Skupština.

4. Odredbe stavka 1. do 3. primjenjivat će se sve dok ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu primljenoga u svim državama ugovornicama u kalendarskoj godini, uključujući količine spomenute u članku 14. stavku 1., ne dostigne 1000 milijuna tona, ili dok ne prođe razdoblje od 10 godina od dana stupanja na snagu ovoga Protokola, što se prije dogodi.

Final clauses

Article 19

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Protocol shall be open for signature at London from 31 July 2003 to 30 July 2004.

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 Only Contracting States to the 1992 Fund Convention may become Contracting States to this Protocol.

4 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General.

Article 20

Information on contributing oil

Before this Protocol comes into force for a State, that State shall, when signing this Protocol in accordance with article 19, paragraph 2(a), or when depositing an instrument referred to in article 19, paragraph 4 of this Protocol, and annually thereafter at a date to be determined by the Secretary-General, communicate to the Secretary-General the name and address of any person who in respect of that State would be liable to contribute to the Supplementary Fund pursuant to article 10 as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person in the territory of that State during the preceding calendar year.

Article 21

Entry into force

1 This Protocol shall enter into force three months following the date on which the following requirements are fulfilled:

- (a) at least eight States have signed the Protocol without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General; and

Završne odredbe

Članak 19.

Potpisivanje, ratifikacija, prihvata, odobrenje i pristup

1. Ovaj će Protokol biti otvoren za potpisivanje u Londonu od 31. srpnja 2003. godine do 30. srpnja 2004. godine.
2. Države mogu izraziti svoj pristanak da budu vezane ovim Protokolom:
 - (a) potpisivanjem bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja; ili
 - (b) potpisivanjem uz rezervu ratifikacije, prihvata ili odobrenja nakon kojega slijedi ratifikacija, prihvata ili odobrenje; ili
 - (c) pristupom.
3. Samo države ugovornice Konvencije o Fondu iz 1992. godine mogu postati državama ugovornicama ovoga Protokola.
4. Ratifikacija, prihvata, odobrenje ili pristup izvršava se polaganjem isprave s takvim učinkom kod Glavnog tajnika.

Članak 20.

Podaci o ulju koje podliježe doprinosu

Prije nego što ovaj Protokol stupi na snagu za neku državu, ona će prilikom potpisivanja ovoga Protokola u skladu s člankom 19. stavkom 2(a) ili kod polaganja isprave spomenute u članku 19. stavku 4., a nakon toga svake godine na datum koji odredi Glavni tajnik, dostavljati Glavnome tajniku ime i adresu svake osobe koju je ta država zadužila da uplaćuje doprinos Dopunskom fondu prema članku 10. kao i podatke o odnosnim količinama ulja koje podliježe doprinosu, a koje je takva osoba primila na području te države tijekom protekle kalendarske godine.

Članak 21.

Stupanje na snagu

1. Ovaj će Protokol stupiti na snagu tri mjeseca nakon datuma kada su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (a) da je najmanje osam država potpisalo ovaj Protokol bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja ili je kod Glavnoga tajnika položilo svoje isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu; i

(b) the Secretary-General has received information from the Director of the 1992 Fund that those persons who would be liable to contribute pursuant to article 10 have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 450 million tons of contributing oil, including the quantities referred to in article 14, paragraph 1.

2 For each State which signs this Protocol without reservation as to ratification, acceptance or approval, or which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol, after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, the Protocol shall enter into force three months following the date of the deposit by such State of the appropriate instrument.

3 Notwithstanding paragraphs 1 and 2, this Protocol shall not enter into force in respect of any State until the 1992 Fund Convention enters into force for that State.

Article 22

First session of the Assembly

The Secretary-General shall convene the first session of the Assembly. This session shall take place as soon as possible after the entry into force of this Protocol and, in any case, not more than thirty days after such entry into force.

Article 23

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 Contracting States for the purpose of revising or amending this Protocol at the request of not less than one third of all Contracting States.

Article 24

Amendment of compensation limit

1 Upon the request of at least one quarter of the Contracting States, any proposal to amend the limit of the amount of compensation laid down in article 4, paragraph 2 (a), shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

(b) da je Glavni tajnik primio obavijest od Direktora Fonda iz 1992. godine da su osobe koje su obvezne plaćati doprinose prema članku 10. primile tijekom protekle kalendarske godine ukupnu količinu od najmanje 450 milijuna tona ulja koje podliježe doprinosu, uključujući količine navedene u članku 14. stavku 1.

2. Za svaku državu koja potpiše ovaj Protokol bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja ili koja ga ratificira, prihvati, odobri ili mu pristupi, nakon što se ispune uvjeti za njegovo stupanje na snagu navedeni u stavku 1., ovaj će Protokol stupiti na snagu tri mjeseca nakon datuma kada je ta država položila odgovarajuću ispravu.

3. Bez obzira na odredbe stavka 1. i 2., ovaj Protokol neće stupiti na snagu za bilo koju državu prije nego što za tu državu stupi na snagu Konvencija o Fondu iz 1992. godine.

Članak 22.

Prvo zasjedanje Skupštine

Glavni tajnik saziva prvo zasjedanje Skupštine. To se zasjedanje treba održati što prije nakon stupanja na snagu ovoga Protokola, a u svakom slučaju najkasnije trideset dana nakon njegova stupanja na snagu.

Članak 23.

Izmjene i dopune

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu izmjene ili dopune ovoga Protokola.

2. Organizacija će sazvati konferenciju država ugovornica radi izmjene ili dopune ovoga Protokola na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovornica.

Članak 24.

Izmjena granica naknade

1. Na zahtjev najmanje jedne četvrtine država ugovornica Glavni tajnik će svim članicama Organizacije i svim državama ugovornicama dostaviti svaki prijedlog za izmjenu granice naknade određene u članku 4. stavku 2 (a).

2. Svaka izmjena koja je predložena i dostavljena na gore navedeni način, podnijet će se na razmatranje Pravnom odboru Organizacije najmanje šest mjeseci nakon datuma njezina dostavljanja.

3 All Contracting States to 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.

4 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5 When acting on a proposal to amend the limit, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting changes in the monetary values.

6 (a) No amendments of the limit under this article may be considered before the date of entry into force of this Protocol nor less than three years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) The limit may not be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date when this Protocol is opened for signature to the date on which the Legal Committee's decision comes into force.

(c) The limit may not be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in this Protocol multiplied by three.

7 Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of twelve months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force twelve months after its acceptance.

9 All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 26, 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.

10 When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the twelve-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. 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.

3. Sve države ugovornice ovoga Protokola, bez obzira jesu li članice Organizacije, ovlaštene su sudjelovati u postupku razmatranja i usvajanja izmjena pred Pravnim odborom.

4. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država ugovornica koje su nazočne i koje glasuju u Pravnom odboru, proširenome na način predviđen u stavku 3., pod uvjetom da barem jedna polovica država ugovornica bude nazočna u vrijeme glasanja.

5. Kada postupa po prijedlogu za izmjenu granica naknade, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s nezgodama i posebice iznos štete koja proizlazi iz njih, te promjene u novčanim vrijednostima.

6. (a) Nijedna izmjena granice naknade na temelju ovoga članka ne može se razmatrati prije stupanja na snagu ovoga Protokola niti prije nego što proteknu tri godine od datuma stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene na temelju ovoga članka.
- (b) Granica naknade se ne može povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara granici određenoj ovim Protokolom, uvećan za šest posto godišnje, izračunat na složenoj osnovi od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanja do datuma kada odluka Pravnog odbora stupi na snagu.
- (c) Granica naknade ne može se povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara granici određenoj ovim Protokolom, pomnožen s tri.

7. Organizacija će obavijestiti sve države ugovornice o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 4. Smatrat će se da je izmjena usvojena protekom roka od dvanaest mjeseci od datuma obavijesti, osim ako u tom roku najmanje jedna četvrtina država koje su bile države ugovornice u trenutku prihvatanja izmjene u Pravnom odboru, obavijesti Organizaciju da ne prihvća izmjenu, u kojem slučaju je izmjena odbijena i bez učinka.

8. Izmjena za koju se smatra da je prihvaćena u skladu sa stavkom 7. stupit će na snagu dvanaest mjeseci nakon njezina prihvatanja.

9. Izmjena obvezuje sve države ugovornice, osim ako otkazu ovaj Protokol u skladu s člankom 26. stavkom 1. i 2., najmanje šest mjeseci prije stupanja te izmjene na snagu. Takvo otkazivanje proizvodit će učinak kada izmjena stupi na snagu.

10. Kada je izmjena usvojena u Pravnom odboru, ali rok od dvanaest mjeseci za njezino prihvatanje još nije protekao, država koja u tom razdoblju postane ugovornicom bit će vezana tom izmjenom ako ona stupi na snagu. Država koja postane ugovornicom nakon proteka toga razdoblja, bit će vezana izmjenom usvojenom u skladu sa stavkom 7. U slučajevima navedenim u ovome stavku, država postaje vezana izmjenom kada izmjena stupi na snagu ili kada ovaj Protokol stupi na snagu za tu državu, ako je to kasnije.

Article 25

Protocols to the 1992 Fund Convention

1 If the limits laid down in the 1992 Fund Convention have been increased by a Protocol thereto, the limit laid down in article 4, paragraph 2(a), may be increased by the same amount by means of the procedure set out in article 24. The provisions of article 24, paragraph 6, shall not apply in such cases.

2 If the procedure referred to in paragraph 1 has been applied, any subsequent amendment of the limit laid down in article 4, paragraph 2, by application of the procedure in article 24 shall, for the purpose of article 24, paragraphs 6(b) and (c), be calculated on the basis of the new limit as increased in accordance with paragraph 1.

Article 26

Denunciation

1 This Protocol may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which it enters into force for that Contracting State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument 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 Denunciation of the 1992 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention takes effect according to article 34 of that Protocol.

5 Notwithstanding a denunciation of the present Protocol by a Contracting State pursuant to this article, any provisions of this Protocol relating to the obligations to make contributions to the Supplementary Fund with respect to an incident referred to in article 11, paragraph 2(b), and occurring before the denunciation takes effect, shall continue to apply.

Article 27

Extraordinary sessions of the Assembly

1 Any Contracting State may, within ninety days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of

Članak 25.

Protokoli uz Konvenciju o Fondu iz 1992. godine

1. Ako su granice naknade koje je odredila Konvencija o Fondu iz 1992. godine povećane Protokolom, granica naknade određena u članku 4. stavku 2(a) može se povećati za isti iznos na način predviđen u članku 24. U tom slučaju neće se primijeniti odredbe članka 24. stavka 6.

2. Ako se primijeni postupak spomenut u stavku 1., svaka slijedeća izmjena granice određene u članku 4. stavku 2. na način predviđen u članku 24., obračunat će se za potrebe članka 24. stavka 6(b) i (c) na osnovi nove granice uvećane u skladu sa stavkom 1.

Članak 26.

Otkazivanje

1. Svaka država ugovornica može otkazati ovaj Protokol u bilo kojem trenutku nakon što je on za nju stupio na snagu.

2. Otkazivanje se izvršava polaganjem isprave kod Glavnoga tajnika.

3. Otkaz proizvodi učinak dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave o otkazu kod Glavnoga tajnika ili protekom duljeg razdoblja koje bi u toj ispravi moglo biti naznačeno.

4. Otkazi Konvencije o fondu iz 1992. godine smatrat će se otkazom ovoga Protokola. Takav će otkaz proizvoditi učinak istoga datuma kada i otkaz Protokola iz 1992. godine o izmjenama Konvencije o fondu iz 1971. godine u skladu s člankom 34. toga Protokola.

5. Bez obzira na otkazivanje ovoga Protokola od strane neke države ugovornice prema ovome članku, nastavit će se primjenjivati svaka odredba ovoga Protokola koja se odnosi na obveze davanja doprinosa Dopunskom fondu u svezi s nezgodom spomenutom u članku 11. stavku 2. (b) koja se dogodila prije nego što je otkaz počeo proizvoditi učinak.

Članak 27.

Izvanredna zasjedanja Skupštine

1. Svaka država ugovornica može u roku od devedeset dana nakon polaganja isprave o otkazu zbog kojega će se, po njezinu mišljenju, znatno povećati visina do-

contributions for the remaining Contracting States, request the Director of the Supplementary Fund to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director of the Supplementary Fund shall convene the Assembly to meet not later than sixty days after receipt of the request.

2 The Director of the Supplementary Fund may take the initiative to convene an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty days after the deposit of any instrument of denunciation, if the Director of the Supplementary Fund considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions of the remaining Contracting States.

3 If the Assembly at an extraordinary session convened in accordance with paragraph 1 or 2 decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions for the remaining Contracting States, any such State may, not later than one hundred and twenty days before the date on which the denunciation takes effect, denounce this Protocol with effect from the same date.

Article 28

Termination

1 This Protocol shall cease to be in force on the date when the number of Contracting States falls below seven or the total quantity of contributing oil received in the remaining Contracting States, including the quantities referred to in article 14, paragraph 1, falls below 350 million tons, whichever occurs earlier.

2 States which are bound by this Protocol on the day before the date it ceases to be in force shall enable the Supplementary Fund to exercise its functions as described in article 29 and shall, for that purpose only, remain bound by this Protocol.

Article 29

Winding up of the Supplementary Fund

1 If this Protocol ceases to be in force, the Supplementary Fund shall nevertheless:

- (a) meet its obligations in respect of any incident occurring before the Protocol ceased to be in force;
- (b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under paragraph 1(a), including expenses for the administration of the Supplementary Fund necessary for this purpose.

2 The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the Supplementary Fund, including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the Supplementary Fund.

3 For the purposes of this article the Supplementary Fund shall remain a legal person.

prinosu ostalih država ugovornica, zahtijevati od direktora Dopunskog fonda da sazove izvanredno zasjedanje Skupštine. Direktor Dopunskog fonda sazvat će Skupštinu najkasnije u roku od šezdeset dana od dana primitka zahtjeva.

2. Direktor Dopunskog fonda može na vlastitu inicijativu sazvati izvanredno zasjedanje Skupštine u roku šezdeset dana nakon polaganja bilo koje isprave o otkazu, ako smatra da će se zbog toga otkaza znatno povećati visina doprinosa ostalih država ugovornica.

3. Ako na izvanrednom zasjedanju sazvanom u skladu sa stavkom 1. ili 2. Skupština odluči da će se zbog otkaza povećati visina doprinosa ostalih država ugovornica, svaka takva država može, najkasnije sto dvadeset dana prije datuma od kojega takav otkaz proizvodi učinak, otkazati ovaj Protokol s učinkom od istoga datuma.

Članak 28.

Prestanak

1. Ovaj Protokol prestaje biti na snazi na datum kada broj država ugovornica postane manji od sedam ili ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu primljenog u preostalim državama ugovornicama, uključujući količine spomenute u članku 14. stavku 1., bude manja od 350 milijuna tona, što god se prije dogodi.

2. Države koje su vezane ovim Protokolom na dan prije nego što on prestane biti na snazi, omogućit će Dopunskom fondu da izvršava svoje funkcije kao što je predviđeno u članku 29. i, samo u te svrhe, ostat će vezane ovim Protokolom.

Članak 29.

Likvidacija Dopunskog fonda

1. Ako ovaj Protokol prestane biti na snazi, Dopunski fond će ipak:

- (a) izvršavati svoje obveze u pogledu svake nezgode koja se dogodila prije nego što je ovaj Protokol prestao biti na snazi;
- (b) biti ovlašten vršiti svoja prava u pogledu doprinosa u mjeri u kojoj su ti doprinosi potrebni da bi se izvršile obveze na temelju članka 1 (a), uključujući troškove nužne za upravljanje Dopunskim fondom.

2. Skupština će poduzeti sve odgovarajuće mjere za likvidaciju Dopunskog fonda, uključujući ravnopravnu raspodjelu svih preostalih sredstava među osobama koje su dale doprinos u Dopunski fond.

3. U svrhe ovoga članka Dopunski fond ostaje pravna osoba.

Article 30

Depositary

1 This Protocol and any amendments accepted under article 24 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 together with the date thereof
 - (ii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iii) any proposal to amend the limit of the amount of compensation which has been made in accordance with article 24, paragraph 1;
 - (iv) any amendment which has been adopted in accordance with article 24, paragraph 4;
 - (v) any amendment deemed to have been accepted under article 24, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;
 - (vi) the deposit of an instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (vii) any communication called for by any article in this Protocol;
- (b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to the Protocol.

3 As soon as this Protocol enters 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 31

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 sixteenth day of May, two thousand and three.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

Članak 30.

Depozitar

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena na temelju članka 24., položiti će se kod Glavnoga tajnika.

2. Glavni će tajnik:

- (a) izvještavati sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili su mu pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisu ili polaganju nove isprave i njihovom datumu;
 - (ii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;
 - (iii) o svakom prijedlogu za izmjenu granica naknade štete podnesenome u skladu s člankom 24. stavkom 1.;
 - (iv) o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu s člankom 24. stavkom 4.;
 - (v) o svakoj izmjeni za koju se smatra da je usvojena na temelju članka 24. stavka 7. kao i o datumu stupanja na snagu te izmjene u skladu sa stavkom 8. i 9. navedenoga članka;
 - (vi) o polaganju isprave o otkazu ovoga Protokola, kao i o datumu polaganja i datumu kada otkaz stupa na snagu;
 - (vii) o svakom priopćenju koje se traži uz bilo koji članak ovoga Protokola;
- (b) dostavljati ovjerene prijepise ovoga Protokola svim državama potpisnicama i svim državama koje mu pristupe.

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 31.

Jezici

Ovaj je Protokol sastavljen u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, a svaki je tekst jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO U LONDONU šesnaestoga svibnja dvije tisuće treće.

U POTVRDU TOGA su niže potpisani, propisno ovlašteni od svojih odnosnih vlada, potpisali ovaj Protokol.

Prevela:

Vlatka Živojnović

Jadranski zavod HAZU

PROTOKOL IZ 2003. GODINE UZ MEĐUNARODNU KONVENC IJU O OSNIVANJU MEĐUNARODNOG FONDA ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992. GODINE (DOPUNSKI FOND)

Komentarske bilješke

Poseban međunarodni sustav građanske odgovornosti za onečišćenje mora uljem reguliran je odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine (Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine) i Međunarodne konvencije o osnivanu Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine (Konvencija o Fondu iz 1992. godine).

Navedeni sustav stupio je na snagu u svibnju 1996. godine i prihvaćen je u 107 država.

Konvencija o odgovornosti iz 1992. predviđa objektivnu odgovornost brodovlasnika, koja je ograničena po toni broda i događaju, s time da ne može prijeći ukupan iznos od 89 mil. SDR-a (133 mil. \$). Uvodi se obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika tankere do propisane granice odgovornosti i mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.

Uz primarnu odgovornost brodovlasnika, predviđa dopunska financijska odgovornost vlasnika tereta.

Konvencijom o Fondu iz 1992. godine osniva se posebna organizacija pod nazivom Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (Fond).

Zadatak je Fonda da nadoknadi štetu, odnosno nadopuni naknadu štete žrtvama onečišćenja kada prema Konvenciji o odgovornosti ne mogu postići potpunu naknadu.

Potrebna financijska sredstva Fond prikuplja iz doprinosa koju glede pojedine države stranke uplaćuje svaka osoba koja u tijeku kalendarske godini zaprimi više od 150.000 tona ulja koje podliježe doprinosu (sirova nafta i lož ulje), a dopremljena je morskim putem do luke ili prihvatnih uređaja na teritoriju države stranke.

Ukupna svota naknade štete koju Fond isplaćuje jest 203 mil. SDR (301 mil.\$).

Republika Hrvatska pristupila je novom sustavu odgovornosti. Konvencija o odgovornosti iz 1992. godine i Konvencija o Fondu iz 1992. godine za Republiku Hrvatsku stupile su na snagu 12. siječnja 1999. godine. (*Narodne novine-Međunarodni ugovori*, br. 2/1997).

Dio Pomorskog zakonika (*Narodne novine*, br.181/04) koji se odnosi na izvanu- govornu odgovornost za onečišćenje mora uljem usklađen je s prihvaćeni sustavom odgovornosti iz 1992.

Samo nekoliko godina po stupanju na snagu navedenih konvencija nove tankerske nezgode (*Erika 1999, Prestige 2002*) pokazale su da rizik onečišćenja premašuje okvire utvrđenog sustava odgovornosti i naknade.

To se prvenstveno odnosi na pitanje visine odgovornosti, a potom i na druga pitanja u svezi s njegovom djelotvornom primjenom.

U nastojanjima da se osigura postizanje odgovarajuće naknade u slučajevima velikih ekoloških katastrofa, posebna radna grupa Fonda izradila je Nacrt protokola o dopuni Konvencije o Fondu iz 1992. godine koji je i usvojen na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu 2003. godine.

Dodatna naknada plaćala se bi se samo u državama strankama Konvencije o Fondu iz 1992. koje su ratificirale spomenuti Protokol o Dopunskom fondu. Doprinosi bi plaćali uvoznici ulja u odnosnim državama po uzoru na Fond iz 1992. godine što znači osobe koje u tijeku kalendarske godine uvezu više od 150.000 tona sirove nafte i lož ulja.

Maksimalan iznos odgovornosti po događaju prema Protokolu iz 2003. iznosi 750 mil. SDR (1115 mil. \$).

Protokol iz 2003. godine o osnivanju Dopunskog fonda stupio je na snagu u ožujku 2005.

Prema podacima Međunarodnog Fonda iz travnja 2005. Protokol je ratificiralo devet država (Danska, Norveška, Finska, Francuska, Irska, Japan, Njemačka, Španjolska, Portugal) s ukupnom količinom ulja od preko 450 milijuna tona ulja koje podliježu doprinosu.

Glede stajališta naše države prema navedenom Protokolu o osnivanju Dodatnog fonda, mišljenja sam da ga treba prihvatiti.

S obzirom na to da se konvencijski sustav obeštećenja primjenjuje prema mjestu nastanka štete od onečišćenja, u slučaju eventualnog onečišćenja u Jadranu, odnosno na području Republike Hrvatske, u njezinu je interesu da iznosi odgovornosti budu što veći.

Napominjem da prihvatanjem navedenog Protokola iz 2003. godine u slučaju primjene konvencijskog sustava odgovornosti i naknade za slučaj onečišćenja mora uljem osiguravamo mogućnost naknade štete do 750 mil. SDR-a (1 115 mil.).

Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

KUPOPRODAJA BRODA – NEISPUNJENJE UGOVORNE OBVEZE

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje broj: Rev t-173/2002-2, od 3. rujna 2002.

Vijeće: Mr. sc. Jasna Brežanski kao predsjednica vijeća,

Ivan Mikšić, Ljubica Munić, Nenad Perin i Tomo Gložinić kao članovi vijeća

Kupac koristi brod u čiji posjed je došao predajom od prodavatelja na temelju kupoprodajnog ugovora. Neisplata dijela kupoprodajne cijene ne čini korištenje broda od strane kupca neovlaštenim i bespravnim. Kupac za korištenje broda ima valjanu pravnu osnovu (prodaja i predaja u posjed broda), a ona nije prestala time što nije isplatio dio kupoprodajne cijene.

Zbog dužnikovog zakašnjenja vjerovnik ima pravo na zateznu kamatu. Ako je šteta koju je vjerovnik pretrpio zbog dužnikova zakašnjenja veća od iznosa koji bi dobio na ime zatezne kamate, on ima pravo zahtijevati razliku do pune naknade štete.

Tužitelj kao prodavatelj i tuženi kao kupac sklopili su ugovor o prodaji broda. Brod je predan u posjed tuženom, a tuženi nije tužitelju isplatio dio kupoprodajne cijene.

Tužitelj je podnio tužbu, a tužbenim zahtjevom potražuje isplatu preostalog dijela kupoprodajne cijene. Uz to, tužbom potražuje naknadu za neovlašteno korištenje polovice broda jer smatra da mu to pripada kao naknada štete zbog toga što je tuženi kao kupac zakasnio sa isplatom dijela kupoprodajne cijene.

Prvostupanjskom presudom odlučeno je da je tuženik dužan u roku od 8 dana isplatiti tužitelju iznos od 198.000,00 kn sa zakonskom zateznom kamatom koja teče od 1. siječnja 1995. god. do isplate, kao i parnični trošak u iznosu od 36.277,60 kn.

Odbijen je tužbeni zahtjev u dijelu koji glasi: "dužan je tuženik isplatiti iznos od 13.000,00 kn (DEM 3.600) za svaki mjesec neovlaštenog korištenja polovice broda koji nije platio, zajedno sa redovnom i zakonskom zateznom kamatom počevši od 1. siječnja 1995. god., sve do isplate."

Tužitelj je podnio žalbu kojom osporava presudu u dijelu u kojem je njegov tužbeni zahtjev odbijen.

Drugostupanjskom odlukom odbijena je žalba tužitelja kao neosnovana i potvrđena presuda Trgovačkog suda u Splitu br. P-1462/97 od 25. ožujka 1998.

Protiv drugostupanjske presude kojom je odbijena žalba tužitelja i potvrđena prvostupanjska presuda u dijelu kojim je odbijen tužbeni zahtjev reviziju je izjavio tužitelj zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i zbog pogrešne primjene materijalnog prava. Predložio je da se obje nižestupanjske presude u dijelu koji se odnose na odbijanje tužbenog zahtjeva ukinu.

Na reviziju nije odgovoreno. Državni odvjetnik nije se izjasnio o reviziji.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je odlučio da revizije nije osnovana. Revidentovi prigovori nisu osnovani jer su obje nižestupanjske presude (u dijelu koji se pobija revizijom) sastavljene u skladu s odredbama ZPP-a i ne sadrže proturječnost o odlučnim činjenicama između onoga što se u razlozima presude navodi o sadržaju isprava ili zapisnika o iskazima danim u postupku i samih tih isprava i zapisnika. Prema tome u postupku nije počinjena bitna povreda odredaba parničnog postupka, a ne postoji niti bitna povreda odredaba parničnog postupka na koju Vrhovni sud pazi po službenoj dužnosti. Zbog navedenog, sud je ocijenio da nije ostvaren revizijski razlog bitne povrede odredaba parničnog postupka.

U pogledu pravilne primjene materijalnog prava Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da je pravilno stanovište nižestupanijskih sudova da dio tužbenog zahtjeva za koji je tužitelj odbijen, a koji je predmet revizije, nije osnovan.

Eventualno zakašnjenje sa isplatom dijela cijene ne čini korištenje broda bespravnim i neovlaštenim. Naime, imajući u vidu naprijed navedena činjenična utvrđenja, tuženi koristi predmetni brod (polovicu broda) u čiji posjed je došao predajom od tužitelja na temelju kupoprodajnog ugovora. Dakle, tužitelj za korištenje broda ima valjanu pravnu osnovu, a ta pravna osnova nije prestala time što tuženi nije još isplatio dio kupoprodajne cijene tužitelju. I sam tužitelj time što traži ispunjenje kupoprodajnog ugovora isplatom ostatka cijene ne osporava opstojnost tog ugovora. Prema tome, brod je tužitelju prodan i predan u posjed, pa se ne može govoriti o neovlaštenom korištenju tužiteljevog dijela broda.

S obzirom na to, Vrhovni sud Republike Hrvatske je ocijenio da nisu od značaja revidentovi navodi o šteti i visini štete, jer u ovom predmetu revident traži naknadu zbog neovlaštenog korištenja broda (u visini eventualne zakupnine) neosnovano smatrajući da neisplata dijela kupoprodajne cijene ima za posljedicu da tuženi koristi brod neovlašteno i bez pravne osnove.

S obzirom da tužitelj svoj zahtjev za naknadu štete temelji na tvrdnji da mu je nastala šteta zbog zakašnjenja tuženog sa isplatom dijela kupoprodajne cijene, Vrhovni sud Republike Hrvatske iznio je tumačenje da prema odredbi čl. 278. st. 1. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine", broj 53/91, 73/91, 3/94, 7/96 i 112/99 – dalje ZOO) vjerovnik ima pravo na zateznu kamatu bez obzira na to je li pretrpio štetu zbog

dužnikova zakašnjenja, a prema odredbi st. 2. istog članka ako je šteta koju je vjerovnik pretrpio zbog dužnikova zakašnjenja veća od iznosa koji bi dobio na ime zatezne kamate, on ima pravo zahtijevati razliku do potpune naknade štete.

Nižestupanjski sudovi temelje odluku na zaključku da tužitelj nije ni iznio činjenice, a kamoli dokazao da bi u konkretnom slučaju pretrpio neku drugu štetu, osim naprijed navedene, koja bi bila veća od iznosa koji bi dobio na ime zateznih kamata.

Revident je prigovorio takvom zaključku smatrajući da je nastanak štete – notorna činjenica.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da pogrešno smatra revident da postojanje veće štete od iznosa zateznih kamata u smislu odredbe čl. 278. st. 2. ZOO treba smatrati notornim. Naprotiv, u slučaju kada vjerovnik tvrdi da je pretrpio štetu u smislu odredbe čl. 278. st. 2. ZOO postojanje veće štete obavezan je dokazati vjerovnik. Za postojanje potrebe dokazivanja preduvjet je da vjerovnik iznese činjenice koje bi trebalo dokazivati – što znači konkretno navede u čemu se sastoji veća šteta, a to tužitelj u odnosu na zakašnjenje tuženog s ispunjenjem novčane obveze u ovom predmetu nije učinio.

Zbog toga što nisu ispunjeni uvjeti za osnovanost tužbenog zahtjeva u smislu odredbe čl. 278. st. 2. ZOO, stanovište nižestupanjskih sudova Vrhovni sud Republike Hrvatske je u cijelosti prihvatio i zaključio da su nižestupanjski sudovi pravilno primijenili materijalno pravo odbijajući taj dio tužbenog zahtjeva, pa nije ostvaren niti revizijski razlog pogrešne primjene materijalnog prava. Na temelju čl. 393. ZPP revizija tužitelja odbijena je kao neosnovana.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

SALE OF SHIP - NON-FULFILMENT OF CONTRACTUAL OBLIGATION

A buyer uses a ship whose possession he has taken through transfer of ship from the seller under a sale contract. Non-payment of a portion of the purchase price does not render the buyer's use of the ship unauthorized and illegal. The buyer has valid legal grounds for the use of the ship (sale of the ship and transfer of the ship) and this has not discontinued as a result of non-payment of a portion of the purchase price.

The claimant is entitled to penalty interest due to delay in payment by the debtor. If the loss sustained by the claimant as a result of the debtor's delayed payment exceeds the amount of penalty interest, the creditor is entitled to the difference between such amount of penalty interest and full amount of the sustained loss.

OBLIK I BITNI SASTOJCI UGOVORA O ZAKUPU BRODA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje broj: II Rev-97/1994-2 od 2. travnja 1997.

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

Miroslava Vekić, Miljenka Vraničar,

Ivan Mikšić i Tomo Gložinić, kao članovi vijeća

Pisani oblik ugovora o zakupu broda uvjet je njegove pravovaljanosti. Novčana naknada, odnosno zakupnina mora biti sadržana u pisanom ugovoru o zakupu jer je zakupnina bitan sastojak ugovora o zakupu, a pisani oblik ugovora mora sadržavati sve bitne sastojke tog ugovora. Usmeni sporazum u odnosu na iznos zakupnine mogao bi biti pravovaljan samo u slučaju kada bi stranke kroz dulje vrijeme izvršavale ugovor u dijelu koji se odnosi na zakupninu.

Privredni sud Hrvatske, kao drugostupanjski sud je svojom presudom od 18. siječnja 1994. godine, br. Pž-1212/93-2 potvrdio presudu Okružnog privrednog suda u Splitu od 2. ožujka 1993. godine, br. P-7515/91, kojom je raskinut ugovor o zakupu između parničnih stranaka od 2. travnja 1988. godine.

Ugovorom o zakupu tužitelj kao zakupodavac dao je tuženiku kao zakupoprimecu leut "G. ", kajić, plivalicu, 4 ferala, 8 velikih plinskih boca, 300 plastičnih kašeta za ribu, 2 kovana sidra, 3 inbroja 24 mm dužine 250 m, 2 reglera od 12 vati, te 320 kg nafte. Presudama je tuženiku naloženo vratiti spomenute pokretnine, time da bi se mogao osloboditi te obveze isplatom iznosa od 3.000,00 kuna, ali samo u odnosu na kajić. Ujedno je tuženiku naloženo platiti tužitelju iznos od 21.500 DEM u protuvrijednosti u sredstvu plaćanja u Republici Hrvatskoj sa zateznom kamatom na glavicu od po 500 DEM u protuvrijednosti za svaki mjesec počevši od 1. srpnja 1989. do 31. siječnja 1993. godine. S viškom tužbenog zahtjeva u protuvrijednosti iznosa od 7.500 DEM tužitelj je odbijen.

Protiv drugostupanjske presude reviziju je izjavio tuženik zbog pogrešne primjene materijalnog prava i povrede odredbi postupka. U reviziji je naveo, da se drugostupanjski sud poziva na razlog prvostupanjske presude, a prvostupanjska presuda je protuslovna između izreke i obrazloženja, tako da se ne može ispitati, pa je time ostvarena bitna povreda odredbe ZPP iz čl. 354. st. 2. toč. 13. Ističe da se sud poziva na odredbu čl. 665. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, odnosno potrebu pisanog oblika ugovora o zakupu broda, ali svoju odluku temelji na navodno utvrđenoj zakupnini usmenim dogovorom. Sud nije vodio računa o utvrđenom činjeničnom

stanju prema kojem je brod bio u derutnom stanju i neispravan. Predložio je da Vrhovni sud Republike Hrvatske prihvati reviziju, ukine presude nižestupanijskih sudova i predmet vrati na ponovno suđenje.

Protivna strana nije dala odgovor na reviziju, a državni odvjetnik, kojemu je revizija također dostavljena u smislu čl. 390. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", br. 53/91., dalje ZPP), radi očitovanja nije se očitovao na sadržaj revizije.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da je revizija osnovana. Ispitujući pobijanu presudu u smislu čl. 386. ZPP, Vrhovni sud RH je utvrdio da u provedenom postupku po nižestupanijskim sudovima nije ostvarena bitna povreda odredbe ZPP iz čl. 354. st. 2. toč. 10. na što revizijski sud pazi po službenoj dužnosti, međutim, smatra, da revident potpuno osnovano kao razlog za izjavljivanje revizije navodi ostvarenje bitne povrede odredbe ZPP iz čl. 354. st. 2. toč. 13. Pobijana presuda naime ima nedostataka zbog kojih se ne može ispitati. Nisu navedeni razlozi o odlučnim činjenicama, te postoji također protuslovlje u obrazloženju presude, što se posebno odnosi na onaj dio, gdje je riječ o formi ugovora o zakupu broda i bitnim sastojcima ugovora o zakupu broda.

Zaključak nižestupanijskih sudova, koji je osnova za njihove presude je u tome da su stranke sklopile ugovor o zakupu broda. U smislu čl. 664. st. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koji je tada bio na snazi ("Narodne novine", br. 53/91.) ugovor o zakupu broda je takav ugovor s kojim zakupodavac daje zakupoprimcu brod na upotrebu uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti, dakle, zakupnina je bitni sastojak ugovora o zakupu broda. U smislu čl. 665. spomenutog zakona ugovor o zakupu broda mora biti sklopljen u pisanom obliku, te ukoliko nije sklopljen u pisanom obliku nema pravni učinak, ako je određeno da jedan ugovor mora biti sastavljen u pisanom obliku, onda ta pisana forma ugovora mora sadržavati sve bitne sastojke toga ugovora. Iz spomenutog čl. 664. nedvojbeno proizlazi da je zakupnina bitni sastojak ugovora o zakupu. S obzirom na tu odredbu pisani oblik ugovora o zakupu broda je uvjet njegove pravovaljanosti, a ako je to tako onda je i novčana naknada, odnosno zakupnina morala biti sadržaj pisanog ugovora o zakupu. To naročito zbog toga što iz utvrđenog činjeničnog stanja ne proizlazi, da je sporni ugovor o zakupu bio izvršavan u dijelu, koji se odnosi na isplatu zakupnine. Budući da taj dio ugovora nije bio izvršavan, odnosno da zakupnina nije bila plaćana usmeni način ugovaranja zakupnine ne može biti pravovaljan. S obzirom na odredbu da ugovor o zakupu broda mora biti sastavljen u pisanoj formi usmeni sporazum u odnosu na iznos zakupnine mogao bi biti pravovaljan samo u tom slučaju, kada bi stranke kroz dulje vrijeme izvršavale ugovor i u dijelu, koji se odnosi na zakupninu.

U smislu čl. 666. st. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi zakupodavac je dužan predati zakupoprimcu brod u takovu stanju, da se može iskorištavati prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni. Iz utvrđenog činjeničnog stanja ne proizlazi ned-

vojbeno zaključak da se brod, koji je bio predmet pravnog odnosa između stranaka, nalazio u takovom stanju, da je bilo moguće njegovo iskorištavanje prema uobičajenoj namjeni. S obzirom, da je između stranaka sporno je li ugovor o zakupu broda uopće sklopljen ta okolnost nije bez značaja za pravilnu ocjenu pravnog odnosa između stranaka u svezi s primjenom materijalnog prava. U smislu čl. 375. ZPP, drugostupanjski sud je u obrazloženju svoje presude dužan ocijeniti sve žalbene navode, koji su od odlučnog značenja za donošenje zakonite odluke, a to se u ovom slučaju odnosi i na stanje broda s obzirom na ispravnost i mogućnost korištenja, kao i na okolnost plaćanja zakupnine.

Zbog toga je Vrhovni sud Republike Hrvatske na temelju čl. 394. st. 1. ZPP, ukinuo presude nižestupanijskih sudova (Okružnog privrednog suda u Splitu od 2. ožujka 1993. godine, br. P-7515/91. i presudu Privrednog suda Hrvatske od 18. siječnja 1994. godine, br. Pž-1212/93-2) i predmet vratio na ponovno suđenje. U ponovljenom postupku nižestupanijski sudovi trebaju otkloniti spomenute nedostatke, te nakon provedenog postupka sukladno odredbama čl. 7. i 8. ZPP donijeti na zakonu osnovanu odluku.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

FORM AND ESSENTIAL COMPONENTS OF CHARTER BY DEMISE

For a charter by demise to be valid, it shall be drawn up in writing. Monetary compensation, i.e. payment of hire must be the contents of a written charter by demise as payment of hire is an essential component of a charter by demise and a written form of the contract must contain all important components of that agreement. An oral agreement in respect of the payment of hire amount could be valid only if the parties would be defaulting a service contract relating to the charter fee over a longer period of time.

NADLEŽNOST ZA ODLUČIVANJE U SPORU ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG OZLJEDE NA RADU LUČKOG RADNIKA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: Rev-3171/1995-2 od 7. listopada 1998.

Vijeće: Veseljko Šeparović kao predsjednik vijeća,

Jakob Miletić, Vjera Delić, Katarina Buljan i

Miljenka Vraničar kao članovi vijeća

U sporu za naknadu štete u kojem je tužitelj lučki radnik, a tuženi njegov poslodavac, radi ozljede na radu koju je lučki radnik pretrpio prilikom iskrcaja tereta s broda stvarno je nadležan općinski sud.

Tužitelj nije član posade, a tuženi nije brodar, uz to, na ovaj spor se ne primjenjuje plovidbeno pravo, pa sama okolnost što je mjesto nastanka štete brod, ovom sporu ne daje karakter plovidbenog spora za koji bi bio nadležan trgovački sud. Radi se o građansko-pravnom sporu u nadležnosti općinskog suda, a u pitanju je spor za naknadu štete između tužitelja kao radnika i tuženika kao poslodavca za štetu nastalu na radu i u svezi s radom, pa je riječ o radnom sporu.

Predmet spora je zahtjev za naknadu štete tužitelja kao zaposlenika (lučki radnik) protiv tuženika kao poslodavca (DP "L.P.") u svezi ozljede nastale na radu prilikom obavljanja redovnog posla (ukrcaj–iskrcaj tereta).

Presudom Općinskog suda u Metkoviću br. P-151/94 od 29. studenog 1994. g. tuženik je obvezan isplatiti tužitelju na ime nematerijalne štete iznos od 69.000,00 kn sa pripadajućom kamatom od 29. studenog 1994. g. do isplate, te naknaditi tužitelju parnični trošak od 9.280,00 kn.

Presudom Županijskog suda u Dubrovniku br. GŽ-346/95 od 23. kolovoza 1995. g. potvrđena je prvostupajnska presuda.

Protiv drugostupajnske pravomoćne presude tuženik je izjavio reviziju, kojom pobija drugostupajnsku presudu iz svih revizijskih razloga (čl. 385. st. 1. toč. 1. do 3. Zakona o parničnom postupku – "Narodne novine", broj 53/91 i 91/92, dalje ZPP) i predlaže ukidanje nižestupajnskih presuda i dostavljanje predmeta Trgovačkom sudu u Splitu na daljnje rješavanje, podredno preinačavanje drugostupajnske presude i odbijanje tužbenog zahtjeva.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da je revizija djelomično osnovana.

Djelomično je prihvaćena revizija tuženika, preinačena presuda Županijskog suda u Dubrovniku br. GŽ 346/95 od 23. kolovoza 1995. g. tako da preinačena glasi:

"Dužan je tuženik u roku 15 dana i pod prijetnjom ovrhe isplatiti tužitelju na ime naknade štete iznos od 50.000,00 kn sa zakonskom zateznom kamatom od 29. studenog 1994. g. do isplate, te parnični trošak od 6.680,00 kn, dok se za više traženo od daljnjih 19.000,00 kn tužbeni zahtjev odbija kao neosnovan."

U pogledu tužiteljevog revizijskog navoda da je odluku donio stvarno nenadležan sud za postupanje u ovom predmetu, te da je time počinjena bitna povreda odredaba parničnog postupka, Vrhovni sud Republike Hrvatske je istaknuo da tužitelj nije član posade, niti je tuženik brodar, a okolnost što je mjesto nastanka štete brod, ovom sporu ne daje karakter plovidbenog spora za kojeg bi temeljem odredbe čl. 19. toč. 1.b/ Zakona o sudovima ("Narodne novine", broj 3/94, 100/96, 131/97, dalje ZS) bio nadležan trgovački sud. Naprotiv, radi se o građansko-pravnom sporu u nadležnosti općinskog suda (čl. 16. st. 2. toč. 3. ZS), zbog toga ne stoji revizijski prigovor bitne povrede odredaba parničnog postupka iz odredbe čl. 354. st. 2. toč. 4. ZPP (u smislu stvarne nadležnosti trgovačkog suda).

U postupku pred prvostupajnskim sudom je utvrđeno, a ta utvrđenja prihvaća i drugostupajnski sud da je tužitelj ozlijeđen radeći na utovaru brašna u brod. Tom prilikom je došlo do skliznuća nekoliko vreća podignutih dizalicom od kojih je jedna zahvatila tužitelja i ozlijedila ga. Tužitelj se u tom trenutku nije nalazio pod dizalicom već se izmaknuo koliko mu je to omogućavao skučeni manipulativni prostor u kome se uz tužitelja nalazilo još nekoliko radnika koji su radili na utovaru.

Vrhovni sud Republike Hrvatske ocijenio je da su pravilno nižestupajnski sudovi primijenili materijalno pravo kada su obvezali tuženika na naknadu štete, ocijenivši da je odgovoran jer je u pitanju šteta nastala tužitelju kao radniku tuženika na radu i u svezi s radom, pri čemu se odgovornost tuženika temelji na odredbi čl. 6. Zakona o zaštiti na radu ("Narodne novine", broj 19/83, 17/86, 47/89 i 46/92), a prosuđuje se prema kriterijima uzročnosti (objektivnoj odgovornosti). Tijekom postupka nije utvrđeno da bi tužitelj svojim ponašanjem doprinio nastanku štetnog događaja, pa je pravilno otklonjen prigovor isključive odgovornosti tužitelja, odnosno njegove suodgovornosti kao razloga za ekskulpaciju tuženika.

Nižestupajnskim presudama tužitelju je na ime naknade nematerijalne štete dosuđen iznos od 69.000,00 kn od čega iz osnova fizičkih bolova 18.000,00 kn, straha 9.000,00 kn, te duševnih boli zbog smanjenja životnih aktivnosti iznos od 42.000,00 kn. Tuženik je prigovarao visini dosuđenih iznosa smatrajući ih previsokima.

U štetnom događaju tužitelj je zadobio ozljedu vratne kralježnice sa kidanjem žutih ligamenata vrata i kidanjem dugih prednjih ligamenata vratne kralježnice, što je teška tjelesna povreda. Prema nalazu liječnika vještaka kirurga dr. Z.A. vezano za ovu ozljedu tužitelj je trpio fizičke bolove veoma jakog intenziteta prilikom ozljeđivanja pa do ukazivanja liječničke pomoći, bolove srednjeg intenziteta 3–4 tjedna, te potom bolove lakšeg intenziteta 4–6 tjedana. Prilikom ozljeđivanja doživio je

strah jakog intenziteta koji je potom kao strah srednjeg intenziteta bio prisutan 10–15 dana, a onda prešao u strah slabijeg intenziteta i potrajao još 2–3 tjedna. Kao posljedica doživljene ozljede zaostala je ograničena pokretljivost vratne kralježnice u srednjem stupnju što predstavlja smanjenje opće životne i radne sposobnosti tužitelja od 20% za koliko će on u buduću u životu i radu trebati ulagati pojačane napore.

Obzirom na nalaz vještaka, cijeneći vrstu i težinu opisanih ozljeda te s tim u vezi intenzitet i trajanje fizičkih bolova i straha te stupanj smanjenja životne i radne sposobnosti tužitelja, ocjena je Vrhovnog suda RH da su iznosi dosuđeni nižestupajskim presudama iz tih osnova previsoko odmjereni, a na što tuženik s pravom upire u reviziji. Naime, ocjena je Vrhovnog suda da u konkretnom slučaju iznosi od 11.000,00 iz osnova fizičkih bolova, 9.000,00 kn iz osnova straha, te 30.000,00 kn iz osnova duševnih boli zbog smanjenja životnih aktivnosti, ukupno dakle 50.000,00 kn predstavlja primjerenu satisfakciju u smislu odredbe čl. 200 Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine", broj 53/91, 73/91, 3/94 i 7/96) dok bi dosuđivanje većih iznosa bilo protivno cilju i svrsi kojoj je ova naknada namijenjena.

Stoga je Vrhovni sud RH djelomično uvažio reviziju i pobijanu presudu preinačio temeljem odredbe čl. 395. st. 1. ZPP.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

JURISDICTION OVER THE SETTLING OF DISPUTES ARISING FROM THE CLAIMS FOR LOSS CAUSED BY PHYSICAL INJURY OF A DOCK WORKER

The municipal court has jurisdiction over dispute between a dock worker and his employer for loss caused by physical injury sustained by the dock worker while unloading cargo from a ship.

The plaintiff is not a crew member, and the defendant is not the ship operator. Moreover, this dispute is not subject to the maritime law, so the very circumstance that the place of loss is the ship does not give the dispute the character of a maritime dispute, which would come under the jurisdiction of the commercial court. It is a civil-law dispute subject to the jurisdiction of the municipal court and the concerned dispute is about compensation of damage to occupational accident claimed by the dock worker, the plaintiff, from the employer, the defendant, therefore the dispute in question is a labour dispute.

POGORŠANJE RIZIKA ZBOG POSTUPKA ILI PO PRISTANKU OSIGURANIKA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje broj: II Rev -18/1994-2, od 30. kolovoza 1995.

Vijeće: Veseljko Šeparović kao predsjednik vijeća,

Jakob Miletić, Miroslava Vekić, Tomo Gložinić i

Ivan Mikšić kao članovi vijeća

Ako je zbog postupka osiguranika ili po njegovom pristanku došlo do znatnog pogoršanja rizika, osiguratelj nije obvezan nadoknaditi štetu koja se može pripisati takvoj promjeni rizika. Nije odlučno kojim je stupnjem krivnje došlo do znatnog pogoršanja rizika, već je jedino odlučno da je zbog postupka osiguranika ili po njegovu pristanku došlo do znatnog pogoršanja rizika.

Tužitelj je vlasnik pomorskog broda "Otac Duje" kojega je osigurao kod tuženice policom osiguranja pomorskog broda za vrijeme od 1. 1. do 31. 12. 1985. godine. Osigurani iznos za pogonski motor iznosi 4.000.000 tadašnjih dinara uz odbitnu franšizu od 42.500 tadašnjih dinara. Dana 18. 2. 1985. godine dogodio se osigurani slučaj, tj. brod tužitelja doživio je plovidbenu nezgodu - havariju pogonskoga motora. Tužitelj je podnio tužbu, a tužbenim zahtjevom potražuje isplatu osiguranog iznosa. Tuženik je odbio isplatiti osigurani iznos jer smatra da je nastupio razlog za isključenje obveze na isplatu osiguranog iznosa jer:

- tužitelj nije vodio brigu o osiguranom predmetu pažnjom dobrog privrednika, te je havarija broda rezultat neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti ili dotrajalosti broda,

- tužitelj je isplovio brodom radi kočarenja po olujnoj buri (u vrijeme isplavlivanja broda, bura je puhala jačinom od 8, a na udare do 10 bofora),

- prilikom osiguranja broda tužitelj je podosigurao brod (upućuje na pravilo proporcije - čl. 23. Pravila za osiguranje brodova),

- ispunili su se razlozi za samo pridržaj osiguranika (čl. 5/2. Pravila za osiguranje brodova).

Nižestupanjski sudovi su odlučili o osnovanosti tužbenog zahtjeva tužitelja nakon utvrđenja:

- motor broda je proizveden 1951. g. i ugrađen u tužiteljev brod 1953. g.,

- osnovni uzrok havarije broda je nepažnja kod montaže ležaja, s time da je razlog havarije i povećano opterećenja motora zbog nužnosti sklanjanja broda u luku Omiš,

- tužitelj je imao uredno izvršen pregled postrojenja od strane "Jugoregistra" na temelju uvida u brodski dnevnik stroja. Na tekuće održavanje (kontrolu ulja, tankova, kontrola temperature ležajeva) kao i kontrolu svega onoga što se može kontrolirati vizualno i dodirrom, a što je inače propisano od strane proizvođača stroja i opreme nije bilo primjedbi,

- propusti koji su u uzročnoj vezi sa nastankom havarije motora ne mogu se pripisati izostanku brige i pažnje koja se može očekivati od svakog čovjeka, pa i od čovjeka prosječnih sposobnosti,

- do havarije motora bi došlo i da je postojao osigurač (za osiguravanja matice od odvijanja),

- motor je mogao uredno raditi i bez osigurača samo da nije bilo povećanog zračenja ležaja, i bez osigurača je bilo moguće obaviti niz vožnji brodom,

- niti jedan od provedenih dokaza nisu upućivali da bi do havarije motora došlo zbog istrošenosti ili dotrajalosti motora,

- tužitelj je drugi dan nakon havarije motora obavijestio tuženika o havariji motora i zajedno s radnikom tuženika bio na licu mjesta,

- vrijednost broskog motora bila je veća nego što je osigurani iznos.

Tužbeni zahtjev je usvojen i presudom Okružnog privrednog suda u Splitu od 26. siječnja 1989. godine, br. P-2087/85 naloženo je tuženiku da u roku od 8 dana platiti tužitelju iznos od dinara 3,885.225,00 zajedno sa kamatama od 19. 3. 1985. godine do isplate po stopi u skladu s Odlukom SIV-a, kao i u istom roku naknadi parnične troškove u iznosu od din. 1,628.174,00.

Protiv prvostupanjske presude žalbu je podnio tuženik. Presudom Privrednog suda Hrvatske od 29. prosinca 1992. godine, br. PŽ- 1267/89, odbijena je žalba tuženika kao neosnovana i potvrđena presuda Okružnog privrednog suda u Splitu.

Protiv pravomoćne presude suda drugog stupnja u dijelu kojim je odbijena žalba tuženika i potvrđena navedena presuda kojom je prihvaćen tužbeni zahtjev i odlučeno o parničnom trošku, reviziju je izjavio tuženik zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i pogrešne primijene materijalnog prava, te predložio da sud reviziju prihvati i pobijani dio presude preinači.

Pravovremenu, potpunu i dopuštenu reviziju tuženika sud prvog stupnja dostavio je primjenom čl. 390. st. 1. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine", br. 53/91. i 91/92. - dalje ZPP) na odgovor tužitelju i na izjašnjavanje nadležnom državnom odvjetništvu. Tužitelj nije odgovorio na izjavljenu reviziju, niti se o istoj izjasnio Državni odvjetnik Republike Hrvatske.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je odlučio da je revizija osnovana.

Revizija tuženika je prihvaćena, te su ukinute presuda Privrednog suda Hrvatske od 29. prosinca 1992. godine, br. PŽ-1267/89. i presuda Okružnog privrednog suda u Splitu od 26. siječnja 1989. godine, br. P-2087/85. i u tom dijelu je predmet vraćen Trgovačkom sudu u Splitu na ponovno suđenje.

Prema ocjeni Vrhovnog suda, utvrđeno činjenično stanje ne predstavlja dovoljnu činjeničnu osnovu za ocjenu osnovanosti svih pravno odlučnih tuženikovih prigovora. Tužitelj je sa tuženikom zaključio ugovor o osiguranju pomorskog broda radi osiguranja rizika iz čl. 2. Pravila za osiguranje pomorskih brodova. Prema shvaćanju Vrhovnog suda revident se kao osiguratelj neosnovano poziva na nastupanje razloga za isključenje naknade štete nastale neposredno ili posredno zbog namjernog postupka osiguranika, te namjernog postupka ili krajnje nepažnje osoba za čije postupke prema samom zakonu odgovara osiguranik (razlog za isključenje propisan je i u čl. 713. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Narodne novine", br. 53/91.). Iz utvrđenog činjeničnog stanja i po ocjeni Vrhovnog suda ne može se zaključiti da bi havarija na brodu bila rezultat bilo namjernog postupanja osiguranika ili namjernog postupanja ili krajnje nepažnje osoba za čije postupke odgovara osiguranik. Revident također neosnovano upućuje na primjenu čl. 723. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi jer je vještačenjem utvrđeno da bi do havarije motora došlo i da je postojao osiguranik matice koja osigurava nekontrolirano odvijanje matice a zbog povećanog zračenja ležaja s time da se prema izričitom izjašnjenju vještaka uočeni propusti koji su u svezi sa havarijom motora ne mogu pripisati izostanku brige i pažnje koja se može očekivati od svakog prosječnog čovjeka.

Zbog navedenih razloga, Vrhovni sud Republike Hrvatske smatra da se ne može prihvatiti osnovanom tvrdnja revidenta da tužitelj za vrijeme trajanja osiguranja nije o osiguranom predmetu vodio brigu s pažnjom dobrog privrednika.

Revident nadalje upućuje na primjenu odredbe čl. 710. st. 2. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi odnosno na čl. 19. Pravila za osiguranje pomorskih brodova.

Člankom 710. st. 2. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi propisano je da ako je zbog postupka osiguranika ili po njegovu pristanku došlo do znatnog pogoršanja rizika osiguratelj nije obvezan nadoknaditi štetu koja se može pripisati takvoj promjeni rizika. Revident je tijekom postupka pred nižim sudovima navodio da je tužitelj kao vlasnik broda (osiguranik) i kao zapovjednik broda isplovio radi kočarenja u vrijeme olujne bure po kojoj se ne isplovljava, te da je takvim postupanjem došlo do znatnog pogoršanja osiguranog rizika jer je zbog potrebe sklanjanja broda u luku Omiš došlo do povećanog opterećenja motora. Osnovanost takvog prigovora nije mogla, po ocijeni Vrhovnog suda, biti ocijenjena kroz primjenu čl. 713. st. 3. Zakona koji propisuje isključenje obveze osiguratelja u slučajevima kada je do nastupanja osiguranog rizika došlo namjerom ili krajnom nepažnjom osoba navedenih u čl. 713. st. 3. Zakona. Prema čl. 710. st. 2. Zakona nije odlučno kojim je stupnjem krivnje došlo do znatnog pogoršanja rizika, već je jedino odlučno da je zbog postupka osiguranika ili po njegovu pristanku došlo do znatnog pogoršanja rizika.

Zbog pogrešne primijene materijalnog prava niži su sudovi propustili utvrditi odlučne činjenice za primjenu čl. 710. st. 2. spomenutog Zakona, tj. je li isplovljivan-

je broda izvršeno u vrijeme kada su, prema tvrdnjama tuženika vremenske prilike bile takve da nisu opravdavale isplovljivanje - bura olujne jačine, te je li isplovljivanje izvršeno odobrenjem osiguranika.

Tuženik je nadalje isticao prigovor u svezi sa primjenom "pravila proporcije" kao posljedice podosiguranja (čl. 703. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi). Navedenom odredbom propisano je da ako je osigurani iznos manji od ugovorene odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta osiguratelj je obvezan nadoknaditi nastalu štetu samo razmjernu odnosu osiguranog iznosa i ugovorene odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta. Niži sudovi, iako utvrđuju da je vrijednost brodskog motora bila veća nego što je osigurani iznos, ne ocjenjuju taj prigovor revidenta. Nadalje, revident je isticao prigovor "samopridržaja osiguranika" u smislu čl. 5/2 Pravila, kao i prigovor povećane stvarne vrijednosti, u svezi s tim primjene čl. 735. st. 2. Zakona po pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi kojim je propisano da ako se zbog popravka broda ili zamjene dijelova znatno poveća stvarna vrijednost broda, od naknade osiguranja odbit će se povećani dio vrijednosti koji je na taj način nastao. Ni osnovanost tog prigovora tuženika niži sudovi nisu cijenili iako je tuženik navodio razloge kojima je opravdavao osnovanost tog prigovora (posebno u žalbi).

Zbog navedenih nedostataka Vrhovni sud nije mogao ispitati pravilnost pobijanih presuda, pa je revizija tuženika primjenom čl. 394. st. 1. i 395. st. 2. ZPP prihvaćena, presude u pobijanom dijelu ukinute i predmet vraćen sudu prvog stupnja na ponovno suđenje. U ponovnom postupku sud prvog stupnja treba otkloniti nedostatke na koje je upozoren rješenjem Vrhovnog suda Republike Hrvatske i nakon toga ponovno odlučiti o osnovanosti tužbenog zahtjeva.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

*RISK INCREASE BY REASON OF AN ACTION OF THE ASSURED OR WITH
HIS CONSENT*

Where by reason of the action of the assured or with his consent, the risk has been substantially increased, the insurer shall not be bound to the indemnity for the loss attributable to such alteration of the risk. It is not decisive what degree of the fault has caused the risk increase, but only that the risk has been substantially increased because of an action of the Assured or with his consent.

VOZARINA – NAČIN OBRAČUNAVANJA

VRHOVNI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: II Rev 49/1994-2 od 19. travnja 1994.

Vijeće: Veseljko Šeparović, kao predsjednik vijeća,
Gordana Gasparini, Ilija Čuljat, Vladimir Drakulić
i Stanislav Plazonić, kao članovi vijeća

Na prijevoz tereta konferencijskim linijskim brodom (conference liner) primjenjuju se konferencijski vozarski stavovi utvrđeni tarifom (freight tariff) i druge odredbe konferencijskog sporazuma. Prema konferencijskoj tarifi za obračun i plaćanje vozarine za izvršeni prijevoz tereta (drvena građa) mjerodavna je zapremina tereta određena prema vanjskim dimenzijama robe na obali, pri čemu se uzimaju vanjske dimenzije vezova, paketa i sl. onako kako oni ulaze u brod.

Presudom Privrednog suda Republike Hrvatske br. Pž-851/93 od 17. lipnja 1993. uvažena je žalba tuženika i preinačena presuda Okružnog privrednog suda u Rijeci br. P-1374/88 od 9. lipnja 1992. tako da je usvojen tužbeni zahtjev za isplatu dinarske protuvrijednosti USA dolara 4.887,71 na ime razlike vozarine za više ukrcani i prevezeni teret drvene građe.

Protiv pravomoćne presude suda drugog stupnja reviziju je izjavio tuženik zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i zbog pogrešne primjene materijalnog prava, te predložio da se pobijana presuda ukine i predmet vrati sudu drugog stupnja na ponovno suđenje. Tužitelj nije odgovorio na reviziju, niti se o reviziji izjasnio Državni odvjetnik Republike Hrvatske.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je odbio reviziju kao neosnovanu.

Nije ostvaren revizijski razlog bitne povrede odredaba parničnog postupka, jer u postupku nema bitne povrede iz čl. 354. st. 2. toč. 10. ZPP, na koju Vrhovni sud Republike Hrvatske, kao revizijski sud pazi po službenoj dužnosti (čl. 386. ZPP), kao ni bitne povrede iz čl. 354. st. 2. toč. 13. ZPP, na koju ukazuje revident. Razlozi presude o odlučnoj činjenici, a to je količina tereta preuzeta na prijevoz i prevezena nisu proturječni. Spor nije o činjenicama, već se svodi na pravno pitanje je li za obračun vozarine mjerodavna komercijalna kubikaža tereta drva, kako to tvrdi tuženik, ili je mjerodavna zapremnina tereta drva određena prema vanjskim dimenzijama vezova, paketa i sl. onako kako oni ulaze u brod. O ovim činjenicama ne postoji proturječje, a odlučivanje o tome koja je od ovih činjenica mjerodavna za obračun i plaćanje vozarine predstavlja pravno pitanje, dakle, tiče se pravilne primjene materijalnog prava.

U pogledu primjene materijalnog prava, revizijski sud je ocijenio da niti taj revizijski razlog (pogrešna primjena materijalnog prava) nije ostvaren.

U ovom pomorskom sporu, radi isplate razlike vozarine za izvršeni prijevoz tereta drva (jelove građe) brodom P. na relaciji R. - D. (putovanje br. 4/85) po teretnici br. 3. od 24. lipnja 1985. sporno je pravno pitanje, je li za obračun i plaćanje vozarine mjerodavna zapremnina tereta određena prema vanjskim dimenzijama vezova, paketa i sl. onako kako oni ulaze u brod ili je mjerodavna komercijalna količina robe izražena u metrima kubičnim.

Utvrđeno je da se sporni prijevoz, sukladno ugovoru o prijevozu, vršio konferencijskim linijskim brodom (*conference liner*). Pojam "*conference liner*" označava brod koji pripada linijskom brodaru, članu brodarske konferencije, uposlen na linijskom pravcu te konferencije, pa se za prijevoz tereta takvim brodovima primjenjuju konferencijski vozaški stavovi utvrđeni tarifom (*freight tariff*) i druge odredbe konferencijskog sporazuma.

Prema konferencijskoj tarifi vozarina se plaća po utvrđenim dimenzijama od strane brodaru i obračunava se po najvećim vanjskim dimenzijama po širini, duljini i visini.

Vještačenjem je utvrđeno da se količina tereta drveta za prijevoz određuje prema zapremnini robe na obali, pri čemu se uzimaju vanjske dimenzije vezova, paketa i sl. onako kako oni ulaze u brod.

Utvrđeno je, također, da je brodar, putem kontrolne kuće J. R., utvrdio da zapremnina spornog tereta, određena na naprijed navedeni način, iznosi 293.622 metara kubičnih.

Slijedi, dakle, da je tuženik za sporni prijevoz bio u obvezi platiti vozarinu prema utvrđenoj zapremnini drveta od 293.622 metara kubičnih, što, obračunato po jedinici zapremnine od 32 USA dolara, daje iznos od USA dolara 9.395,50.

Tuženik je platio dio vozarine u iznosu od USA 4.508,19, pa temeljem odredbe iz čl. 581. st. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Narodne novine" br. 53/91), ostaje u obvezi platiti utuženu razliku od USA dolara 4.887,71.

Vrhovni sud Republike Hrvatske je ocijenio da je u pobijanoj presudi pravilno primijenjeno materijalno pravo kada je tužbeni zahtjev usvojen. Stoga je, na temelju odredbe iz čl. 393. ZPP, revizija kao neosnovana odbijena.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

FREIGHT - CALCULATION METHOD

Carriage of cargo by conference liners shall be subject to conference carriers' rates as specified in the freight tariff and other provisions of the Conference Agreement. According to the conference tariff for calculation and payment of freight for shipment of cargo (timber), the calculation basis shall be the loading capacity determined per external size of cargo ashore where account is taken of external size of bindings, packages etc. the way these are loaded on board.

ISKRCAVANJE ČLANA POSADE ZBOG NARUŠAVANJA SIGURNOSTI PLOVIDBE

VISOKI TRGOVAČKI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: XIV Pž-3350/00 od 9. srpnja 2002.

Vijeće: Zdravko Junačko, mr. sc. Lucija Čimić i Veljko Mudrić

Odbijanjem zapovjednikovog naređenja za vanjskim nadzorom brodske okoline u otežanim uvjetima plovidbe dovedena je u opasnost sigurnost plovidbe, broda i posade. Zapovjednik broda ima pravo člana posade broda koji narušava sigurnost plovidbe udaljiti s posla, a prema potrebi iskrcati ga s broda i vratiti u zemlju. U izvršavanju tog ovlaštenja zapovjednik je dužan poštivati proceduru predviđenu Kolektivnim ugovorom, prema kojem je prije iskrcaja dužan pomorca pisanim putem obavijestiti o namjerama i razlozima otpuštanja, odnosno iskrcaja s broda.

Tužitelj S.Š. iz Stona je sa drugotuženikom Atlantic Conbulk Maritime Corporation, Monrovia, Liberia, Dubrovnik sklopio dana 28. srpnja 1996. ugovor o radu na određeno vrijeme u trajanju od sedam mjeseci, te je u svojstvu kormilara ukrcan na brod Konavle. Tužitelj u tužbi navodi da je dana 11. rujna 1996. godine dolaskom broda u luku New Orelans iskrcan s broda bez ikakvog obrazloženja, a na zahtjev zapovjednika broda i to u pratnji američke policije. Posebno ističe kako se tom prilikom radilo o zapovjednikovoj pogrešci pri provođenju postupka iskrcaja člana posade s broda. Tužbom potražuje naknadu nematerijalne štete zbog pretrpljenog straha i duševnih bolova jer je bez svoje krivnje i bez obrazloženja deportiran iz strane zemlje u pratnji policije.

Prvostupanjski sud (Trgovački sud u Splitu) zaključio je da tužitelj svoj zahtjev temelji na činjenici da je zapovjednik broda prilikom njegovog iskrcaja s broda propustio poštivati kolektivni ugovor, odnosno proceduru iskrcaja propisanu čl. 27. st. e. točka 1 (iv) Nacionalnog kolektivnog ugovora za hrvatske pomorca iz 1996. godine. Naime, zapovjednik broda nije prije iskrcaja obavijestio tužitelja o namjeri i razlozima otpuštanja, odnosno iskrcaja s broda. Međutim, sud smatra da je navedeni propust tuženi sanirao isplatom tužitelju pune plaće kroz ukupno vrijeme na koje se odnosi ugovor o radu, što znači da su se iscrpile za tuženika sve posljedice opisanog propuštanja zapovjednika. U provedenom postupku (posebno iskazu saslušanih svjedoka) sud je utvrdio da se cjelokupno tužiteljevo ponašanje na brodu najblaže može podvesti pod pojam "neprimjereno". Naime, odbijanjem zapovjednikovog naređenja za vanjskim nadzorom brodske okoline u otežanim uvjetima plovidbe, tužitelj je do-

veo u opasnost sigurnost plovidbe, broda i posade, pa je to bio dovoljan razlog za njegov iskrcaj. Tužiteljevo sveukupno ponašanje dalo je povoda zapovjedniku za donošenje odluke o iskrcaju u pratnji uniformiranih i naoružanih osoba. Radi navedenog prvostupanjski sud smatra upravo tužitelja isključivo odgovornim za eventualno pretrpljenu nematerijalnu štetu, radi čega je prvostupanjski sud (Trgovački sud u Splitu) presudom broj P-1047/97 od 17. veljače 2000. godine odbio tužbeni zahtjev tužitelja da mu tuženici isplate kunsku protuvrijednost iznosa USD 60.000, te nadoknade troškove postupka, te je obvezao tužitelja da nadoknadi tuženicima parnični trošak u iznosu od 16.239,00 Kn.

Protiv presude žalbu je podnio tužitelj iz svih zakonskih razloga predviđenih čl. 353. st. 1. Zakona o parničnom postupku (NN br. 53/91 i 91/92). Tužitelj, sada žalitelj u žalbi ističe da ga je zapovjednik iskrcao s broda bez pisane obavijesti i navođenja vrste lošeg ponašanja, radi čega otpuštanje ne može biti razlogom završetka zaposlenja pomorca, sve pozivom na odredbu čl. 27. st. e. točka 1 (iv) Kolektivnog ugovora. Nadalje u žalbi ističe da je nezakonitim iskrcajem pretrpio štetu veću od dvije mjesčne osnovne plaće, odnosno ima pravo na sveukupnu štetu zbog postupanja poslodavca suprotno Kolektivnom ugovoru. Ističe da sud nije poklonio vjeru iskazima svih svjedoka, jer je iskaz svjedoka B. i B. eliminirao, a pisane izjave o događaju date su na traženje zapovjednika nakon tužiteljevog iskrcaja, radi čega i dalje smatra da je njegovo iskrccavanje rezultat samovoljnog i ishitrenog postupka zapovjednika broda, te da nisu postojali opravdani razlozi. Žalitelj smatra da tuženi nisu dokazali da do štete nije došlo njihovom krivnjom, odnosno da je sam tužitelj odgovoran za nastalu štetu. Predložio je da se pobijana presuda ukine i predmet vrati prvostupanjskom sudu na ponovni postupak i odlučivanje.

Tuženi u odgovoru na žalbu pobija navode tužitelja u žalbi i ističe da je sud pravilno utvrdio ponašanje tužitelja iz iskaza svjedoka i drugih dokaza priloženih u spisu, te da zapovjednik nije ishitreno i samovoljno odlučio iskrcati tužitelja sa broda, a za formalni propust zapovjednika broda drugotuženik je izvršio isplatu cjelokupne plaće do kraja ugovorenog vremena, a zatražena pratnja je u skladu sa ponašanjem tužitelja na brodu. Također, tuženi ističe da prvostupanjski sud nije počinio niti jednu povredu odredaba parničnog postupka, a činjenično stanje je u cijelosti utvrdio, te pravilno primijenio materijalno pravo, tuženi u odgovoru na žalbu predlaže da se žalba odbije i pobijana presuda potvrdi.

Drugostupanjski sud (Visoki trgovački sud Republike Hrvatske) odbio je žalbu tužitelja kao neosnovanu i potvrdio prvostupanjsku presudu.

Ispitujući pobijanu presudu u granicama žalbenih razloga sukladno odredbi čl. 365. st. 2. Zakona o parničnom postupku, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske utvrdio je da pobijana presuda nije zahvaćena nekom od bitnih povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. stavak 2. Zakona o parničnom postupku na koje taj sud pazi po službenoj dužnosti.

Sud je uvidom u Kolektivni ugovor za 1996. godinu, odnosno odredbu čl. 27. stavak e. točka 1 (iv) utvrdio, a što među strankama nije ni sporno, da je tuženik odnosno njegov zapovjednik propustio postupiti po istom članku, te prije iskrcaja tužitelja obavijestiti o namjerama i razlozima otpuštanja, odnosno iskrcaja s broda, ali nesporno je među strankama i da je navedeni propust saniran jer je tužitelju isplatio punu plaću za ukupno vrijeme na koje se odnosi Ugovor o radu. Što se tiče žalbenog navoda tužitelja glede njegovog ponašanja na brodu, Visoki trgovački sud uvidom u iskaze svjedoka u spisu, kao i na temelju analize istih iskaza u obrazloženju prvostupanjske presude, nalazi kao pravilnu ocjenu prvostupanjskog suda da je cjelokupno tužiteljevo postupanje na brodu od njegova ukrcaja, bilo razlogom prisilnog iskrcaja s broda. Naime, iz pobijane presude proizlazi da je prvostupanjski sud analizirao iskaz svakog svjedoka, te je upravo ocjenom sadržaja tužiteljeva iskaza, te iskaza saslušanih svjedoka njihovim zasebnim promatranjem kao i dovođenjem u međusobnu vezu, te u vezi sa sadržajem priloženih pisanih izjava u spisu, izveo pravilan zaključak da se tužiteljevo ponašanje na brodu može okvalificirati najblaže kao neprimjereno. Stoga je sud navode tužitelja u tom pravcu ocijenio neosnovanima. Osim toga nije ni sporno da je radi pravilne ocjene tužiteljevog ponašanja prvostupanjski sud pribavio i podatak o stvarnim razlozima iskrcaja od trgovačkog društva Split Shipp Management Ltd. (SSM) od kojeg je dobio dopis – odgovor 2. lipnja 1999. godine kojeg je analizirao u obrazloženju svoje presude. Iz obrazloženja pobijane presude proizlazi, da je prvostupanjski sud ocjenu tužiteljevog ponašanja doveo u vezu i sa specifičnosti života i rada na brodu, dovodeći je u vezu sa odredbama članaka Pomorskog zakonika (čl. 147., čl. 150., čl. 163. st. 1., čl. 166. st. 1., čl. 173. st. 1., čl. 175. i čl. 154.), radi čega su žalbeni navodi tuženika u tom pravcu neosnovani. Naime, već prvim tužiteljevim odbijanjem zapovjednikovog naređenja za vanjskim nadzorom brodske okoline u otežanim uvjetima plovidbe, dovedena je u opasnost sigurnost plovidbe, broda i posade, što je bio dovoljan razlog za njegov iskrcaj, a pored toga i njegovo ponašanje prema ostalim članovima posade kadetu, kuharu i vođi palube. Visoki trgovački sud RH, također, smatra da je zapovjednik broda svojim ovlaštenjima (iskrcajem tužitelja s broda) eliminirao rizik i nesigurnost kojim su brod i posada bili opterećeni. Osim toga, zapovjednik broda je imajući u vidu cjelokupno ponašanje tužitelja na brodu u svrhu sprječavanja svakog tužiteljeva daljnjeg neposluha, odnosno odbijanja naloga za iskrcaj, kao i mogućeg otpora u skladu svojih ovlaštenja odredio pratnju uniformiranih osoba, pa su i u tom pravcu žalbeni navodi tužitelja neosnovani. Što se tiče propuštanja procedure prilikom iskrcaja člana posade u skladu s Kolektivnim ugovorom čl. 27. stavak e. točka 2 (iv), a prema kojoj je brodar – poslodavac prije otpuštanja pismeno trebao obavijestiti pomorca, Visoki trgovački sud RH je prihvatio stav prvostupanjskog suda da takva pogreška ne popravljaju tužiteljev pravni položaj u ovom sporu, odnosno da bi imala značaj u slučaju poništenja odluke

o prestanku njegovog radnog odnosa na određeno vrijeme. Osim toga, iz spisa proizlazi da je upravo zbog propusta zapovjednika broda (pisano obavještanje pomorca prije otpuštanja) tuženik temeljem Kolektivnog ugovora i Ugovora o radu isplatio naknadu tužitelju sukladno citiranoj odredbi (iv točka 1. stavak e. čl. 27. KU), radi čega su neosnovani navodi tužitelja iznijeti i u tom pravcu.

Temeljem provedenog dokaznog postupka Visoki trgovački sud RH ocijenio je ispravnim zaključak prvostupanjskog suda da je tužitelj isključivo odgovoran za svoje ponašanje, odnosno nematerijalnu štetu koja mu je eventualno takvim ponašanjem mogla nastupiti. Naime, zapovjednik broda postupao je u potpunosti u skladu s odredbom čl. 166. st. 1. PZ-a, obzirom da je dužan poduzeti sve mjere za spašavanje osoba i otklanjanje opasnosti, odnosno da je odgovoran za sigurnost broda i reda na brodu (čl. 163. st. 1. PZ-a). Nadalje, navedene radnje zapovjednik broda poduzeo je u skladu s odredbama članka 173. st. 1. a posebno odredbom čl. 175. u svezi čl. 154. PZ-a, prema kojoj odredbi zapovjednik broda ima pravo člana posade broda koji narušava sigurnost plovidbe udaljiti s posla, a prema potrebi, iskrcati ga s broda i vratiti u zemlju.

Stoga je Visoki trgovački sud RH ocijenio da je po pravilno i potpuno utvrđenom činjeničnom stanju odbijanjem tužbenog zahtjeva tužitelja prvostupanjski sud pravilno primijenio materijalno pravo čl. 147., čl. 150., čl. 163. st. 1., čl. 166. st. 1., čl. 173. st. 1., čl. 175., čl. 154. PZ-a, te čl. 27. st. e. točka 1 (iv) Kolektivnog ugovora.

Iz svih iznesenih razloga Visoki trgovački sud RH je temeljem odredbe čl. 368. Zakona o parničnom postupku žalbu tužitelja odbio kao neosnovanu i potvrdio pobjedu prvostupanjsku presudu.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

*DISEMBARKATION OF A CREW MEMBER IN CASE OF HIS ENDANGERING
THE SAFETY OF NAVIGATION*

The shipmaster is authorized and obliged to give to all persons on board orders intended to make the ship and its navigation safe, to maintain law and order on board, and to supervise the enforcement of the given orders. By refusing to carry out shipmaster's orders to supervise the ship in difficult conditions of navigation a crewmember endangers the safety of the ship and navigation as well as the safety of crew members. It is within the competence of the shipmaster to suspend a crewmember who endangers the safety of navigation, and if circumstances require so to disembark and repatriate him. Shipmaster's duty is to implement procedures referred to in Croatian Maritime Code and Collective agreement. The shipmaster has the obligation to give a crewmember the advance notice in letterform about reasons of his being dismissed and disembarked.

OBILJEŽJA OPASNE STVARI

TRGOVAČKI SUD U SPLITU

Presuda broj: VI-P-616/1997 od 15. ožujka 2000.

Vijeće: sudac mr. sc. Srđan Šimac kao predsjednik vijeća,
Ante Bašić i Marinko Granić, kao suci porotnici

Opasna stvar u obveznom pravnom smislu, određuje se prema objektivnom kriteriju s obzirom na svojstva te stvari, a ne s obzirom na trenutno psihofizičko stanje onih osoba koje ih koriste. Brod kao cjelina nije opasna stvar, ali u određenim okolnostima to može biti, kao i pojedine djelatnosti koje se obavljaju na brodu, ovisno o okolnostima u kojima se obavljaju.

Rad na visokim mokrim i potpuno okomitim ljestvama (bez kuta nagiba), predstavlja bez obzira na stupanj pozornosti upotrijebljen pri radu (penjanju ili spuštanju), mogućnost pokliznuća odnosno ugrožavanja zdravlja i života osobe koja taj posao obavlja. Korištenje ovakvih ljestvi u opisanim uvjetima opasno je za život i zdravlje korisnika, pa stoga one udovoljavaju svim obilježjima opasne stvari.

Tužitelj je bio ukrcan na tuženikov brod *Doli* u svojstvu kormilara. Za vrijeme rada dana 8. ožujka 1996., doživio je nezgodu na način da je prilikom silaženja niz stepenice u brodsko skladište, pao i pri tome zadobio vrlo teške i po život opasne tjelesne ozljede (udarac u glavu s potresom i ozljedom mozga, prijelomom baze lubanje, višekomadni i komplicirani prijelom petne kosti, prijelom jednog rebra, ozljedu ramenih kostiju, te druge udarce po tijelu s ogrebotinama i krvnim podljevima). Podnio je tužbu kojom potražuje isplatu naknade materijalne i nematerijalne štete koju je ozljeđivanjem pretrpio.

U odgovoru na tužbu, tuženik je prigovorio stvarnoj i mjesnoj nadležnosti Trgovačkog suda u Splitu, a osporio je i osnovanost tužbenog zahtjeva. Tuženik tvrdi da je tužitelju tjelesna ozljeda opisana u tužbi, nastala njegovom krivnjom, budući da je sam sebe uporabom alkohola doveo u stanje smanjene pažljivosti. Tuženik je predložio sudu da odbije tužbeni zahtjev kao neosnovan.

Tužitelj je podneskom osporio tuženikove navode iz njegovog odgovora na tužbu.

Sud je u tijeku postupka izveo dokaz pregledom cjelokupne dokumentacije priložene u spis, zatim dokaz saslušanjem tužitelja kao stranke, te saslušanje svjedoka, potom dokaz medicinskim vještačenjem po sudskim vještacima liječniku specijalisti ortopedu dr. I. A., neurologu dr. P. R. i neuropsihijatru dr. I. U., te dokaz vještačenjem po sudskom vještaku pomorske struke C. d.o.o. Split.

Sud je odlučio da je tužbeni zahtjev djelomično osnovan.

Među strankama nije prijeporno da se tužitelj kao član posade tuženikovog broda *Doli*, ozlijedio prilikom pada sa stepenica koje vode u, odnosno iz, jedinog brodskog skladišta. Međutim, među strankama je prijeporno tko je odgovoran za štetu nastalu na tužiteljevoj strani, a posebno je prijeporno je li tužitelj osobno odgovoran za tu štetu eventualnim dovođenjem sebe u alkoholizirano stanje.

Prije svega sud je raspravio i odlučio o tuženikovim prigovorima stvarne i mjesne nenadležnosti Trgovačkog suda u Splitu za suđenje u ovom sporu. Ocijenio je da o ovom pitanju zapravo nema dvojbi ni na tuženikovo strani, ali je kod formalnog zadržavanja tih prigovora i u vrijeme zaključenja raspravljanja, sud bio dužan o njima raspraviti i odlučiti.

Člankom 161. st. 4. Pomorskog zakonika (Narodne novine broj 17/94, 74/94 i 43/96, nastavno: PZ), propisano je da su za suđenje u međusobnim sporovima između članova posade broda i brodara, kao i u međusobnim sporovima između zapovjednika broda i brodara stvarno nadležni trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove. Sud je zaključio da je jasno da se i u konkretnom slučaju radi o sporu između tužitelja kao člana posade broda i tuženika kao brodara, pa je zbog toga za suđenje u ovom sporu stvarno i mjesno nadležan Trgovački sud u Splitu, a time je neosnovan istaknuti prigovor stvarne i mjesne nenadležnosti toga suda.

Prije opredjeljenja za odgovornost koju u konkretnom slučaju treba primijeniti, odnosno prije odlučivanja tko je odgovoran za nastanak predmetne štete, sud je detaljno opisao odredbe materijalnog prava koje govore o odštetnoj odgovornosti zbog tjelesne ozljede člana posade, te trenutke koji su prethodili tužiteljevoj ozljedi, a koji su relevantni za odlučivanje u ovom predmetu.

Člankom 161. st. 1. PZ, propisano je da za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede člana posade broda odgovara brodar ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. Dakle, brodar mora dokazati da nije kriv za smrt ili tjelesnu ozljedu člana posade broda. Ovdje se radi se o odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje (subjektivna odgovornost).

Člankom 161. st. 2. PZ, propisano je da brodar za štetu iz stavka 1. ovog članka nastalu od opasne stvari ili opasne djelatnosti odgovara prema općim propisima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti. U ovom slučaju radi se o odgovornosti bez obzira na krivnju (objektivnoj odgovornosti). Iz spomenute odredbe PZ, izravno proizlazi da brod kao cjelina nije opasna stvar, ali u određenim okolnostima to može biti, kao i pojedine djelatnosti koje se obavljaju na brodu.

Člankom 161. st. 3. PZ, propisano je da za štetu iz stavka 1. ovog članka, koju član posade broda pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu uslijed nepostojanja uvjeta za siguran rad, brodar odgovara ako ne dokaže da je član posade broda štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom. Ovaj članak posljedica je specifičnosti pomorske

djelatnosti. Riječ je o strogoj kauzalnoj odgovornosti broдача koji uvijek odgovara, osim ako se ne oslobodi odgovornosti dokazivanjem kvalificirane krivnje (namjerne ili krajnje nepažnje) člana posade broда kao oštećenika. Broдар snosi rizik za izostanak sigurnih uvjeta za rad na broду i onda kada je to posljedica više sile ili radnje treće osobe, kao i obične nepažnje pomorca. Na ovaj način uvodi se pooštrena odgovornost broдача (oštrija od objektivne odgovornosti iz članka 161. st. 1. PZ) i može se primijeniti uz ispunjenje tri uvjeta: 1. ozljeda člana posade mora nastati na radu ili u svezi s radom, 2. šteta mora nastati na broду i 3. šteta mora biti posljedica nepostojanja uvjeta za siguran rad.

U ovom parničnom postupku, temeljem izvedenih dokaza sud je utvrdio da je na dan nezgode tužitelj zajedno s drugim članovima posade palube broда, dobio zadaću pomesti, a zatim oprati morskom vodom broдsko skladište, iz kojeg je prethodno iskrcan cement. U skladište je bilo moguće pristupiti kroz otvor na palubi dimenzija oko 70 x 60 cm niz koji su se protezale čelične okomite ljestve zavarene za skladišnu stjenku, dužine od oko 2 m (iskaz svjedoka M.) do 4 m (iskaz tužitelja). Ljestve su sa svojim donjim dijelom završavale na vrhu kosine, koja se spuštala do samog dna skladišta. Visina između vrha ove kosine i dna skladišta iznosila je oko 80 cm (iskaz svjedoka M.). Ljestve nisu imale rukohvate, a ni naslone za leđa. Ulogu rukohvata imale se uske poprečne prečke četverokutnog profila s jednim rubom okrenutim prema gore i bez nazubljenosti (iskaz svjedoka M.).

Prvi dio pranja skladišta bio je završen na način da je bilo izvršeno pometanje, a zatim i pranje cjelokupnog skladišta morskom vodom uz pomoć gumenog crijeva pod zračnim pritiskom. Preostalo je izvući zaostalu vodu iz skladišta pometanjem i ispumpavanjem. Prilikom pranja skladišta navlažene su i ljestve koje su vodile u, odnosno iz skladišta, a svjedoci (članovi posade broда *Doli*) ostavljaju mogućnost da je na njima možda zaostalo i malo cementa (svjedok M.). Uslijed ove navlaženosti ljestve su bile skliske (svjedok M.).

Tužitelj je u vrijeme nezgode na sebi imao radno odijelo i gumene radne čizme. Radne rukavice na rukama nije nosio, jer njihovo nošenje pri radu s vodom nije uobičajeno. Tužitelj je pao prilikom spuštanja (tužiteljev iskaz), odnosno prilikom penjanja ljestvama (iskaz svjedoka M.). Tužitelj se ne sjeća s kojeg dijela ljestvi je pao, a nitko od ostalih članova posade broда, u ovom postupku svjedoka, trenutak tužiteljevog pada nije vidio. U svakom slučaju, radilo se o padu s ljestvi, a nije odlučno je li se prije pada tužitelj penjao ili spuštao s ljestvi. Prilikom pada tužitelj je pretrpio teške tjelesne ozljede opisane u tužbi.

Tužitelj nikada ranije nije imao problema sa ovim ljestvama iako se i prije ozljeda više puta njima služio i iako je i ranije, u više navrata plovio na istom broду, kao i na broду istovjetnom broду *Doli*.

Radi otklanjanja svake mogućnosti vezane za eventualnu neispravnost konstrukcije ljestava, te radi davanja stručne ocjene o ovom pitanju, izveden je dokaz vještačenjem po sudskom vještaku pomorske struke C. d.o.o. Split, davanjem usmenog nalaza i mišljenja po njegovom predstavniku N. Z. Prema sudskom vještaku na brodskim ljestvama kraćim od 6 m nisu predviđene posebne mjere zaštite na radu kao što su rukohvati ili nasloni za leđa. Obzirom da je brod *Doli* raspolagao svim potrebnim svjedodžbama o sposobnosti broda za plovidbu, vještak je zaključio da je pravilna konstrukcija predmetnih ljestvi. Vještak je naveo da je tužitelj bio ukrcao na brod u svojstvu kormilara, dakle, osobe kvalificirane za samostalni rad na brodu i za samostalno obavljanje poslova zbog kojih je ukrcao. U svom nalazu i mišljenju sudski vještak prihvaća pretpostavku da su ljestve nakon pranja skladišta od cementa bile klizave, ali i posebno iznosi mišljenje da je tu okolnost trebalo utvrditi prije penjanja, odnosno spuštanja ljestvama, pa ako je bio takav slučaj, trebalo je obratiti posebnu pozornost. Obzirom da je brod u trenutku nastupanja tužiteljeve nezgode bio prazan, pretpostavlja se da je bio zatežan (krma mu je bila nešto više uronjena u more od pramca), što je donekle olakšavalo i penjanje i spuštanje ovim ljestvama. Spuštanje ljestvama je opasnije zbog toga što pri spuštanju osoba koja se spušta ne vidi prečke na koje gazi, ali je penjanje s druge strane zamornije od spuštanja.

Prema navodima iz iskaza svjedoka M., skladište je u vrijeme tužiteljeve nezgode bilo osvijetljeno reflektorima sa broskog zapovjedničkog mosta i sa svjetiljkom ("lampionom") okačenom na rub skladišta, tako da se u skladištu dobro vidjelo, ali je vidljivost na mjestu na kojem su se nalazile ljestve bila nešto manja, jer su one nešto uvučene u odnosu na otvor (grotlo) skladišta.

Sud je zaključio da predmetne metalne ljestve i bez obzira na njihovu neuobičajenost i nepogodnost u odnosu na one u izvanbrodskim, odnosno kopnenim uvjetima (fotografija u spisu), ipak predstavljaju uobičajenu izvedbu ljestvi u skladištima brodova trgovačke mornarice ove veličine.

Dugotrajan tužiteljev rad na mnogim brodovima, te višekratan rad na brodu *Doli*, kao i na istovjetnom brodu *Brbora*, upućuje na zaključak o njegovom velikom iskustvu u životu i radu na brodovima, pa tako i u naizgled bezopasnom korištenju broskog stubišta, uključujući i ono skladišno. Na to upućuje činjenica što je predmetna ozljeda bila prva tužiteljeva ozljeda na brodu ove vrste. Ova okolnost jasno upućuje na tužiteljevu dugogodišnju osposobljenost za samostalno obavljanje poslova kormilara na brodu, ali ona sama po sebi po mišljenju suda nikako ne pogoršava njegov pravni položaj u ovom sporu, jer su poklizuće i pad s ljestava, radnje koje mogu zadeti svakodobno i najiskusnije, najzdravije i najsnažnije pomorce, neovisno o svim primijenjenim mjerama opreza i zaštite na radu.

Sud je utvrdio i zaključio da su predmetne ljestve nedvojbeno konstruirane i ugrađene prema svim pravilima struke i zahtjevima sigurnosti na brodu. Tuženik je

osigurao tužitelju za ove potrebe odgovarajuće osobno sredstvo zaštite na radu - zaštitnu obuću (gumene čizme). Međutim, i pored tužiteljeve osposobljenosti za poslove ove vrste, njegovog dugogodišnjeg iskustva, uobičajene izvedbe ljestvi sukladno pravilima struke, te primjene odgovarajućeg sredstva zaštite na radu, do predmetne nezgode je ipak došlo.

Sud je u presudi iznio stajalište da su prava i obveze, odnosno dužnosti usmjerene ka zajedničkom cilju, a to je osiguranje uvjeta za sigurnu plovidbu, te za život i rad na brodu, podijeljene između brodarka i članova posade. Temeljem njihovih pojedinačnih udjela ili propuštanja u ostvarenju spomenutog cilja, procjenjuje se i udio u odgovornosti svakog od njih u eventualnoj šteti koja nastane na brodu, pa tako i onoj koja nastane kao posljedica ozljeđivanja člana posade.

Sud je utvrđivao relevantne činjenice na okolnost u čemu se sastoji tuženikovo propuštanje u konkretnom slučaju ili drugim riječima, u čemu se očituje njegova krivnja za štetu na tužiteljevoj strani? Ili obrnuto, u čemu se to sastoji tužiteljevo propuštanje u konkretnom slučaju?

Tužitelj je pristupio spuštanju ili penjanju predmetnim ljestvama (sud smatra da nije relevantno je li do tužiteljevog pada i ozljede došlo pri penjanju ili spuštanju s ljestava) očito na uobičajen način i uz korištenje jedinog za tu svrhu predviđenog osobnog sredstva zaštite na radu, gumenih čizama, koje smanjuju koeficijent trenja na podlozi kojom se u njima hoda, a koje mu je osigurao upravo tuženik.

Predmetne ljestve u redovnoj upotrebi zasigurno upravo zbog svoje izvedbe i načina korištenja ne zahtijevaju posebnu sposobnost, ali svakako zahtijevaju povećanu pozornost, sigurno višu od one koja se uobičajeno zahtjeva pri korištenju (penjanju ili spuštanju) drugim brodskim stubištima ili izvanbrodskim stubištima, pa i onda kada se one koriste od strane iskusnog pomorca. Povećanu pozornost pri njihovom korištenju svakako je potrebno primijeniti kada se ove ljestve i njene prečke namoče vodom prskanjem iz gumenog crijeva, kakav je ovdje bio slučaj. Naime, već sama gazišta (prečke) ovih ljestvi zbog svoje izvedbe, odnosno male površine koju zapravo čini samo jedan rub četverokutnog metalnog profila, predstavljaju slab oslonac za noge, pa i u slučaju kada osoba koja ih koristi ima gumene čizme na nogama. Ovaj oslonac za noge uslijed izloženosti vlazi ili vodi zbog tankog filma kojeg voda stvara, postaje dodatno nesiguran zbog sklizavosti, a posebno u slučaju ako je voda pomiješana sa nekom drugom materijom kao što je to ovdje bio slučaj sa cementom koji je zaostao na ljestvama.

Iz nalaza i mišljenja sudskog vještaka pomorske struke, jasno je da je koeficijent otpora upravo najmanji između gume (gumene čizme) i mokrog čelika, kakav je ovdje upravo bio slučaj. Korištenje ovih mokrih i sklizavih ljestvi, dodatno je otežavao njihov okomiti položaj, koji predstavlja najnepovoljniji način korištenja ljestvi, te njihova visina, koja sama po sebi predstavlja poteškoću i opasnost.

Dakle, korištenjem predmetnih ljestvi u opisnim uvjetima i pored posebne pozornosti pri spuštanju ili penjanju njima, stvara se svakodobna mogućnost pokliznuća praćenog ozljedom. Opisane okolnosti korištenja ovih ljestvi jasno ukazuju na opasnost po zdravlje i život korisnika, a samim tim i na mogućnost njihovog svrstavanja među opasne stvari.

Sud u presudi ističe da je sudska praksa poodavno prihvatila stajalište da se brod sam po sebi ne može svrstati među opasne stvari, što jasno proizlazi iz odredbe čl. 161. st. 2. PZ. Razlozi su višestruki i objašnjeni su mnogo puta kako u sudskoj praksi tako i u pravnoj teoriji, pa ih sud u ovoj presudi posebno ne obrazlaže. Međutim, kako je u ovoj odluci sud već istaknuo pojedine djelatnosti na brodu ili pojedini rad na brodu, ovisno o okolnostima u kojima se obavljaju, mogu se smatrati opasnim. Isto tako, sudska praksa je prihvatila stajalište da stubište (skale; ljestve; stepenice) obzirom na njihovu konstrukciju, način korištenja i okolnosti u kojima se koriste, mogu predstavljati opasnu stvar (VSRH, Rev-901/91 od 19. rujna 1991.). Stoga rad na visokim mokrim i potpuno okomitim ljestvama (bez kuta nagiba), po uvjerenju suda predstavlja bez obzira na obim pozornosti upotrijebljen pri radu (penjanju ili spuštanju), svakodobnu mogućnost pokliznuća odnosno ugrožavanja zdravlja i života osobe koja taj posao obavlja. Korištenje ovakvih ljestvi u opisanim uvjetima opasno je za život i zdravlje korisnika, pa stoga one udovoljavaju svim karakteristikama opasne stvari.

U konkretnom slučaju po mišljenju suda tuženikovu odgovornost treba procijeniti prema načelu objektivne odgovornosti (bez obzira na krivnju), dakle upravo temeljem čl. 161. st. 2. PZ. Imatelj opasne stvari ili osoba koja se bavi opasnom djelatnošću, može se osloboditi odgovornosti ukoliko je šteta nastala djelovanjem više sile, radnjom oštećenika ili radnjom treće osobe, koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti (čl. 177. st. 1. i 2. ZOO). Imatelj se oslobađa odgovornosti djelomično ako je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete (čl. 177. st. 3. ZOO).

Sud je raspravio pitanje postoje li u konkretnom slučaju okolnosti koje isključuju tuženikovu odgovornost za štetu na tužiteljevoj strani, ili okolnosti koje bi upućivale na tužiteljev doprinos nastaloj šteti.

Sud smatra temeljem naprijed izloženog činjeničnog stanja da nije utvrđeno da bi tužitelj na bilo koji način doprinio šteti nastaloj na njegovoj strani, te ne nalazi niti druge razloge koji bi isključili tuženikovu (brodarevu) objektivnu odgovornost za predmetnu štetu (čl. 177. ZOO), pa je tužiteljev tužbeni zahtjev usvojen u pretežitom dijelu.

Sud je u odluci posebno naglasio da i pored višestrukih indicija o određenom stupnju alkoholiziranosti tužitelja u vrijeme nezgode, nitko (ni svjedoci ni dr. U.) nije niti približno mogao potvrditi da se radilo o takvom stupnju alkoholiziranosti, koji bi bio

od utjecaja na njegove psiho-fizičke sposobnosti u vrijeme ozljeđivanja. Konkretno, tužitelj negira da bi bio u alkoholiziranom stanju (“...popio sam jednu bevandu...”). Svjedok M. potvrđuje da je osjetio zadah alkohola iz tužiteljevih usta, ali da obzirom na njegovu ošamućenost zbog udarca, nije bio u stanju ocijeniti u kakvom je stanju zapravo bio tužitelj. Svjedok M. je izjavio da se možda moglo malo osjetiti da je tužitelj konzumirao alkohol, ali da to ne može reći sa sigurnošću, jer je taj miris možda dolazio od drugih članova posade, te posebno da tužitelja dok je s njim plovio, nikada nije vidio u alkoholiziranom stanju.

Svjedokinja dr. M. P. koja je kao dežurna liječnica primila tužitelja u Hitnoj službi u Metkoviću na dan njegovog ozljeđivanja, potvrđuje da je tužitelj zasigurno bio alkoholiziran, ali da bez alkotesta nije moguće pouzdano tvrditi o stupnju njegove alkoholiziranosti. Ovo stoga, što se takav miris može javiti već i nakon jednog popijenog piva, a pored toga, da posljedice potresa mozga, kojeg je pretrpio tužitelj obzirom na istovjetne simptome (smušenost, nemir, agresivnost) često navode na pogrešan zaključak da se radi o čovjeku pod utjecajem alkohola. Svjedokinja je primjerice navela da i pola litre piva može biti potpuno bez utjecaja na psiho-fizičke sposobnosti konzumenta, ako se radi o osobi koja umjereno svakodnevno pije. Sudski vještak dr. U. posebno upitan naveo je da navod “smrdi na alkohol” jednostavno ukazuje samo na nečiji dojam i ne govori o stvarnom stanju pacijenta (tužitelja).

Slijedom navedenog, sud smatra utvrđenim da tuženik do zaključenja raspravljanja i pored svih indicija, nije dokazao (čl. 219. Zakona o parničnom postupku, Narodne novine br. 53/91, 91/92 i 112/99, nastavno: ZPP) da bi tužitelj u trenutku ozljeđivanja bio alkoholiziran u stupnju koji bio umanjio njegove psiho-fizičke sposobnosti u mjeri u kojoj bi ga se moglo smatrati isključivo (čl. 177. st. 2. ZOO) ili djelomično odgovornim za nastanak predmetne štete (čl. 177. st. 3. ZOO).

Radi utvrđivanja visine nematerijalne štete na tužiteljevoj strani sud je izveo dokaz medicinskim vještačenjem. Pod nematerijalnom štetom u konkretnom slučaju podrazumijevaju se fizički bol, duševni bol zbog smanjenja životnih aktivnosti, naruženost i strah (čl. 200. st. 1. ZOO).

Prema nalazu i mišljenju sudskog vještaka liječnika specijaliste ortopeda, tužitelj je pretrpio prijelom pete kao tešku tjelesnu ozljedu te udarce po tijelu kao lake tjelesne ozljede. Pri tome je trpio bolove jakog intenziteta 5 do 6 dana, te srednjeg intenziteta 3 tjedna i još desetak dana na početku rehabilitacije. Bolove blagog intenziteta kontinuiranog trajanja trpio je 4 do 5 mjeseci, a potom slijedećih 7 do 8 mjeseci povremeno i kratkotrajno, tijekom ekstremnih napora, opterećenja i vremenskih promjena. Tužitelju je bila potrebna tuđa nemedicinska njega po otpustu iz bolnice u vremenu od 3 tjedna po 4 sata dnevno. Nakon toga, još mjesec dana po dva sata dnevno, a potom narednih dva mjeseca po 1 sat dnevno. Posljedice ove ozljede kod tužitelja se očituju u teškoćama pri bilo kakvom dužem stajanju, dužem hodaњу posebno po ne-

ravnom terenu, kretanju stepenicama, čučanju, klečanju i sličnim aktivnostima. Za sve te radnje tužitelj će trebati ulagati svakodnevno dodatne napore. Poslove kormilara tužitelj ne može obavljati, ali nema zapreke za obavljanje poslova sjedeći. Vještak smatra da navedena umanjena predstavljaju trajno umanjeno tužiteljevih općih životnih aktivnosti, odnosno invalidnost od 22 do 24%. Glede naruženja može se u pojedinim razdobljima nakon zamora, očekivati pojava blagog šepanja što se može tretirati kao naruženje blagog stupnja. Sve opisane promjene kod tužitelja su trajne i definitivne, te se ne može očekivati bilo kakvo poboljšanje. Teoretski, moguće je da dođe do pogoršanja njegovog zdravstvenog stanja u smislu pojave jačih bolova, koji bi mu otežavali hodanje.

Sudski vještak liječnik specijalist neuropsihijatar, u svom nalazu i mišljenju naveo je da je tužitelj neposredno nakon ozljeđivanja trpio strah u jakom intenzitetu od oko 6 sati, strah srednjeg intenziteta do 2 mjeseca, te strah blagog intenziteta do 3 mjeseca godišnje računajući od dana nastanka traume, pa do danas. Obzirom na razvoj straha i depresivnosti kod tužitelja, on će i ubuduće trpjeti strahove blagog intenziteta 10 do 12 tjedana godišnje, a oni povremeno mogu doseći i srednji intenzitet. Posljedica tjelesne ozljede kod tužitelja psihomotorna je usporenost, poteškoće u ekspanziji i interpersonalnoj komunikaciji. Vještak je naglasio da nema relevantnih podataka koji bi ukazivali da bi neko ranije oštećenje tužiteljeve glave, odnosno mozga, doprinijelo sadašnjoj njegovoj kliničkoj slici oštećenja mentalnih funkcija.

Sudski vještak neurolog navodi da je tužitelj zadobio višestruke ozljede mozga (kontuzije) te kontuziju lubanje. Prema vještaku nije jasno je li ovaj prijelom lubanje kod tužitelja posljedica predmetne tjelesne ozljede ili je možda riječ o starom prijelomu, koji se dogodio prije ove ozljede. Tužitelj je kao izravnu posljedicu ove ozljede imao smetnje govora, a pretrpio je i psihičke promjene koje se nazivaju posttraumatskim psihosindromom ili psihoorganskim sindromom. Navedene ozljede su teške naravi s ozbiljnim posljedicama. Obzirom na tužiteljevu životnu dob od 52 godine, može se očekivati da će te smetnje kod njega biti trajno prisutne, iako bi se tijekom vremena moglo govoriti o jednom blagom poboljšanju. U tom smislu jasno govori činjenica da su smetnje govora koje je tužitelj ranije imao jako izražene, sada blažeg intenziteta. Tužitelj će imati povremene glavobolje, koje će se javljati kod promjene vremenskih prilika i trajat će jedan do tri dana, a njihova jakost bit će i do srednjeg intenziteta u prosjeku jednom u dva mjeseca. Ove posljedice su kod tužitelja trajne. S neurološke strane gledanja, tužiteljeva invalidnost može se procijeniti na 25%, a ako toj invalidnosti pribrojimo i onu utvrđenu od strane vještaka ortopeda, kod tužitelja se radi o invalidnosti od ukupno 50%. Vještak neurolog ne nalazi relevantne podatke koji bi ukazivali na psihičke posljedice neke ranije tužiteljeve ozljede lubanje. Sama činjenica da je tužitelj do dana predmetne ozljede normalno obavljao svoj posao ukazuje da tužitelj nije imao nekih ozbiljnijih posljedica neke ranije ozljede. Pored nave-

denog, sasvim je moguće i često se događa da osoba zadobije prijelom lubanje, a bez ozljede mozga.

Ocjenjujući nalaz i mišljenje sudskog vještaka liječnika specijaliste ortopeda i neurologa, posebice uzevši u obzir karakter tužiteljevih ozljeda, te jakost i trajanje bolova, od njegovog ozljeđivanja, pa za vrijeme liječenja i rehabilitacije, sud mu je po ovom osnovu odmjerio u cijelosti zatraženi iznos od 30.000,00 kn.

U pogledu zahtjeva za naknadu štete zbog naruženosti, sud je ocjenjujući nalaz i mišljenje sudskog vještaka ortopeda, te posebno činjenicu što se radi o muškarcu starom 52 godine, po ovom osnovu ocijenio primjernim naknadu u iznosu od 10.000,00 kn. U preostalom dijelu više zatraženom, tužbeni zahtjev je odbijen za 5.000,00 kn.

Iz nalaza i mišljenja sudskog vještaka ortopeda, razvidna su tužiteljeva ograničenja u svakodnevnom životu, koja svaku uobičajenu ljudsku aktivnost izuzev sjedenja čine problematičnom, a zbog potrebe za ulaganjem pojačanih napora. Ova ograničenja isključila su mogućnost daljnjeg obavljanja tužiteljevog zanimanja na brodu (gubitak zanimanja). Nadalje, sud je ovdje posebno uzeo u obzir trajne psihičke promjene koje su nastupile kod tužitelja, zatim trajni strah, smetnje u govoru koje još uvijek nisu otklonjene, potom trajne glavobolje koje će tužitelj i u budućnosti trpjeti, te konačno, i znatnu pedesetpostotnu ukupnu invalidnost. Ocjenjujući sve ove okolnosti, sud je s osnova naknade štete zbog duševnih boli zbog umanjivanja životnih aktivnosti tužitelju odmjerio u cijelosti zatraženi iznos od 200.000,00 kn.

Uzimajući u obzir nalaz i mišljenje sudskog vještaka neuropsihijatra, a posebice jakost i trajanje straha, sud je po ovom osnovu tužitelju kao primjeren odmjerio u cijelosti zatraženi iznos od 15.000,00 kn. Dakle, s osnova naknade nematerijalne štete, sud je tužitelju sveukupno kao primjeren odmjerio iznos od 255.000,00 kn.

Odluka o nematerijalnoj šteti donesena je na temelju čl. 200. ZOO. Kada je riječ o nematerijalnoj šteti, sud je istaknuo, a to je neprijeporno među strankama, da u odnosu na tužitelja kao pomorca u radnom odnosu kod tuženika na neodređeno vrijeme, u vrijeme ozljeđivanja nije važio Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce, pa su izostala i tužiteljeva prava na posebnu naknadu iz tog ugovora s osnova stupnja njegove invalidnosti. Međutim, prava koja tužitelj nema prema kolektivnom ugovoru, zamijenjena su njegovim pravom kojeg ima i kojeg je ostvario temeljem Police kombiniranog kolektivnog osiguranja, izdane od Croatia osiguranja d.d. Zagreb, dana 28. veljače 1996. Temeljem ove police, tužitelju je u dva navrata isplaćena naknada u ukupnom iznosu od 66.000,00 kn, što je neprijeporno među strankama. Ovom policom bili su osigurani svi tuženikovi zaposlenici u radnom odnosu na neodređeno vrijeme, a od posljedica nesretnog slučaja na radu – smrti ili trajnog invaliditeta. Kao ugovaratelj osiguranja, a time platiša premije, u ovoj polici naznačen je tuženik.

Na okolnost postojanja materijalne štete i utvrđivanja njezine visine sud je izveo dokaz vještačenjem.

Sudski vještak ortoped je procijenio vrijeme kroz koje je tužitelju nakon ozljeđivanja bila potrebna tuđa njega i pomoć u ukupnom trajanju od 204 sata. Vještak je mislio na pomoć tužiteljeve rodbine ili prijatelja, a ne i na stručnu medicinsku pomoć. I kod pomoći pružene od strane članova obitelji, oštećenik ima pravo na odgovarajuću naknadu. Ovi troškovi utvrđuju se prema nominalnom iznosu tih troškova u vremenu u kojem su nastali, pa stoga i zakonska zatezna kamata na utvrđeni iznos ovih troškova teče od dana kada su ti troškovi nastali. Kako su stranke na ročištu od 15. ožujka 2000., učinile neprijepornom cijenu jednog sata kućne njege u iznosu od 11,00 kn, te kako je tužitelj zatražio ovu naknadu u jednom jedinstvenom iznosu i sa kamatom od dana presuđena, to je takav tužbeni zahtjev usvojen u cijelosti, u iznosu od 2.000,00 kn.

Tužitelj je zatražio i izgublenu zaradu u vidu izgubljene plaće i deviznog dodatka, sve isključivo u odnosu na 1996. godinu, odnosno za 10 mjeseci te godine. Tužitelj je temeljem platnih podataka od strane tuženika priloženih u spisu, po ovom osnovu konačno zatražio ukupni iznos od 2.786,00 kn na ime razlike u ostvarenim primanjima između njega i dvojice usporednih tuženikovih zaposlenika-kormilara, te 2.018,75 USD na ime neostvarenog deviznog dodatka, kojeg su u tom periodu ostvarili usporedni kormilari.

Glede iznosa izgubljene zarade u 12 mjeseci 1996. godine, sud je utvrdio da je kroz to vrijeme tužitelj ostvario primanja u ukupnom iznosu od 42.148,04, dok su dvojica usporednih kormilara ostvarila plaću u ukupnom iznosu od 89.869,13 kn ili prosječno 44.934,57 kn ($89.869,13 : 2$). Ako se od tog iznosa odbiju ukupna tužiteljeva primanja ($44.934,57 - 42.148,04$) dobije se iznos od 2.786,53 kn kao razlika, odnosno kao iznos izgubljene zarade. Kako je tužitelj po ovom osnovu zatražio iznos od 2.786,00 kn, to je njegov tužbeni zahtjev u ovom dijelu usvojen u cijelosti, zajedno s manje zatraženim zakonskim zateznim kamatama na taj ukupni iznos od 1. siječnja 1997. do isplate (čl. 277. st. 1. u vezi s čl. 262. st. 2. ZOO).

Slijedom navedenog, tužiteljev tužbeni zahtjev je u ovom dijelu usvojen u cijelosti u iznosu od 2.018,75 USD, koji iznos (je tužitelj izgubio) bi tužitelj kao i usporedni kormilari, doista u ovom vremenu i ostvario da nije došlo do njegove tjelesne ozljede. I ovaj iznos je tužitelju prema traženju dosuđen u jednom jedinstvenom iznosu, zajedno sa manjim valutnim kamatama, točnije od 1. siječnja 1997. do isplate (čl. 277. st. 1. u vezi s čl. 262. st. 2. ZOO). Odluka o materijalnoj šteti donesena je temeljem čl. 189. st. 1. ZOO.

Obzirom na tužiteljev konačni tužbeni zahtjev u ukupnom iznosu od oko 286.130,00 kn, te obzirom na odbijeni dio tužbenog zahtjeva od 71.000,00 kn, tužitelj je konačno uspio u sporu sa 75%, pa mu je sukladno tom uspjehu u sporu konačno i

utvrđen parnični trošak u iznosu od 42.088,75 kn ($53.985,00 \text{ kn} \times 75\% = 40.488,75 \text{ kn} + 1.600,00 \text{ kn}$; trošak vještačenja ovdje u iznosu od 1.600,00 kn, dosuđuje se bez obzira na uspjeh u sporu). Obzirom na tuženikov uspjeh u sporu od 25%, konačno mu je utvrđen parnični trošak od 1.740,10 kn. Stavljanjem parničnog troška stranaka u prijeboj, tužitelju je konačno dosuđen trošak u iznosu od 40.348,65 ($42.088,75 - 1.740,10$), temeljem čl. 154. st. 2. ZPP.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

CHARACTERISTICS OF A DANGEROUS MATERIAL

A dangerous material in legal terms is defined according to an objective criterion with regard to characteristics of the concerned material, and not with regard to the current psychophysical condition of the person using it. A ship as a whole is not a dangerous material, but in certain circumstances it may be regarded as such, and certain activities performed on board a ship may be considered dangerous too, depending on the circumstances in which these are performed.

The work on high, wet and totally vertical ladders (without an inclination angle), poses a risk of slipping or threat to health or life of the person performing such work, regardless of the degree of care exercised during the work (climbing or descending). Use of such ladders in the circumstances as described above is dangerous to health and life of the user, therefore they have all the characteristics of a dangerous material.

NESPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU

TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Presuda broj: XXVI-P-1618/2000 od 3. svibnja 2004.

Vijeće: sudac mr. sc. Radovan Dobronić kao sudac pojedinac

Postavljanje za zapovjednika osobu koja je višestruko kažnjavana za teže prekršaje protiv sigurnosti plovidbe može (takvim imenovanjem) dovesti do toga da se brod smatra nesposobnim za plovidbu. U članku 742 st. 3 Pomorskog zakonika¹ nabrajaju se pojedini razlozi kada se ex lege brod smatra nesposobnim za plovidbu, a na kraju članka navodi se formulacija "bilo iz drugih razloga". Upravo u ovu kategoriju može ući svjesno postavljanje za zapovjednika osobe koja kontinuirano krši temeljna pravila o sigurnosti plovidbe i to zbog odlučujuće uloge zapovjednika broda iz motrišta njegove nautičke, trgovačke i upravne funkcije.

Dana 10. travnja 2000. godine tužitelj je protiv tuženika podnio tužbu radi isplate iznosa od 200.000 DEM u kunskoj protuvrijednosti. Tužbom potražuje isplatu osigurnine koja se temelji na pomorskoj polici tuženika broj 0601003/98 od 29. prosinca 1998. g. i nastalom osiguranom slučaju koji se dogodio dana 21. listopada 1999. g. Tog dana je, naime, došlo do potonuća broda m/b "Borak", pa tužitelj traži punu isplatu osigurnine u visini utuženog iznosa, do kojeg iznosa je tuženik izdao spomenutu policu. Brod je dana 21. listopada 1999. g. potonuo u šibenskom akvatoriju na dubinu od 60 metara, a tom prilikom su poginula i dva člana posade.

Tužitelj navodi da se radi o potpunom gubitku broda kao osiguranog predmeta, te traži isplatu osigurnine.

Tuženik je u odgovoru na tužbu zaprimljenu dana 12. travnja 2001. g. priznao svoju pasivnu legitimaciju temeljem izdane police, ali je osporio i osnovanost i visinu tužbenog zahtjeva. Tuženik se pozvao na izvješće o pomorskoj nezgodi m/b "Borak" od 8. veljače 2000. g koje je izradila Uprava pomorstva Ministarstva pomorstva, prometa i veza (klasa: 342-27/99-01/05, ur. broj: 530-03-00-7), kao i na rješenje istog Ministarstva od 27. siječnja 2000. g./klasa: Pr/II-01/00-01/14-sp/ kojim je komisija za prekršaje Ministarstva pomorstva, prometa i veza odbila žalbu direktora tužitelja i ujedno zapovjednika broda m/b "Borak" A. J. i kojim je potvrđeno rješenje Komisije za prekršaje Lučke kapetanije Šibenik klasa: Pr/I-261/99 od 7. prosinca 1999. g. U

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

odgovoru na tužbu tuženik ukazuje na mišljenje povjerenstva Ministarstva pomorstva, prometa i veza o uzrocima pomorske nezgode koje glasi:

"1. Analizom značajki stabiliteta utvrđeno je da brod sa utvrđenim stanjem krcanja ne zadovoljava propisane kriterije stabiliteta. U slučaju pomaka tereta i nepropisnog zatvaranja grotala skladišta dodatno se pogoršavaju značajke stabiliteta, te dolazi do potpunog gubitka stabiliteta.

2. Zbog nepropisnog slaganja tereta u skladištima i postojanja slobodnih prostora između tereta i oplata broda, te činjenice da nakon nagibanja broda zapovjednik nije mogao provesti manevar uspravljanja broda, može se zaključiti da je došlo do pomicanja tereta u skladištima, pri čemu je brod zauzeo položaj ravnoteže s određenim bočnim nagibom.

3. Zbog nepropisnog učvršćivanja platnenog pokrivača grotala, palete su prilikom pada sa grotala u more mogle povući pokrivač, te dovesti do djelomičnog otkrivanja grotala. Prilikom nailaska sljedećeg vala došlo je do naplavljivanja skladišta i naglog potonuća broda."

Iz ovakvog zaključka Povjerenstva za ispitivanje pomorske nezgode m/b "Borak" Uprave pomorstva tuženik izvodi zaključak prema kojemu "je uzrok potonuća broda nepravilno slaganje i učvršćivanje tereta, kao i neodgovarajuće učvršćivanje platnenih pokrivača teretnih grotala. Posljedica nepravilnog ukrcaja i slaganja tereta je bio pomak tereta i nagib broda, te prodor mora u skladišta kroz neodgovarajuće učvršćene pokrove teretnih grotala što je rezultiralo potonućem broda."

Tuženik nastavno nabrāja sve prekršaje koje je počinio zapovjednik broda A. J. i koji su utvrđeni spomenutim konačnim rješenjem Ministarstva pomorstva, prometa i veza od 27. siječnja 2000. g. pa ističe da je ovim rješenjem utvrđeno da je imenovani A. J. kriv:

a) što je dana 13. listopada 1999. g. u 21,00 sati s navedenim brodom uplovio u luku posebne namjene tvornice cementa "Koromačno" radi ukrcaja cementa i da je 20. listopada u 7,30 sati isplovio iz navedene luke nakon ukrcaja cementa, a da na dležnoj lučkoj kapetaniji nije prijavio ni dolazak ni odlazak broda u luku i iz luke;

b) što prilikom plovidbe brod nije imao valjanu svjedodžbu o zaštiti na radu i smještaju posade i drugih osoba na brodu;

c) što je dana 20. listopada 1999. g. brod isplovio iz luke Koromačno bez minimalnog broja članova posade odnosno bez jednog mornara;

d) što je navedenog dana isplovio iz luke Koromačno a da teret nije ukrcao, rasporedio i osigurao u skladu s propisima kojima se uređuju uvjeti prijevoza tereta, na način da je ostalo dosta praznog prostora između tereta i oplata broda. U rješenju Ministarstva se ističe da je uvidom u dvije video snimke mjesta potonuća broda utvrđeno da nema ostataka materijala kojim se teret pričvršćuje, iz čega proizlazi da teret nije bio propisno pričvršćen. Na video snimkama udaljenost tereta od boka skladišta je u

visini glavne palube više od 2 m, a u skladištima je teret sasvim pomaknut na desni bok te je razvidan preostali značajan volumen praznog prostora u skladištima. U rješenjima se ističe da zapovjednik broda nije obavio učvršćivanje nepropusne cerade, pa je zbog toga došlo do naplavljivanja skladišta zbog kojeg je brod sasvim izgubio stabilitet;

e) što dana 21. listopada 1999. g. oko 5,30 ujutro, za vrijeme plovidbe brodom između rta Tijašćica na otoku Tijatu i otoka Sestrice Vele, nije osobno rukovodio brodom iako je to zahtijevala sigurnost broda kao i vremenske prilike, već je na zapovjedničkom mostu zadržao samo kormilara koji nije ovlašten samostalno obavljati stražu, čime je doveo u opasnost sigurnost prometa, sigurnost broda i ostalih članova posade i putnika.

U odgovoru na tužbu tuženik se pozvao na čl. 21 st. 7 Uvjeta za osiguranje pomorskih brodova koji glasi: "Iz osiguranja su isključene štete nastale uslijed nesposobnosti broda za plovību ako je osiguranik za njih znao ili mogao saznati pozornošću urednog brodarka i spriječiti nastanak štete (nedovoljna tehnička opremljenost, nestručna ili nedovoljna posada, prekomjerno ili nepravilno ukrcavanje tereta, ukrcaj putnika iznad dopuštenog broja) ili zbog drugih razloga", kao i na članak 22. Uvjeta za osiguranje morskih brodova koji glasi: "Ako se zbog osiguranikova postupka ili s njegovim pristankom znatno pogoršao rizik osiguratelj nije obavezan nadoknaditi štetu koja se može pripisati takvoj promjeni rizika."

Podneskom od 4. lipnja 2002. g. tužitelj se očitovao na navode tuženika izložene u odgovoru na tužbu, negirajući ih u cijelosti. Istaknuo je da parnični sud ne obvezuje izvješće o pomorskoj nezgodi m/b "Borak" niti rješenje Lučke kapetanije Šibenik, a tvrdnju tuženika zbog kojeg on u bitnome odbija isplatu temeljem izdane police, naima da je teret bio nepropisno složen, tužitelj otklanja kao netočnu navodeći sljedeće:

Brod je bio u posjedu valjane privremene svjedodžbe o sposobnosti broda za plovību od 28. lipnja 1999. g s rokom valjanosti do 27. studenog 1999. g. Tužitelj ističe da je iz svjedodžbe razvidno da je brod bio sposoban za plovību u području nacionalne plovidbe i za prijevoz suhog tereta, pa je između ostaloga u svjedodžbi navedeno da je brod udovoljavao uvjetima i propisima u pogledu pregrađivanja, stabiliteta i nadvođa, a da uređaji i oprema koji služe održavanju sigurnosti broda odgovaraju zahtjevima Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova Hrvatskog registra brodova. Ova svjedodžba u cijelosti pokriva sve svjedodžbe kojima brod mora raspolagati da bi udovoljavao uvjetima Zakona i pratećih propisa.

Tužitelj osporava i zaključak Uprave za pomorstvo da je teret bio nepropisno složen i da je upravo to uzrokovalo nestabilnost broda i njegovo kasnije potonuće. Tvrdi da je navod spomenute uprave o volumenu paleta od 270 m³ proizvoljan te ističe da je pravilan podatak o volumenu ukrcanog tereta na paletama i bez paleta iznosi 441,35 m³, iz čega tužitelj zaključuje da je uslijed takvog ukrcaja bilo svega

28,03 m³ izgubljenog prostora, koji predstavlja svega 5,98 % ukupnog brodskog (skladišnog) prostora, a ne 42,4%. Kao prilog ovoj tvrdnji tužitelj prilaže proračun stabiliteta kojeg je izradio D. R. dipl. ing. u svibnju 2002. g, dakle nakon podnošenja tužbe.

Sud je ne ulazeći uopće u ocjenu stručnosti i opće vjerodostojnosti, ovaj nalaz u daljnjem tijeku postupka ocijenio kao potpuno nebitan. Izrađen je na temelju osnovne netočne činjenice o stvarnim dimenzijama paleta. Ing. D. R. u svom nalazu polazi od toga da je bilo ukrcano 222 paleta dimenzija 1,0x1,20x1,60, što daje ukupni volumen svih ukrcanih paleta od 428,16 m³, pa na temelju ovog izračuna dolazi do zaključka da je izgubljeni prostor iznosio svega 28,03 m³ odnosno svega 5,98% brodskog skladišnog prostora, slijedom čega ing. R. izvodi zaključak o vrlo dobroj popunjenosti prostora skladišta tereta.

Tuženik je za svoje potrebe na isti način pribavio nalaz i mišljenje C. d.o.o. za savjetodavne usluge i vještačenja u pomorstvu kojeg je potpisao vještak N. Z. Imenovani vještak iznosi mišljenje da su činjenice koje Ministarstvo pomorstva, prometa i veza navodi kao uzrok potonuća broda (neodgovarajuće slaganje i učvršćivanje tereta kao i neodgovarajuće učvršćivanje platnenih pokrivača teretnih grotala) najvjerojatniji primarni uzrok nezgode, te da u trenutku isplovljenja iz luke Koromačno, zbog nepravilno ukrcanog tereta i neodgovarajućeg učvršćivanja platnenih pokrivača teretnih grotala, brod nije bio sposoban za plovidbu.

Sud nalazima koje su stranke pribavile samoinicijativno ne pridaje nikakvo značenje, ali pridaje onom što je utvrdilo nadležno Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, na temelju očitovanja Hrvatskog registra brodova. Hrvatski registar brodova dolazi do zaključka da je postotak volumena praznog prostora iznosio 46,4% i da brod nije bio pravilno nakrcan, jer nije zadovoljavao kriterije stabiliteta prema dostavljenom stanju krcanja. Na ovaj način su spomenute institucije utvrdile spornu činjenicu bitnu i za ovaj parnični postupak, pa je sud ocijenio da nema nikakvog razloga određivati neko novo vještačenje. Druge utvrđene činjenice, također ukazuju na to da je do gotovo trenutnog potonuća broda moglo doći samo zbog nesposobnosti broda za plovidbu, koju je u najvećoj mjeri uzrokovalo nepravilno slaganje tereta. Naime, prema potvrdi Državnog hidrometeorološkog zavoda Pomorskog meteorološkog centra vrijeme je u trenutku nesreće, dakle 21. listopada 1999. g. na području oko otoka Zlarina bilo umjereno oblačno, uz umjereno jugo koje je stvorilo stanje mora uz maksimalnu visinu vala do 2 metra i vidljivost od 30 km, pa je iz tog podatka moguće zaključiti da pod normalnim okolnostima takvo vrijeme nije moglo nauditi brodu veličine kao što je "Borak", ali je moglo ukoliko dođe do prodiranja mora kroz grotlo i uslijed toga do pomicanja tereta. Ovo tim više što je nedvojbeno utvrđeno da se brod u jednom trenutku našao okrenut bočno na smjer valova, a u tom trenutku kormilar broda S. J. koji nije ni smio upravljati brodom nego je to trebao zapovjednik

broda A. J. nije reagirao pravilno i nastavio je ploviti istim smjerom i istom brzinom. U toj situaciji je vrlo vjerojatno da je bočni val prvo otkinuo nepropisno pričvršćeni platneni pokrivač na jednom ili više grotala, nakon čega je more ušlo u skladišni prostor, što je dovelo do naglog i jakog pomicanja tereta u slobodni skladišni prostor, koji je bio znatan. Sve utvrđene činjenice govore da je to najvjerojatniji slijed događaja, zbog kojeg se brod okrenuo na bok i naglo potonuo, toliko naglo da brod nije uspio poslati ni poziv za pomoć niti je zapovjednik uspio spasiti brodske isprave.

U postupku sud je na prijedlog tužitelja, radi utvrđivanja svih relevantnih činjenica vezanih za okolnosti i uzroke spomenute pomorske nesreće koja je dovela do potonuća broda i smrti pomoraca V. C. i S. Š. saslušao u svojstvu svjedoka zapovjednika broda m/b "Borak" A. J. Iskaz je zbog brojnih kontradikcija, ocijenjen u pretežitom dijelu kao lažan iskaz, pa je zbog osnovane sumnje da je imenovani počinio kazneno djelo iz čl. 303. KZ-a sud podnio i kaznenu prijavu protiv imenovanog.

Dakle, imenovani A. J. isti događaj opisuje na tri načina:

1. u postupku pred Lučkom kapetanijom i on i njegov sin S. govore samo o prevrtanju preko desnog boka;

2. u odštetnom zahtjevu upućenom tuženiku nekoliko dana nakon nesreće, tj. dana 25. listopada 1999. g. imenovani zapovjednik govori o naginjanju broda u desnu stranu, nakon čega je brod pramcem potonuo;

3. dok na ročištu pred sudom govori da se brod prvo nagnuo na desnu i zatim na lijevu stranu, a nakon toga potonuo pramcem zarinutim u more, dok je krma bila u zraku i još su gorjela svjetla i radio je propeler.

U prijavi tuženom osiguratelju A. J. naveo je da je funkcioniranje svjetionika, obalnih svjetala i drugih navigacijskih pomagala na obali bilo uredno, a to potvrđuje i dnevno izvješće Lučke kapetanije Šibenik za dan 21. listopada 1999. g. u 7:00 sati, kojeg je predao dežurni inspektor kapetan N. J., ali je na ročištu održanom pred sudom imenovani A. J. saslušan u svojstvu svjedoka, opet izjavio drugačije i to: "Plovidbena ruta ide između otoka Sestrice i plićaka Sestrice, a ističem da sam siguran da u tom trenutku svjetionik na plićaku Sestrice nije svijetlio".

A. J. je na ročištu pred sudom izjavio da je na plićaku Sestrice more plitko i da na plićaku ima dubinu manju od četiri metra, a na tom plićaku se nalazi svjetionik koji navodno nije radio. Imenovani ističe da je širina prolaza između otoka Sestrice i plićaka približno jedna milja te naglašava da je u trenutku nezgode bio mrak i da brod nije imao radar. Iz svega je očito da se ovakvim izjavama pokušava krivnja prebaciti na Upravu pomorstva te se želi sugerirati da je uzrok potonuća nasukavanje ili udar u tom plićaku (u trenutku dok je još bio mrak, svjetionik navodno nije radio, a brod nije imao radar). Na prigovor tuženika kojim ukazuje da je brod nedvojbeno potonuo na dubinu od nekih 60 metara tužitelj u posljednjem podnesku neuvjerljivo izlaže da je brod moguće zapeo za plićinu, a potonuo dalje od plićine na dubinu od 60 m. Ostaje

samo nejasno kako bi se to sve dogodilo u roku od nekih 10 minuta ili gotovo "trenutno", pa iz navedenih razloga i neovisno od podnijete kaznene prijave sud iskaz A. J. dan pred sudom dana 27. siječnja 2004. g. ocjenjuje u cijelosti kao nevjerodostojan.

Budući da je S. J. i sin A. J., a da mu je bio i podređen kao zapovjedniku broda, sud je odlučio da nema potrebe saslušavati ovu osobu, dok su preostala dvojica mornara poginula, a za M. Č. koji se nalazio na brodu iako nije imao nikakvu valjanu pomorsku knjižicu nema podataka gdje se nalazi odnosno o njemu ništa nije znao ni A. J. kao zapovjednik koji ga je ukrcao u Splitu, jer je za njega pred Lučkom kapetanijom naveo da ne zna ni gdje živi, niti odakle je.

Člankom 742. Pomorskog zakonika (NN 17/94,74/94,43/96) propisano je:

"Iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili mogao saznati pozornošću urednog brodarka i spriječiti nastanak štete. Odredba stavka 1. ovoga članka ne primjenjuje se na štete nastale zbog mane ili nesposobnosti za plovidbu za koje je osiguratelj bio obaviješten ili saznao na drugi način pri sklapanju ugovora o osiguranju. Pod nesposobnošću broda za plovidbu prema ovom članku razumijeva se njegova opća nesposobnost te nesposobnost za određeno putovanje i prijevoz koje brod obavlja, bilo zbog tehničkih nedostataka bilo zbog njegove nedovoljne opremljenosti, neodgovarajuće posade, prekomjernog ili nepravilnog ukrcavanja tereta, ukrcaja putnika iznad dopuštenog broja bilo iz drugih razloga".

U ovom slučaju ostvareno je više razloga zbog kojih je brod bio nesposoban za plovidbu od luke Koromačno do Splita. Ono što je konačnim rješenjem Ministarstva pomorstva, prometa i veza utvrđeno u vezi s ovim pitanjem obvezuje i sud, jer su rješenja donijela nadležna tijela u zakonito provedenom postupku. Stoga sud smatra utvrđenim na temelju spomenutih rješenja Lučke kapetanije Šibenik i Ministarstva pomorstva, prometa i veza:

1. da brod nije imao posadu u skladu s Pomorskim zakonikom, jer su u trenutku pomorske nesreće na brodu bila samo tri člana posade A. J. kao zapovjednik, S. J. kao kormilar i pok. S. Š. brodski motorist, dok je M. Č. ukrcan kao putnik, a V. C. nije imao status pomorca jer mu je pomorska knjižica izdana dana 15. lipnja 1982. g. stavljena izvan snage sukladno Pravilniku o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcanje /NN 53/91/, pa je stoga potpuno ispravan zaključak navedenih upravnih tijela da brod u trenutku nezgode nije bio popunjen posadom u skladu s čl. 147. i 148. Pomorskog zakonika;

2. da teret nije bio na brodu ukrcan, složen, raspoređen i osiguran pravilno i u skladu s odredbama Pomorskog zakonika, Pravilima za prijevoz i slaganje tereta i Pravilima za tehnički nadzor pomorskih brodova. S ovim u vezi obrazloženja upravnih tijela sud je u cijelosti prihvatio, jer ih ni dokazi provedeni u postupku na bilo koji način nisu doveli u sumnju. Ne radi se samo o tome da su to utvrđenja nadležnih tijela nego

i o tome da su to upravna tijela i ustanove koja se mogu smatrati najstručnijim tijelima za davanje ovakvih analiza, pa se njihovi pisani iskazi u ovom predmetu po svom učinku izjednačuju s vještačkim nalazom. Tako je za ovaj postupak vrlo važno da je Povjerenstvo za ispitivanje pomorske nezgode m/b "Borak" kojeg je imenovao ministar pomorstva, pomorstva i veza ustanovilo da je:

a) "uvidom u video zapis utvrđeno da je teret pomaknut na desnu stranu skladišta, pri čemu udaljenost od lijevog ruba tereta do lijevog boka broda u visini palube iznosi približno 2,5 m. Razvidan je značajan volumen slobodnog prostora u lijevom dijelu skladišta"

b) "prema izjavi zapovjednika pričvršćenje tereta u skladištima obavljeno je na način da su u praznom prostoru između tereta i oplata broda mjestimično postavljene potporne letve, što nije u skladu sa zahtjevima Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova, Dio 23, Poglavlje 3, Dodatak 12. Uvidom u video zapis pronađeni su ostaci nekoliko letvi za podupiranje tereta, što potvrđuje da teret nije bio propisno pričvršćen".

c) "pregledom podvodne video snimke ostaci nepromoćivog platnenog pokrivača za pokrivanje grotla vidljivi su samo na dva mjesta u maloj količini (Pravilima HRB-a Dio 6, točka 3.2.4.12. propisano je postavljanje najmanje dvostrukih platnenih pokrivača); utvrđeno je postojanje ostataka klinova za uklinjenje platnenog pokrivača na svega 6 mjesta (Pravilima Dio 6, točka 3.2.4.10. propisano je uklinjenje na razmacima ne većim od 600 mm). Napominje se da iz obrazloženja rješenja Ministarstva pomorstva, prometa i veza proizlazi da su snimke potonulog broda obavili djelatnici Pomorske policije na zahtjev Povjerenstva za ispitivanje nesreće, dok se čini da je tužitelj u žalbi podnijetio u tom prekršajnom postupku tvrdio da snimljeni video materijal pomorske policije predstavlja amaterski snimak. No, i bez obzira na tužiteljevo iskazano nepoštovanje autoriteta i stručnosti upravnih tijela i pomorske policije vlastite države, sud nije našao potrebnim posebno ocjenjivati vjerodostojnost snimaka koje je po narudžbi tužitelja izradio M. B. iz Šibenika, koji je uostalom sačinjen u rujnu 2003. g., dakle nepunih 5 godina nakon potonuća broda tijekom kojih se i položaj broda i svega na njemu zbog djelovanja morskih struja mogao znatno promijeniti odnosno struje su mnogo toga mogle i odnijeti s broda;

3. da je u trenutku pomorske nesreće na komandnom mostu broda bio samo S. J. kao kormilar, dok A. J. kao zapovjednik broda nije bio na mostu. Do istog zaključka došao je i sud, a pokušaj imenovanog da u iskazu danom pred sudom ospori ovo utvrđenje upravnih tijela sud je iz navedenih razloga ocijenio kao nevjerodostojan pokušaj umanjivanja vlastite odgovornosti, s ciljem da se protupravno i u cijelosti u zloj vjeri od tuženika ishodi isplata osigurnine. Ovo je bitno stoga jer u čl. 22. Uvjeta za osiguranje pomorskih brodova stoji:

"Ako se zbog osiguranikova postupka ili s njegovim pristankom znatno pogoršao rizik, osiguratelj nije obavezan nadoknaditi štetu koja se može pripisati takvoj promjeni rizika, osim kod spašavanja osoba u životnoj opasnosti (što uključuje i pružanje liječničke pomoći), spašavanje imovine Republike Hrvatske veće vrijednosti, ili imovine veće vrijednosti koja pripada domaćoj, stranoj ili međunarodnoj dobrotvornoj organizaciji ili pak pružanje pomoći drugom brodu ili brodu u nezgodi".

A. J. kao zapovjednik broda m/b "Borak" i ujedno direktor tužitelja kao brodara je ovakvim postupkom znatno pogoršao rizik u konkretnoj situaciji. Naime, Povjerenstvo za ispitivanje pomorske nezgode m/b "Borak" je utvrdilo da S. J. ukrcan u svojstvu kormilara, koji se neposredno prije potonuća nalazio na zapovjedničkom mostu i upravljao brodom "do trenutka potonuća nije promijenio kurs broda kako bi izbjegao bočne valove, niti je smanjio brzinu». U opisanoj situaciji je vrlo vjerojatno da bi brza i pravilna procjena iskusnog kapetana dovela do pravovremene promjene kursa plovidbe, kojom bi se spriječilo da bočni val prodre u unutrašnjost broda, pomakne teret u prazni dio skladišta i dovede do gotovo trenutnog potonuća broda. Stoga je i ovaj element nemara i neodgovornosti zapovjednika A. J. bitno pridonio nastanku ove pomorske nesreće, pa je pozivanje tuženika na ovaj članak njegovih Uvjeta za osiguranje morskih brodova u ovom slučaju opravdano. Zapovjednik broda ima nautičke, komercijalne i upravne obveze i odgovornosti. On na brodu ima i velike ovlasti, koje je dužan koristiti maksimalno savjesno i odgovorno, no iz rješenja upravnih tijela proizlazi da A. J. kao kapetan broda ustrajno i kontinuirano čini pomorske prekršaje, što je za zapovjednika broda neodrživo. Biti zapovjednik broda znači imati i društvenu funkciju i obveze, a onaj tko nema razvijen osjećaj odgovornosti prema pravnom poretku i sigurnosti pomorskog prometa ne može biti zapovjednik broda bez obzira je li i koliko u užem smislu iskusan kao pomorac. Naime, samo prilikom ovog putovanja imenovani je više puta počinio prekršaje na način da je nekoliko puta isplovljavao i uplovljavao iz luke Koromačno i luke Zadar bez da je nadležnoj lučkoj kapetaniji prijavio dolazak broda u luku i iz luke. Pored toga, iz podataka prikupljenih u prekršajnom postupku vođenom protiv imenovanog utvrđeno je da je A. J. i prije ove nezgode bio više puta kažnjavao za pomorske prekršaje te se izričito navodi u rješenju Ministarstva pomorstva, prometa i veza da je "cjelokupnu dužnost zapovjednika broda obavljao vrlo površno i neprofesionalno, u suprotnosti s propisima". Tako je iz priloženih isprava sud utvrdio da se u izvještaju o pregledu Hrvatskog registra brodova od 28. lipnja 1999. g. navodi sljedeće: "Na zahtjev vlasnika pregledan je brod u tribunjskoj luci, gdje je bio uzapčen od pomorske policije, jer je isplovio iz splitske luke iako je imao zabranu."

Dakle, nije ova nezgoda prvi prekršaj pravila pomorske plovidbe kojeg je A. J. počinio niti ova nezgoda predstavlja izoliran slučaj nezgode kakav se zbog povećanih rizika plovidbe svakom, pa i najiskusnijem pomorcu može dogoditi. Upravo činjeni-

ca da imenovani krši i postojeće zabrane ukazuje da kod njega postoji element socijalne neodgovornosti, koji ga čini nepodobnim za obavljanje funkcije zapovjednika broda zaduženog za sigurnost ne samo svog broda i posade nego i za spašavanje ostalih sudionika, dakle za sigurnost plovidbe općenito. Pored toga, u ovom slučaju postoji još jedna nepovoljna okolnost na koju treba ukazati, radi njezinog sprječavanja u budućnosti. Zapovjednik broda A. J. u ovom slučaju nije samo zapovjednik broda nego je i zakonski zastupnik-direktor društva A. d.o.o. iz Zadra, koje je tužitelj u ovoj parnici, ali i brodar odnosno vlasnik broda "Borak". Stoga je odgovornost imenovanog za nastalu nezgodu dvostruka, dakle odgovoran je i kao zapovjednik i kao direktor brodara-društva A. d.o.o. Iz onog što je prethodno rečeno može se zaključiti da je u smislu kauzaliteta do nezgode primarno došlo stoga jer teret nije bio pravilno pričvršćen *exempli causa*. Povjerenstvo je utvrdilo da nije bilo postavljeno dovoljno klinova pa je tako utvrđeno postojanje klinova za učvršćivanje platnenog pokrivača na svega 6 mjesta, dok je tehničkim Pravilima HRB-a propisano učvršćivanje na razmacima ne većim od 600 mm. Isto tako je propisano postavljanje najmanje dvostrukih platnenih pokrivača, a pronađeni su ostaci nepromoćivog platnenog pokrivača za pokrivanje grotla samo na dva mjesta u manjoj količini. Iz navedenog se može nedvojbeno zaključiti da je A. J. kao zapovjednik broda i direktor brodara svjesno štedio na propisanim elementima sigurnosti plovidbe i ovakav početak privatnog pomorskog poduzetništva u Republici Hrvatskoj nikome nije potreban. Na ovaj način bi, sva sigurnost plovidbe bazirana na dugoj tradiciji i vještini hrvatskih pomoraca bila srozana na razinu onih zemalja u kojima upravo zbog nepoštovanja elementarnih pravila sigurnosti plovidbe na moru gotovo dnevno dolazi do teških pomorskih nesreća s tragičnim posljedicama.

Pored toga, u čl. 742. st. 3 Pomorskog zakonika se nabrajaju pojedini razlozi kada se *ex lege* smatra da je brod nesposoban za plovidbu, ali se na kraju ovog članka navodi i formulacija: «bilo iz drugih razloga». Upravo u ovu kategoriju može ući svjesno imenovanje takvog zapovjednika koji kontinuirano krši osnovna pravila o sigurnosti plovidbe, zbog odlučujuće uloge zapovjednika broda iz motrišta njegove nautičke, trgovačke i upravne funkcije. Dakle, zapovjednik koji je već prethodno i višekratno kažnjavao za teže prekršaje protiv sigurnosti plovidbe, a kojeg brodar svjesno postavlja za zapovjednika broda, može takvim imenovanjem dovesti do toga da se u pojedinom slučaju brod smatra nesposobnim za plovidbu. Ovakav nesiguran način plovidbe jedno vrijeme može proći bez posljedica, ali ne zauvijek. Tako se i ovdje dogodilo da je nakon nekih dvadesetak plovidbi koje je tužitelj obavio na istoj ruti bez ikakvih posljedica došlo do spomenute pomorske nezgode, ali ona ne predstavlja nikakvu višu silu, slučaj ili zlu kob nego predvidivu posljedicu namjernog i dugotrajnog kršenja pravila plovidbe. Toleriranje takve prakse može biti izuzetno opasno i stoga je na upravnim tijelima obveza da u slučaju ponovljenog kršenja pravila plovidbe od strane

tužitelja primijene sve zakonom propisane sankcije koje im stoje na raspolaganju, da bi se spriječio nastanak daljnjih tragedija s smrtnim posljedicama.

Pored toga, tužitelj opisanim, svjesnim iskrivljavanjem činjenica želi ishoditi isplatu osigurnine od tuženika, zaboravljajući pri tome da je ugovor o osiguranju ugovor najvišeg stupnja povjerenja između osiguratelja i osiguranika te da su stranke dužne u najboljoj vjeri postupati tijekom čitavog razdoblja osiguranja odnosno već od faze pregovaranja i procjene visine rizika, tijekom trajanja osiguranja pa sve do podnošenja zahtjeva za naknadu. Dakle, kod osiguranja se radi o ugovoru i načelu poslovanja "*uberrimae fidei*", no s obzirom da je tužitelj vrlo daleko od elementarnog poštovanja osnovnih pravila sigurne plovidbe sud nije ocijenio potrebnim dodatno obrazlagati ovo načelo.

Iz navedenih razloga je utvrđeno da je brod bio nesposoban za plovidbu, pa je temeljem čl. 742. Pomorskog zakonika i čl. 22 tuženikovih Uvjeta za osiguranje pomorskih brodova presudom u cijelosti odbijen tužbeni zahtjev, dok je parnični trošak dosuđen u korist tuženika temeljem čl. 154. ZPP-a i odnosi se na trošak zastupanja tuženika prema odvjetničkoj tarifi i priloženom troškovniku, za pristup na tri ročišta i sastavljanje dva podneska (svaka radnja 820 bodova odnosno 8.200,00 kuna, uvećano za PDV).

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

UNSEAWORTHINESS OF A SHIP

Appointment a person who was convict of a misdemeanor for serious and repeated violations of safety of navigation, as master of the ship may result in the ship unseaworthy. Article 742.3 of the 1994 Maritime Code specifies the cases in which the ship is by law regarded as unseaworthy, and includes at the end the words "or on any other grounds". A deliberate appointment of a person, who continuously violates basic rules on safety of navigation as master of the ship, qualifies for this very category with regard to the nautical, commercial and administrative function of the master.

STVARNA NADLEŽNOST ZA POSTUPANJE U SPORU ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG SMRTI OSOBE NA MORU KAO POSLJEDICE POMORSKE NEZGODE

TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Presuda broj: L-P-1728/2003 od 24. studenog 2003.

Vijeće: sudac Ivica Škunca kao sudac pojedinac

Za postupanje u sporu za naknadu štete nastale iz štetnog događaja u kojem je motorni trajekt na redovitoj liniji prilikom uplovljavanja u luku prevrnuo čamac, a oštećeni koji se u njemu nalazio pao iz čamca i dospio u radni prostor brodskih motora trajekta, te tom prilikom smrtno stradao, stvarno je nadležan trgovački sud. Oštećeni nije stradao kao putnik na trajektu, pa se ne radi o sporu o prijevozu putnika morem. Radi se o sporu iz čl. 19 st. 1 t. 1 b) Zakona o sudovima, za koji je propisana nadležnost trgovačkih sudova jer se odnosi na brodove i na plovidbu morem na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi).

Tužiteljica je dana 12. veljače 2002. podnijela tužbu Općinskom sudu u Zagrebu. U historijatu tužbe opisuje štetni događaj u kojem je smrtno stradao njezin sin, a povodom kojeg potražuje naknadu štete koju zbog smrti sina trpi i to nematerijalnu štetu za pretrpljene duševne boli, kao i materijalnu štetu u obliku pogrebnih troškova (izdataka za crninu, vijence i putne troškove), zajedno s zakonskim zateznim kamatama od dana donošenja presude.

Navodi da se štetni događaj dogodio u gradskoj luci Zadar kada je došlo do pomorske nezgode u kojoj je motorni trajekt M. kojim je u trenutku nezgode upravljao zaposlenik tuženika M. S. na redovitoj liniji Pula-Zadar, prilikom uplovljavanja u luku, a uslijed prevelike brzine kretanja koja nije bila prilagođena vremenskim prilikama na moru, te uslijed gustoće i karakteristika prometa kao i nepravilnog poduzimanja manevra pristajanja, prevrnuo čamac u kojem se nalazio oštećeni (sada pokojni sin tužiteljice). Uslijed pada iz čamca oštećeni je dospio u radni prostor brodskih motora trajekta i tom prilikom smrtno stradao.

Tužiteljica ističe da je za nastalu pomorsku nezgodu isključivo kriv zapovjednik trajekta M. S. koji je pravomoćno osuđen na kaznu zatvora u trajanju od jedne godine, za kazneno djelo iz čl. 168. st. 5. u svezi čl. 163. st. 2. i 3 Kaznenog zakona Republike Hrvatske zbog ugrožavanja brodskog prometa iz nehata, čime je izazvao opasnost za život ljudi, uslijed čega su dvije osobe smrtno stradale, između kojih i pokojni sin tužiteljice.

Općinski sud u Zagrebu se rješenjem br. Pn-1105/02 od 18. veljače 2003., a pozivom na odredbe čl. 19. st. 1. i t. 1 Zakona o sudovima uz primjenu čl. 1055. Pomorskog zakonika, oglasio stvarno nenadležnim i predmet ustupio trgovačkom sudu, s obrazloženjem da se radi o sporu vezanom za štetu zbog smrti osobe na moru.

Trgovački sud prihvatio se nadležnosti i obrazložio da stvarna nadležnost toga suda proizlazi iz činjenice da se radi o sporu iz čl. 19. st. 1 t. 1 b) Zakona o sudovima, gdje je propisana nadležnost trgovačkih sudova u sporovima koji se odnose na brodove i na plovidbu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi), osim sporova o prijevozu putnika. Oštećeni nije stradao kao putnik na motornom trajektu već na čamcu koji se nalazio u neposrednoj blizini trajekta.

U pogledu primjene materijalnog prava i odlučivanja o meritum sud je primijenio odredbe Zakona o obveznim odnosima (ZOO). S obzirom da se radi o stradanju sa smrtnom posljedicom na drugom plovilu sud je odgovornost za štetu u ovom slučaju prosuđivao prema odredbi čl. 158. ZOO-a, kojom je propisano da krivnja postoji kada je štetnik uzrokovao štetu namjerno ili krajnjom nepažnjom. Štetnik je u ovom slučaju brodarska kompanija, tj. osoba iz čl. 180. ZOO-a. Za štetu koju radnik na radu ili u vezi s radom uzrokuje trećoj osobi odgovara poduzeće u ovom slučaju poslodavac, u kojem je odgovorna osoba radila u trenutku uzrokovanja štete.

Sud je ocijenio da jasno proizlazi odgovornost tuženika za naknadu štete, te uzročna veza između štetne radnje i štetne posljedice.

Tužbeni zahtjev je usvojen i naloženo je tuženiku da isplati tužiteljici iznos od 235.000,00 kn sa zakonskom zateznom kamatom obračunatom na taj iznos od dana donošenja presude pa do konačne isplate, kao i nadoknadi parnični trošak u iznosu od 15.587,00 kn sve u roku od 15 dana.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

*REAL COMPETENCE FOR A DISPUTE ABOUT COMPENSATION OF LOSS
DUE TO ACCIDENTAL DEATH OF A PERSON AT SEA*

The conduct of a dispute over a claim arising from a loss event in which a regular-line ferryboat overturned a boat while entering the port, whereby the victim who was inside the boat fell out of the boat into the operating area of the ferryboat's engines and was died a violent death, comes under the jurisdiction of the commercial court. The victim was not died a violent death as a passenger on the ferryboat, but in a boat. The dispute in question falls within the scope of Article 19 (1) (1b) of the Judiciary Act which is within jurisdiction of commercial courts because it relates to vessels and sea navigation which are subject to the maritime law (navigation disputes) and does not relate to carriage of passengers by sea.

IZVJEŠĆA

Znanstveno – stručno savjetovanje “Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava”

Brijuni, 31. svibnja – 1. lipnja 2005.

Novi *Pomorski zakonik* (NN br. 181/2004) donijet je 8. prosinca 2004. godine, a stupio je na snagu 29. prosinca 2004. (u nastavku PZ). Izradi i donošenju novog PZ-a, deset godina nakon donošenja prvog Pomorskog zakonika (NN br. 17/94, 78/94, 43/96) (u nastavku PZ iz 1994.) pristupilo se zbog brojnosti i opsežnosti promjena, u okviru nastojanja da novo hrvatsko pomorsko zakonodavstvo čini suvremeni zakon koji će učinkovito provoditi i inkorporirati u svoje norme standarde međunarodne legislative u ovom području.

Značajan dio usvojenih rješenja novog PZ-a rezultat je težnje da se hrvatsko pomorsko zakonodavstvo uskladi s rješenjima međunarodnih unifikacijskih instrumenata koje je Republika Hrvatska ratificirala nakon stupanja na snagu PZ-a iz 1994. Isto tako, određene odredbe usklađene su s preporukama i smjernicama Međunarodne pomorske organizacije (IMO) ili Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). Neka nova rješenja koja donosi PZ posljedica su približavanja Euroatlantskom savezu (odredbe o uplovljavanju stranih ratnih i stranih nuklearnih brodova). Zakonikom se stvaraju pretpostavke za cjelovito usklađivanje pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije. Naime, Zakonikom je predviđena ovlast Vlade Republike Hrvatske ili pojedinih resornih ministara, za donošenje podzakonskih propisa tehničke prirode kojima se provodi usklađenje s europskim zakonodavstvom.

Jedan dio novih rješenja uvjetovala je i činjenica da su nakon donošenja PZ-a stupili na snagu zakonski propisi koji predstavljaju supsidijarna pravna vrela u odnosu na materiju koju uređuje PZ, a to su Ovršni zakon (NN br. 57/96) i Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (NN br. 91/96). S tim u svezi Zakonik sadrži nova rješenja u dijelu o stvarnim pravima na brodu kao i u dijelu koji se odnosi na postupak ovrhe i osiguranja na brodu. Materija pomorskog dobra više nije predmet reguliranja ovog Zakonika, već je regulirana Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br. 158/2003). Važna novina Zakonika je i uređenje nekih odnosa vezanih uz poslovanje brodara u međunarodnoj plovidbi, posebice olakšice vezane uz porez na dobit brodarkih trgovačkih društava i porezne olakšice pomoraca. Ove su odredbe rezultat nastojanja stvaranja povoljnije gospodarske klime za pomorsko brodarstvo i stvaranje pretpostavki za konkurentniji položaj hrvatskih brodara na zahtjevnom svjetskom tržištu. Time se ujedno slijede smjernice EU o državnoj pomoći pomorskom prometu

(Commission communication C (2004) 43-Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport- 2004/C 13/03). Odredbama novog PZ-a nastojao se poboljšati pravni položaj hrvatskih pomoraca koji kao članovi posade broda pretrpe štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja, pa su i u tom pitanju odredbe Zakonika osuvremenjene.

Uz spomenuto, odredbama novog PZ-a, nastojali su se ispraviti propusti, nepreciznosti i nejasnoće nekih zakonskih rješenja PZ-a iz 1994. koje su uočene u svakodnevnoj primjeni tog zakonskog propisa.

U povodu donošenja i stupanja na snagu novog PZ-a, a također i novina u području pomorskog i prometnog prava općenito, na Brijunima je od 31. svibnja do 1. lipnja 2005., održano znanstveno – stručno savjetovanje pod nazivom *Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*. Organizator ovog znanstveno-stručnog savjetovanja je Hrvatsko društvo za pomorsko pravo. Ono je neprofitna, znanstvena i stručna udruga čija je zadaća izučavanje, promicanje i poticanje razvoja pomorskog prava, te u svoje članstvo okuplja stručnjake i znanstvenike koji se bave svakodnevnom primjenom ovog područja prava ili njegovim proučavanjem. Društvo je aktivno sudjelovalo i u dugogodišnjim raspravama o izmjenama i dopunama Zakonika koje su prethodile donošenju novog Zakonika i to kao organizator ili suorganizator brojnih skupova, seminara i okruglih stolova. Pojedini članovi Hrvatskog društva za pomorsko pravo bili su u Stručnoj skupini za izradu novog PZ-a, pa je Društvo pristupilo organizaciji ovog znanstveno-stručnog skupa upravo s ciljem da ti stručnjaci na ovom skupu svojim izlaganjima predstavljaju pojedine dijelove PZ-a koje su izrađivali, iznesu dvojbe s kojima su se suočavali i obrazložili zakonodavna rješenja koja su izabrali. O novom PZ-u govorili su ne samo članovi Radne skupine koji su sudjelovali u izradi Zakonika, već i drugi istaknuti znanstvenici iz područja pomorskog prava, suci, odvjetnici, stručnjaci iz područja pomorskog gospodarstva, resornog Ministarstva (Ministarstva mora turizma prometa i razvitka), te drugi pomorskopравни stručnjaci.

Doc. dr.sc. Dorotea Ćorić održala je *Uvodno izlaganje o novom Pomorskom zakoniku*. Istaknula je najvažnije razloge koji su bili motiv za usvajanje novih zakonodavnih rješenja u PZ-u. Izložila je sistematizaciju Zakonika, te kratak sadržaj pojedinog dijela Zakonika i sažeti osvrt na javnopravne i imovinskopravne odnose povezane s morem, pomorskom plovidbenom djelatnošću i pomorskim brodovima koje pojedino poglavlje Zakonika uređuje.

Maja Marković Kostelac održala je referat na temu *Sigurnost plovidbe u novom Pomorskom zakoniku*. Odredbe o sigurnosti plovidbe spadaju u onaj dio PZ-a koji je doživio možda i najznačajnije promjene u odnosu na ranija zakonska rješenja. Autorica je temeljito opisala sve razloge koji su to uvjetovali i sve sadržajne novine ovog dijela PZ-a. Razlozi za nova zakonodavna rješenja u ovom dijelu pomorskog prava

potaknuti su pridruživanjem hrvatskih inspeksijskih službi sigurnosti plovidbe međunarodnim standardima o nadzoru državnih luka, stvaranjem pretpostavki za usuglašavanje i ovog dijela pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom EU, te dinamičnom aktivnosti Međunarodne pomorske organizacije na razvoju novih standarda u području sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja.

Dr. sc. Petar Kragić u svom izlaganju pod nazivom *Utjecaj novina u Pomorskom zakoniku na poslovanje hrvatskih brodara* izložio je kako se u praksi u svijetu ujednačavaju uvjeti poslovanja brodara. Posebno je istaknuo ciljeve EU u utvrđivanju jedinstvene politike prema brodarstvu, a to je u zakonodavstvima zemalja članica EU stvoriti uvjete poslovanja brodarstva koji bi se izjednačili s uvjetima poslovanja brodarstva u besporednim svjetskim centrima pod zastavama pogodnosti. Objasnio je da svojim smjernicama EU potiče države članice na donošenje mjera za stvaranje konkurentnih uvjeta za pomorsko brodarstvo, a time se politika EU prema brodarstvu sastoji u privlačenju broderske industrije pod zastave zemalja članica. Podrobno je analizirao sve novine PZ-a koje izravno utječu na uvjete poslovanja hrvatskih brodara: oslobađanje od poreza na dobit, porez na dohodak pomoraca, socijalne doprinose, upis brodova, hipoteku na brodu, odgovornost brodara za ozljede pomoraca, te pitanje direktne tužbe u PZ-u. Ocijenio je da je Hrvatska iskoristila rad na novom PZ-u i propisala uvjete poslovanja brodara prema svjetskim standardima. Time je napravljen pravni temelj za stvaranje izuzetaka od općih (poreznih i socijalnih) propisa. PZ i podzakonski akti doneseni po njegovom ovlaštenju, imat će prednost pred propisima općeg prava koji uređuju poreznu i socijalnu materiju pomoraca.

Prof. dr. sc. Velimir Filipović imao je referat na temu *Još nešto o brodaru: gubitak prava na ograničenje odgovornosti*. Raspravio je pitanje o kojem se na radnoj skupini prilikom izrade novog PZ-a intenzivno raspravljalo, a to je li osoba "brodar" potrebna kao stožerna figura u novom PZ-u. Autor je objasnio razloge koji su pokretali sastavljače sustava pomorskog prava koje se primjenjivalo prije državno pravnog osamostaljenja RH i donošenja PZ-a da kao središnju osobu izaberu brodarku broda, koji je plovidbeni, a može biti i prijevozni poduzetnik, a ne vlasnika broda, koji se spominje samo u slučaju kada se ne može odrediti osoba brodarku. Razlog uvrštavanja brodarku kao stožerne figure ležao je u naporima da se stvori takva osoba koja bi odgovarala potrebama tadašnjeg pravnog sustava koji je baratao neprikosnovenim pojmom općenarodne imovine i društvenog vlasništva. Autor je zaključio da bi danas u situaciji kada smo se oslobodili svih oblika tzv. samoupravljanja i nepostojećeg društvenog vlasništva, bilo korisno u hrvatski pomorski zakonik uvesti brodarku kao središnju osobu koja prvenstveno raspolaže brodom i koja će u ugovorima biti "davatelj broda." Kod ugovora o zakupu, prema mišljenju autora, ispravno je u kontekstu ovog ugovornog odnosa zadržati pojam brodarku, jer brodarku gubi funkciju posjeda broda i funkciju nositelja plovidbenog pothvata, te ona prelazi na zakupopri-

matelja, te on postaje brodar. Također, u slučaju hipotekarnog iskorištavanja broda na strani broda je brodar. Posebno je ukazao na suvremeno tumačenje ponašanja koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti, te istaknuo da se u ostalim transportnim granama danas napušta opće izjednačavanje namjere i krajnje nepažnje, te se preporučuje tumačenje da je ponašanje prijevoznika jednako namjeri kad je ono lakomisleno, te je prijevoznik svjestan da će šteta vjerojatno nastupiti.

Mr. sc. Srđan Šimac izlagao je referat s temom *Odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade broda prema novom Pomorskom zakoniku*. Autor je iznio nove elemente koje PZ donosi u kvaliteti pravne zaštite prava članova posade brodova. To su uvođenje odgovornosti brodara i za štetu nastalu narušenjem zdravlja člana posade broda, te što je još značajnije, proširenje kruga odgovornih osoba za štetu ove vrste, na način da su za ove štete pored brodara sada solidarno odgovorni još i poslovođa, kompanija i poslodavac. Ocijenio je da je u novom PZ-u učinjen značajan napredak koji će u svakom slučaju osnažiti pravni položaj članova posade brodova u pogledu ostvarivanja njihovih zahtjeva za naknadu štete nastale zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušena zdravlja, što će znatno pridonijeti povećanju osjećaja životne sigurnosti članova posade na brodu, na kojem su zbog same prirode posla i okruženja, izloženi svakovrsnim rizicima. Ova postignuća pozitivno će se odraziti i na tijek suđenja u složenim parničnim postupcima ove vrste pred našim sudovima u smislu pružanja što brže i učinkovitije pravne zaštite.

Prof. dr. sc. Drago Pavić je u referatu pod nazivom *Ugovor o pomorskom osiguranju* govorio o kodifikaciji hrvatskog imovinskog (ugovornog) prava osiguranja, koja je u cijelosti i na suvremeni način ostvarena donošenjem dvaju novih zakona: Zakona o obveznim odnosima i PZ-a. Njima su brojne prijašnje norme revidirane, dopunjene i osuvremenjene, a autor ih je u svom izlaganju detaljno razmotrio. Govorio je i o primjeni normi o osiguranju iz PZ-a na zračni prijevoz i prijevoz unutarnjim vodama, te na kopneno transportno osiguranje i ocijenio da u suvremenim oblicima prijevoza koji integriraju prijevoz putem više vrsta prijevoznih sredstava u jedinstveni prijevozno tehnološki proces, sustav normi o osiguranju iz PZ se bez teškoća može primijeniti i na prijevoz stvari drugim granama prometa. Odgovarajuću pozornost posvetio je i pitanju pomorskog osiguranja od odgovornosti - direktnoj (izravnoj) tužbi i u okviru toga pravu treće osobe na direktnu tužbu, najnovijoj reviziji prava osiguranja i direktne tužbe, pravnom položaju oštećene osobe, te pravnom položaju pomoraca u odnosima iz direktne tužbe.

Prof. dr. sc. Hrvoje Kačić sudjelovao je s referatom *Pomorske nezgode i njihovo uređenje u Pomorskom zakoniku RH*. Predmet autorovog izlaganja bile su odredbe dijela osmog Zakonika koje uređuju pomorske nezgode, i to napose sudar brodova, spašavanje i zajedničke havarije. Autor je ukazao na relevantne povijesne činjenice bitne za prikaz razvoja pomorskog prava kojim se normira imovinsko-pravna odgo-

vornost za štetu nanесenu sudarom brodova. Istaknuo je određene povijesne izvore sadržane u Statutarnom pravu na Mediteranu, te se osvrnuo na aktualne međunarodne instrumente u svijetu. Ukazao je na novine u reguliranju pravnog instituta zajedničke havarije, koji je star vjerojatno koliko i sama plovidbena vještina, a danas u suvremenim uvjetima plovidbe doživljava znatne promjene, tj. otvoreno je pitanje hoće li taj drevni institut pomorskog prava, koji se održao tijekom dva milenija, odumrijeti.

Prof. dr. sc. Vesna Tomljenović u izlaganju pod nazivom *Odredbe Pomorskog zakonika o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova RH* ukazala je na rješenja kojima se prilikom donošenja novog PZ-a pokušalo osuvremeniti sustav hrvatskog pomorskog međunarodnog privatnog prava i to vodeći računa o specifičnostima pomorskih odnosa koji uvjetuju formuliranje posebne pomorske kolizijske regulative. Novim PZ-om izričito se isključuje mogućnost da se u pomorskim sporovima pri izboru mjerodavnog prava koristi institut uzvrata i upućivanja na treće pravo, odnosno *renvoi*. Ovo zakonodavno rješenje usvojeno je vodeći računa o dominantnom stajalištu domaće i strane doktrine i prakse. Uz to, autorica je objasnila da se u određenim situacijama dopušta poseban oblik upućivanja na kolizijsko pravo stranog prava, odnosno kolizijsko pravo državne pripadnosti broda. Radi se o situacijama u kojima se pravo državne pripadnosti broda ne preklapa s pravom zastave broda, odnosno u slučajevima gdje brod jedne države zbog upisa u zakupovni registar druge države vije zastavu ove posljednje. Činjenica da isti brod ima pripadnost jedne države, a vije zastavu druge ima svoje ozbiljne reperkusije u području međunarodno privatnopravne regulative, a o tim suvremenim rješenjima je trebalo voditi računa i prilikom formuliranja kolizijskih pravila novog PZ-a. Autorica je analizirala i novu kolizijskopravnu regulativu u materiji radnih odnosa pomoraca, a u okviru toga obrazložila je i problem ograničenja stranačke autonomije, te klauzulu najbliže veze u slučajevima izbora mjerodavnog prava. Razmotrila je i posljednju novinu u okviru kolizijskopravne regulative novog PZ-a, a ona se odnosi na usvajanje izričitog kolizijskog pravila za dopuštenost izravne tužbe protiv osiguratelja.

Doc. dr. sc. Jasenko Marin sudjelovao je s referatom pod nazivom *Novo pravno uređenje hipoteke na brodu*. Autor je detaljno razmotrio sve relevantne odredbe PZ-a, kao glavnog pravnog vrela u pogledu uređenja instituta hipoteke na brodu, te se posebno osvrnuo na izmjene sadržane u novom PZ-u, i to u odnosu na definiciju i osnovna obilježja hipoteke na brodu, predmet (prostiranje) hipoteke, osnivanje hipoteke, ovlasti hipotekarnog vjerovnika, te prestanak hipoteke. Najznačajnija novina u domaćem uređenju stvarnih prava na brodu je uvođenje zakonske ovlasti hipotekarnog vjerovnika na namirenje hipotekom osigurane tražbine putem izvansudske prodaje broda. Autor je ocijenio odredbe PZ-a o izvansudskoj prodaji broda korektnima, međutim istaknuo i iznimno važnu ulogu koju će u uređenju ove osjetljive problematike trebati preuzeti sudska praksa.

Zoran Tasić izložio je referat pod naslovom *Pomorski privilegiji u kontekstu novog Pomorskog zakonika*. Objasnio je i prikazao bitna obilježja pomorskih privilegija kao specifičnog instituta pomorskog prava, točnije kao stvarnog prava na brodu *sui generis* jer, za razliku od prava vlasništva i založnog prava na brodu pomorski privilegiji ne nastaju trenutkom njihovog upisa u upisnik brodova, niti uopće moraju biti upisani da bi proizvodili pravne učinke. Njima se osiguravaju tipične pomorsko-pravne tražbine nastale iz, ili u svezi s komercijalnim iskorištavanjem broda ili uslijed šteta nastalih takvim iskorištavanjem broda. PZ navodi tražbine koje su osigurane pomorskim privilegijem, a bitno je da one prate brod bez obzira na njegovu promjenu vlasništva, upisnika ili zastave. Autor je slikovito objasnio da tako privilegirane tražbine postaju "pijavice" koje se, pokretanjem tužbe, zalijepe za brod i ne puštaju ga sve dok se ne namire. Temeljito je objasnio sve promjene koje donosi novi PZ, i to u pogledu tražbina koje su osigurane pomorskim privilegijem, redoslijedu privilegiranih tražbina, i računanju roka od godine dana.

Mr. sc. Siniša Prnjak u referatu pod nazivom *Postupak upisa u upisnike jahti i očevidnike brodica* vrlo iscrpno je izložio sva rješenja PZ-a kojima se na potpuno nov način regulira materija upisa jahti i brodica, utvrđivanje sposobnosti jahte i brodice za plovidbu, broj i osposobljenost posade jahte i brodice. Ukazao je na važnost ovih izmjena i zaključio da su na taj način stvorene pravne pretpostavke za daljnji razvitak nautičkog turizma, poboljšane su mjere kontrole obavljanja charter djelatnosti, povećana je i sigurnost na moru jer su plovila koja obavljaju charter djelatnosti, a koja su prije bila upisana u strane registre upisana u hrvatske upisnike odnosno očevidnike.

Dr. sc. Gordan Stanković je u referatu pod naslovom *Ovrha i osiguranje na brodu i teretu – novosti u svjetlu novog Pomorskog zakonika* izložio nova rješenja PZ-a kojima je režim ovršne prodaje broda usklađen s odredbama Ovršnog zakona kao općeg propisa, ali i nova rješenja koja su unijeta, a koja bi trebala ukloniti nedostatke i nejasnoće zamijećene u primjeni starog PZ-a, te doprinijeti jednostavnijem, bržem i jeftinijem provođenju ovrhe na brodu. Autor je opisao i izmjene koje su učinjene radi usklađivanja s rješenjima Ovršnog zakona u dijelu koji uređuje postupak osiguranja. Novim PZ-om izričito je isključena mogućnost fiducijarnog prijenosa vlasništva na brodu. U pogledu zaustavljanja broda kao praktično najvažnije mjere osiguranja izvršene su značajnije promjene u odnosu na stari PZ i to u pogledu tražbina radi kojih se može tražiti zaustavljanje, a u pogledu broda čije se zaustavljanje može tražiti izvršene su određene redakcijske intervencije, u pogledu jamstva namijenjenog oslobođanju zaustavljenog broda otklonjene su neke praktične dvojbe u pitanju oblika jamstava, a postupak i kriteriji za ocjenu prihvatljivosti jamstva u određenoj su mjeri liberalizirani. Autor je na kraju izlaganja zaključio da je izmjenama odredbi o ovrsi i osiguranju na brodu i teretu u novom PZ-u učinjen korak naprijed u smislu bržeg i učinkovitijeg provođenja ovrhe, te usklađivanja postupka zaustavljanja broda s potrebama prakse.

Mr. sc. Patrick Vlačić referirao je vrlo aktualnu i važnu temu iz područja novina u drugim grana prometnog prava, pod naslovom *Da li Montrealska konvencija najavljuje kraj ograničene odgovornosti pri prijevozu?* Istaknuo je sve relevantne argumente koji se ističu u prilog postojanja prava na ograničenje odgovornosti u prometnom pravu općenito, te ukazao na novine u uređenju instituta ograničenja odgovornosti u Europskoj Uniji i na međunarodnoj razini. U odnosu na pravnu regulativu prijevoza putnika u EU je započeo proces koji jasno ukazuje na trend određenih izmjena u njegovoj pravnoj regulativi. EU je još 1997. godine zabranila ograničenje odgovornosti za štete koje pretrpe putnici u zračnom prijevozu, a u pripremi je regulativa istog sadržaja za prijevoz putnika u željezničkom prijevozu. Autor objašnjava da je do uklanjanja ograničenja odgovornosti i u cestovnom prijevozu, samo još korak. Montrealska konvencija je također, ukinula ograničenje visine odgovornosti u međunarodnom zračnom prijevozu putnika, međutim za prijevoz stvari, nema naznaka za ukidanje ograničenja odgovornosti. Autor ističe da se skeptično, ali optimistično može naгаđati što će se sa ograničenjem visine odgovornosti događati u pomorskom prijevozu. Čak i sada kada se priprema novo uređenje prijevoza stvari morem pod okriljem UNCITRAL-a i CMI-a nisu učinjene ekonomske analize ovog problema, te ograničenje visine odgovornosti ostaje u pomorskom prijevozu stvari i nema nikakvih znakova i želja da se regulira drugačije. Autor je zaključio da se kao i kod prijevoza putnika, i kod prijevoza stvari *de lege ferenda* očekuje prije svega obvezno osiguranje odgovornosti i jednostavnije povišenje iznosa ograničenja odgovornosti.

Dr. sc. Petar Kragić izlagao je referat pod nazivom *Izvršitelj (performing party) prema Nacrtu UNCITRAL-ova Instrumenta – postoji li jednostavno rješenje?* Ukazao je na jedan od najsloženijih problema u dosadašnjoj raspravi i radu na Nacrtu novog instrumenta, a to je problem definiranja i propisivanja odgovornosti osobe koja se u Instrumentu naziva izvršitelj (*performing party*). Analizirao je koji su uvjeti potrebni da bi osoba prema Instrumentu imala atribut izvršitelja, te detaljno razmotrio kako je prema Instrumentu uređeno pitanje odgovornosti izvršitelja. Autor zaključuje da bi najjednostavnije rješenje složenog problema ugovorne odgovornosti u pravnom poslu prijevoza stvari morem bilo uvođenje obveznog osiguranja tereta. Time bi se isključio problem tko će platiti štetu i također eliminirao problem "uvlačenja" neovisnih ugovarača u Instrument, te pitanje tko je kome delegirao određeni posao. Na ovaj način bi svi (ugovorni prijevoznik i izvršitelji) imali prava i obveze iz ugovora koji su zaključili, a oštećenik bi se naplaćivao iz osiguranja.

Diana Jerolimov je u referatu pod nazivom *Pravo raspolaganja teretom prema UNCITRAL-ovom Nacrtu instrumenta o prijevozu tereta morem* razmotrila pravni okvir za uređenje elektroničke trgovine u pomorskom prijevozu u novom Nacrtu, te iznijela argumentiranu ocjenu o tome je li Nacrt uspio izjednačiti elektroničku teretnicu s tradicionalnom papirnatom teretnicom. Autorica je izložila i najrecentnije

rješenje koje ovaj novi instrument donosi a to je pravo nadzora, te pitanje prava raspolaganja prenosivom prijevoznom ispravom ili prenosivim elektroničkim zapisom osobe koja ima pravo nadzora (*controlling party*).

Doc. dr. sc. Nikoleta Radionov Radenković održala je izlaganje na temu *Odredbe novog ZOO-a o ugovoru o prijevozu: formalizam ili slamka spasa?* Autorica je ukazala na iznimno važan problem hrvatskog transportnog zakonodavstva, a to je da od trenutka kada su Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2002 g. ukinute u cijelosti odredbe o ugovoru u cestovnom prometu iz glave IX Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 1998. g. Hrvatska više nema zakonske regulative za ugovor o prijevozu u cestovnom prometu, uređen na razini *lex specialis*. Također, autorica je istaknula argumente zbog kojih se tijekom izrade novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2004. odustalo od mogućnosti ponovnog uređenja pitanja ugovora o prijevozu cestom u tom novom propisu. U takvoj situaciji jedino domaće zakonsko pravno vrelo primjenjivo u slučaju bilo kojeg spora iz područja ugovornih odnosa i prijevoznikove odgovornosti iz njih je Zakon o obveznim odnosima. Detaljno i iscrpno je analizirala i ukazala na sve negativne posljedice koje ovakvo nezadovoljavajuće stanje može proizvesti. Zaključila je da ZOO kao propis građanskog prava kao *lex generalis* je za prijevozno pravo neadekvatno pravno vrelo za specifična i konkretna pravna pitanja i institute koji se u njima redovito javljaju. Zbog toga je, prema autoričinom mišljenju takvo stanje posebno neodrživo u predstojećem približavanju EU, otvaranju tržišta i izlaganju domaćih prijevoznika stranoj konkurenciji, pa je od velike važnosti u najskorijem roku pristupiti izradi novog zakona o ugovorima u cestovnom prijevozu.

Prof. dr.sc. Dragan Bolanča u svom je izlaganju pod nazivom *Ugovor o prijevozu stvari morem – glavne novine iz PZ 2004.* utvrdio da u pogledu ugovora o prijevozu stvari morem, odredbe novog PZ-a nisu doživjele bitne promjene u odnosu na stari zakonski tekst. Osvrnuo se na sve učinjene izmjene (uvođenje pojma prijevoznik umjesto pojma brodar, pojma pomorsko-prijevoznički ugovori umjesto vozarski ugovori, pojam "dužna pažnja" umjesto "pažnja urednog brodara", uvrštavanje pojma vrijeme stajnice umjesto stojnica, i vrijeme prekostojnica, te novinu o njihovom trajanju, ponovno uređivanje materije izvanrednih prekostojnica, novinu vezanu uz prijevozne isprave - uvođenje mogućnosti elektroničke izmjene podataka, te korištenje nove stilizacije kod opisivanja ponašanja koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti). Autor je obrazložio razloge koji su uvjetovali pojedine izmjene, a one su učinjene u onim slučajevima gdje su pojedina rješenja zastarjela, ili su promijenjena suvremenijim rješenjima unifikacijskih instrumenata, ili su se u praksi pokazala neadekvatnima.

Prof. dr.sc. Aleksandar Bravar sudjelovao je s referatom *Arbitražna klauzula u ugovoru o prijevozu stvari morem*. Autor je govorio o inauguriranju nadležnosti iz-

branog suda u našem pravnom sustavu, te objektivnim činiteljima koji utječu na nakanu da se što veći broj pomorskih sporova rješava pred arbitražom. Istaknuo je da je uvrštavanje arbitražne klauzule u ugovore o prijevozu stvari morem ovisno o brojnim, naizgled neproblematičnim stereotipnim odnosima na relaciji naručitelj prijevoza – agent – brodar. Obrazložio je sve bitne sastojke ugovora o prijevozu, posebno pitanje forme ove vrste ugovora, te detaljno raspravio pravni položaj agenta i zaključivanje ugovora o prijevozu putem agenta. Strogo pridržavanje zakonskih odredbi o obveznosti posebnog ovlaštenja i pisanog oblika punomoći dovodi do znatnog usporavanja iznimno komercijalizirane vrste ugovora, a izravne posljedice tog pragmatizma očituju se u malom broju pomorskopравnih sporova koji se pojavljuju pred izbranim sudovima. Autor je ukazao na nužnost podizanja svijesti svih stranaka u pomorskom prometu o jasnim beneficijama arbitraže u sferi pomorskog prava, gdje je ona u našim prilikama, zasada još uvijek rijetkost.

Mr. sc. Marija Pospišil – Miler izložila je referat *Granice odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika po novom Pomorskom zakoniku u odnosu na rješenja na međunarodnoj razini*. Istaknula je da je RH novim PZ-om povišila iznos ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, a što je znatno povišenje u odnosu na još uvijek važeću Atensku konvenciju iz 1974. Takvim rješenjem u odnosu na visinu ograničenja odgovornosti, RH neće značajno zaostajati za rješenjima na međunarodnoj razini niti nakon stupanja na snagu Konvencije iz 2002. Međutim, autorica je istaknula da u slučaju ako se prihvati Konvencija iz 2002. godine PZ će se morati u dijelu o prijevozu putnika značajnije mijenjati i to u pogledu temelja odgovornosti, uvođenja dvostupanjskog sustava odgovornosti, obveznog osiguranja i direktne tužbe prema osigurateljima.

Mr. sc. Ranka Petrinović govorila je o jednom od najaktualnijih problema današnjeg pomorskog prava, koji u sebi sadrži javnopravne i privatnopravne elemente, a usko je povezan sa spašavanjem u funkciji zaštite okoliša. To je određivanje mjesta zakloništa i prihvaćanje obveze od strane obalnih država da odrede jedno ili više takvih mjesta kako bi se brodovi koji se nađu u nevolji na moru mogli brže i efikasnije spasiti uz mogućnost lakšeg sprječavanja onečišćenja morskog okoliša ukoliko takva opasnost prijeti. Naslov referata je *Spašavanje u funkciji zaštite okoliša s posebnim osvrtom na mjesto zakloništa*. Autorica je uz izlaganje o suvremenom pravu spašavanja općenito, te opsežnom prikazu pomorskih nezgoda koje su neposredno utjecale na problem određivanja mjesta zakloništa, povijesti problema mjesta zakloništa, obrazložila odredbe novog PZ-a kojima se propisuje obveza određivanja mjesta zakloništa.

Doc. dr. sc. Axel Luttenberger govorio je o sigurnosnoj zaštiti pomorske industrije u slučajevima terorističkih napada uz analizu pravnih rješenja iz Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet u referatu

pod nazivom *Postignuća Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet*. Ukazao je na činjenicu da se povećanjem opasnosti pogibelji povećavaju i mjere sigurnosne zaštite, ta da se time nameće i Republici Hrvatskoj čitav niz novih organizacijskih obveza koje predstavljaju i znatan trošak. Ocijenio je ponuđena rješenja domaćeg zakonodavca i istaknuo njihovu manjkavost u određivanju nadležnosti i mogućem preklapanju djelatnosti, posebno između više ministarstava, a i između javnih ustanova, te pravnih i fizičkih osoba odgovornih za sigurnosnu zaštitu. Naglasio je da sigurnosni propisi moraju uspostaviti ravnotežu između zahtjeva za slobodom plovidbe i potrebom posebne zaštite, te ne smiju ugrožavati prava pomoraca.

Sudionici skupa, izlagači i osobe koje su sudjelovale u raspravi zaključile su da je novi PZ uskladio hrvatsko pomorsko zakonodavstvo sa suvremenim i općeprihvaćenim rješenjima međunarodnih instrumenata i propisima Europske unije iz ovog područja. Na taj način PZ pruža osnovni pravni okvir unutar kojeg će se nastaviti proces harmonizacije s propisima Europske unije iz područja pomorstva i to usvajanjem posebnih podzakonskih akata na temelju ovog Zakonika.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

PRIKAZI KNJIGA

UGOVORI O PRIJEVOZU PUTNIKA I PRTLJAGE MOREM*

Jasenکو Marin

Zagreb, 2005., VIII + 151 str., Izdavač: Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Hrvatska pomorskoppravna literatura obogaćena je iznimno važnim monografskim djelom. U izdanju Pravnog fakulteta u Zagrebu objavljena je knjiga *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*. Autor knjige je dr. sc. Jasenko Marin, docent na Katedri za pomorsko i opće prometno pravo Pravnog fakulteta u Zagrebu. Prema riječima samog autora, knjiga je rezultat njegovog višegodišnjeg rada posvećenog proučavanju ugovora i ugovorne odgovornosti iz pravnog posla prijevoza putnika i prtljage morem, nastala u okviru rada na znanstvenom projektu Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Hrvatsko pomorsko zakonodavstvo i međunarodni standardi*.

Iako je komercijalni prijevoz putnika brodom, u usporedbi s drugim prijevoznim granama, nešto manjeg opsega, poglavito ako su mjesto polazišta i odredišta na većoj udaljenosti, kada putnici najčešće koriste usluge zračnih prijevoznika, njegova uloga u segmentu turizma i u okvirima obalne plovidbe svake pomorske zemlje je nezamjenjiva. O važnosti prijevoza putnika za našu zemlju govori i činjenica da je taj prijevoz dijelom i subvencioniran od strane države, osobito izvan turističke sezone, u cilju povezivanja naših otoka s kopnenim dijelom države.

Ekspanzija pomorskog putničkog prometa bilježi se u svijetu i u nas. Autor knjige primjerice navodi podatak da je 1996. godine u pomorskom i obalnom prijevozu u Republici Hrvatskoj prevezeno 5.979.000 putnika, a 2002. godine 9.721.000 putnika, što je porast od cca 62%. Međutim, autor ocjenjuje da zabrinjava činjenica da porast broja prevezenih putnika ne prati i porast broja putničkih brodova. Upravo suprotno, 1996. godine imali smo 84 hrvatska putnička broda (uključujući trajekte), a 2002. taj je broj pao na 80. Za razliku od podataka za našu zemlju, u svijetu se bilježi stalan porast izgradnje velikih putničkih brodova koji mogu prevoziti i više od 3000 putnika.

Razvoj putničkog pomorskog prometa, a uz to adekvatna pravna regulativa ne-sporno su od osobite važnosti za Republiku Hrvatsku, kao turističku zemlju jadranske orijentacije. Pored toga, treba spomenuti da je materija prijevoza putnika i prtlja-

* Objavljeno u *Hrvatska pravna revija*, godina V., br. 5/2005. str. 111-113.

ge morem jedna od onih pomorskopравnih tema koje su posljednjih godina i u središtu razmatranja stručnih međunarodnih pomorskopравnih organizacija, te da je stupio na snagu novi hrvatski Pomorski zakonik koji sadrži važne izmjene i na ovom području. Zbog toga odabir teme i autorov trud učinjen s ciljem da se domaćoj pravnoj literaturi pruži sustavan prikaz i cjelovita analiza ovog vrlo aktualnog i izuzetno važnog, a monografski do sada ne obrađenog dijela pomorskog prava daje ovoj knjizi posebnu važnost. Knjiga će biti iznimno važno vrelo svakom čitatelju željnom saznanja o tome kako su u domaćoj pravnoj regulativi, a isto tako i na međunarodnoj razini, uređeni ugovori i ugovorna odgovornosti za prijevoz putnika i prtljage morem.

Strukturu knjige uz uvod i zaključna razmatranja čine četiri dijela, te sažetak na engleskom jeziku, prilog (pregled država stranaka međunarodnih konvencija i protokola koji uređuju materiju prijevoza putnika i prtljage morem), popis literature i stvarno kazalo.

Prvi dio knjige nosi naslov "Ugovori o prijevozu putnika morem". U njemu su raspravljena sva važna pravna pitanja i problemi koji se pojavljuju u ovom pravnom poslu iskorištavanja broda. Analizira se pojam, razmatraju se sastojci (elementi) ugovora o prijevozu putnika morem, te oblik sklapanja ove vrste ugovora, kao i značenje putne karte. Ovaj dio rada bitan je za razumijevanje odnosa između stranaka prijevoznog ugovora koji nastaju njegovim sklapanjem i izvršavanjem. U nastavku autor se bavi posebno važnim pitanjem a to je tko su ugovorne strane i koja su njihova prava i obveze u ovom pravnom poslu. Odredbe o obvezama prijevoznika od neprocjenjive su važnosti jer njihova normativna rješenja imaju izravan utjecaj na sustav ugovorne odgovornosti prijevoznika. U okviru toga, važna su i pitanja prijevoza putnika u kojem sudjeluje više prijevoznika, odustanak od ugovora i prekid putovanja, a autor im u radu posvećuje odgovarajuću pozornost.

Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika središnji je dio prvog dijela rada. Autor objašnjava odgovore na važna teorijska i praktična pitanja, kao što su naslov, princip i granice prijevoznikove odgovornosti, te koje se sve štete prema domaćem pravu nadoknađuju u ovom slučaju odštetne odgovornosti, kao i pitanje mjerodavnog prava i nadležnosti suda.

U okviru ovog dijela rada autor posebno analizira pitanje zastare tražbina iz ugovora o prijevozu putnika, te pitanja koja se u okviru tog pravnog problema pojavljuju kao što je trajanje zastarnog roka, početak tijeka zastarnog roka, zastoј i prekid zastarijevanja.

Uz analizu odgovarajućih odredbi Pomorskog zakonika i Zakona o obveznim odnosima, u knjizi se podrobno analizira uređenje materije koja je predmet autorove analize i na međunarodnoj razini. Na međunarodnoj razini postoje dvije skupine pravnih instrumenata koje uređuju ovu materiju. Prvu skupinu čine "specijalni" međunarodni ugovori koji uređuju prijevoz putnika i prtljage. Drugu skupinu čine međunarodni ugovori koji uređuju materiju odgovornosti brodovlasnika za sve pomorske tražbine, pa tako i za tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage.

Autor vrlo detaljno i znanstveno umješno analizira sve relevantne odredbe međunarodnih konvencije koje mogu doći u primjenu kada se odlučuje o odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, kao i zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja prtljage. U prikazivanju i analizi materije koristi dvije osnovne metode. Jedna metoda je kronološka i njome se prikazuju relevantni pravni izvori prema vremenskom slijedu njihova nastajanja. Uz tu metodu, autor koristi još i poredbenu metodu. Uspoređuje rješenja starijih i novijih pravnih izvora kao bi prikazao i objasnio ne samo što sadrže pojedini pravni propisi, nego i zašto oni sadrže određena pravna rješenja.

Temeljito su obrađena sva relevantna pitanja u svezi Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961, a to su: područje njezine primjene, pitanje aktivne i pasivne legitimacije, te zasebno središnje pitanje, a to je kako je prema tom međunarodnom instrumentu uređena odgovornost prijevoznika, koji je princip i koje su granice prijevoznikove odgovornosti.

Nakon što je u Bruxellesu 1967. godine donijeta Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, unutar Međunarodne pomorske organizacije počelo se razmišljati o objedinjavanju materije koju uređuje ova konvencija (prijevoz prtljage) i materije koju uređuje Konvencija iz 1961. (prijevoz putnika). Opravdanje za takva razmišljanja nalazi se u činjenici da je prijevoz prtljage jedna od prestacija ugovora o prijevozu putnika. Ugovor o prijevozu putnika osnova je obveznopravnih odnosa prijevoznika i putnika u pogledu prijevoza prtljage. Napori Međunarodne pomorske organizacije (IMO) urodili su plodom na Pravnoj konferenciji održanoj u Ateni od 2. do 13. prosinca 1974. godine donošenjem konvencije koja uređuje materiju prijevoza putnika i njihove prtljage morem. Izglasana je rezolucija kojom je konvencija nazvana "Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem". U knjizi su iscrpno prikazana sva važna pitanja pravnog uređenja Atenske konvencije, područje njezine primjene, pitanje aktivne i pasivne legitimacije, te nadležnost, naravno, posebnu pozornost autor je posvetio analizi odgovornosti prijevoznika i stvarnog prijevoznika i to principu i granicama odgovornosti.

U nastavku prvog poglavlja knjige autor analizira protokole o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (Protokol iz 1976., Protokol iz 1990. i Protokol iz 2002.). Podrobno objašnjava razloge koji su doveli do potrebe izmjene i osuvremenjivanja Atenske konvencije protokolima, točnije koje bitne novine unose protokoli na Konvenciju. Autor obrazlaže i razloge nezadovoljavajućeg stupnja prihvaćenosti Atenske konvencije.

Posljednja tematska cjelina prvog dijela knjige je analiza odredbi međunarodnih pravnih instrumenata o odgovornosti brodovlasnika i njihov utjecaj na odgovornost pomorskog prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika. U okviru toga općenito se govori o odgovornosti brodovlasnika, te posebno o relevantnim međuna-

rodnim pravnim izvorima za to područje, kao što su: Međunarodna konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957., Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. i Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Drugi dio knjige posvećen je ugovorima o prijevozu putničke prtljage. Definirana je putnička prtljaga i objašnjeno koje su njezine vrste, što općenito predstavlja prijevoz prtljage, te tko su ugovorne stranke ovog pravnog posla. Posebno je obrađeno pitanje odgovornosti za prtljagu, osobe koje odgovaraju, pravni princip odgovornosti i granice odgovornosti. Analizirano je pravno uređenje spomenutih pitanja u Pomorskom zakoniku, te uređenje materije na međunarodnoj razini.

Cjelovitosti i potpunosti ove monografije pridonosi činjenica da je autor obradio i napravio iscrpan prikaz uređenja materije u poredbenom pravu. Ovoj analizi posvećen je treći dio knjige. Autor je proučio i prikazao pravno uređenje materije u 20 država. Prikaz propisa drugih zemalja vrlo je koristan jer između ostalog omogućuje uvid u postojanje sličnih, a i različitih rješenja pravnog uređenja prijevoza putnika i prtljage morem i odgovornost za štetu iz tog pravnog posla u nacionalnim pravima tih zemalja. To može poslužiti domaćem zakonodavcu kao važno vrelo u iznalaženju korisnih informacija za ocjenu prilagođenosti domaćeg propisa standardima drugih zemalja u ovom području, kao i eventualno budućem smjeru osuvremenjivanja domaćih propisa.

Uz proučavanje svog predmeta istraživanja kroz analizu odredbi hrvatskih pozitivnih propisa, relevantnih međunarodnih ugovora, te prikaza pravnog uređenja odgovornosti za štetu nastalu prijevozom putnika i prtljage u poredbenom pravu, autor je izvršio i komparativnu analizu ugovora o prijevozu putnika i prtljage u drugim prijevoznim granama. Sveobuhvatnosti knjige svakako pridonosi ovo važno četvrto poglavlje koje je posvećeno ugovorima o zračnom, željezničkom i cestovnom prijevozu putnika i prtljage. U njemu autor prikazuje osnovna obilježja pravnog uređenja ugovora o prijevozu putnika i prtljage zrakom, željeznicom i cestom. Usredotočuje se na analizu ugovornog odnosa između prijevoznika i putnika, te naglasak stavlja na pozitivne pravne propise (hrvatski zakoni, konvencije na snazi koje obvezuju Republiku Hrvatsku). Posebno radi aktualnosti i cjelovitosti pri obradi problema autor se osvrće i na međunarodne propise čije se stupanje na snagu očekuje u bliskoj budućnosti.

U zaključnom dijelu autor rezimira činjenice i okolnosti koje su bitne za pravno uređenje pomorskog prijevoza putnika i prtljage morem. Zaključuje da je i na međunarodnoj razini i na nacionalnoj razini uočljiv trend pooštavanja odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, odnosno gubitka i oštećenja prtljage, i to kako u pogledu principa odgovornosti, tako i u pogledu granica odgovornosti.

U zaključnim razmatranjima, između ostalog, autor iznosi svoje očitovanje o iznimno važnim pitanjima a to su: jesu li odredbe Pomorskog zakonika usklađene s relevantnim međunarodnim konvencijama, te pitanja odnosa Republike Hrvatske prema najnovijem Protokolu iz 2002, kao i odgovor na pitanje treba li Republika Hrvatska postati ugovornica Protokola iz 1996.

Autor pozitivno ocjenjuje promjene relevantnih propisa kojima bi se poboljšao pravni položaj putnika u pomorskom prijevozu. Osobito to vrijedi u pogledu omogućavanja što jednostavnije i cjelovitije naknade pretrpljene štete u slučaju putnikove smrti ili tjelesne ozljede. Smatra da bi Republika Hrvatska trebala što prije postati ugovornicom Protokola iz 1996. o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Što se tiče Atenske konvencije, Republika Hrvatska je njezina stranka, kao i Protokola iz 1976. i 1990., s tim da kasniji Protokol još nije stupio na snagu na međunarodnoj razini. Pomorski zakonik iz 2004. potpuno usklađuje granice odgovornosti za putnike i prtljagu s granicama iz Protokola iz 1990. Ostaje pitanje odnosa Republike Hrvatske prema najnovijem Protokolu iz 2002. U vezi s tim pitanjem, autor naglašava da treba imati na umu da unutar Europske zajednice postoji konsenzus oko prihvatanja Protokola iz 2002. od strane same Zajednice i pojedinih njezinih članica. Njihovo obvezivanje Protokolom iz 2002. bit će dostatno da taj Protokol stupi na snagu na međunarodnoj razini. Sigurno je da će se i Republika Hrvatska, koja teži ulasku u Europsku uniju, u bliskoj budućnosti morati obvezati tim Protokolom.

Na kraju knjige nalazi se opsežno stvarno kazalo, te sažetak na engleskom jeziku, a u prilogu knjige je i pregled država stranaka međunarodnih konvencija i protokola koji uređuju materiju prijevoza putnika i prtljage morem.

Možemo ocijeniti da knjiga dr. sc. Jasenka Marina "*Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*" na vrlo sistematičan i pregledan, te visoko znanstveno analitičan način obrađuje pravno uređenje materije ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Posebno su značajne spoznaje do kojih autor dolazi, a odnose se na potrebu obvezivanja Republike Hrvatske međunarodnim ugovorima koji uređuju problematiku prijevoza putnika i prtljage morem. Općenito, autorova analiza i ocjena uspješnosti međunarodnog i hrvatskog pravnog uređenja ove materije iznimno je vrijedan doprinos za hrvatsku pomorskopravnu znanost, legislativu i praksu. To je tema koja može zanimati ne samo pravnike i pomorske prijevoznike, već može biti interesantna i širokom krugu čitatelja koji žele proširiti svoja znanja o tome koja su njihova prava i obveze kao putnika iz ugovornog odnosa prijevoza morem. Međutim, budući da se radi o znanstvenoj analizi i radu u kojem je primijenjena suvremena znanstvena metodologija istraživanja i stil pisanja, koja sadrži autorov kritički osvrt i konkretne legislativne prijedloge, ona će primarno služiti kao dragocjen priručnik teoretičarima i pomorskopравnim praktičarima pri pronalaženju odgovora na konkretna pravna pi-

tanja iz područja ugovora o prijevozu i odgovornosti za štetu nastalu prijevozom putnika i prtljage morem. Zbog činjenice da je to prva pravna monografija o prijevozu putnika i prtljage morem u nas, važno je naglasiti da je to iznimno vrijedan doprinos za našu pravnu literaturu iz područja pomorskog prava.

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

Jasenko Marin: Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem (Contract of Carriage of Passengers and Passenger's Luggage by Sea)

Faculty of Law, University of Zagreb, 2005, VIII + 151 pages

This book deals with one of very important problems of maritime law - contracts relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

The author divided subject matter of this book into the following parts:

Introduction. The author points out the importance of the carriage of passengers and their luggage by sea, and he explains the purposes and methods of the scientific analysis of the subject.

Part I – Contract of carriage of passengers by sea. All important questions related to this topic are analysed. The author elaborates on the definition of the contract, sources of Croatian law governing this type of contract, rights and duties of contracting parties, importance of the passenger ticket, time bar, jurisdiction, applicable law etc. Particular chapter is devoted to the most important question – liability of the carrier for damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger.

All mentioned topics are elaborated with regard to the solutions of Croatian internal laws: 2004 Maritime Code and 1978 Law on Obligations. However, the most comprehensive chapters of this Part are devoted to the legal regulation of the "passenger contract" at the international level. The author separately elaborates on the rules of the 1961 International convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers by sea as well as on the rules of 1974 Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, including chapters dealing with 1976, 1990 and 2002 Protocol to the Athens Convention.

Conventions and Protocols regulating global liability of the shipowner are also analyzed in this part of book, because of their important influence upon the system of liability for death of or personal injury to a passenger.

Part II – Contract of carriage of passenger's luggage by sea In this Part the author deals with the definition of this type of contract, explains the difference between "cabin luggage" and "other luggage", and also elaborates on rights and obligations of the contracting parties. The central chapter of this book is devoted to the carrier's liability for the loss of or damage to luggage as well as to his liability for the late delivery of the luggage. Special attention is drawn to the regulation of this subject matter at the international level. Author particularly analyzed relevant rules of the Athens Convention with respective Protocols.

In the Part III author deals with legal regulation for the liability for damage occurring during the carriage of passengers and their luggage by sea in comparative law. This Part

provides overview of internal laws governing liability for damage suffered by a passenger in 20 different states.

The topic of the fourth part of book is "Contract of carriage of passengers and their luggage by air, railway and road. This Part contains elaboration on the important questions related to the carriage of passengers and their luggage in air and land transport. Special attention is drawn to the liability of the carrier.

In conclusion remarks the author places emphasis on the fact that the legal regulation of the carriage of passengers has been subject to important changes at the internal (Croatian) and international level. 2004 Maritime Code increases the limits of carriers liability according to the 1990 Protocol to Athens Convention. That Code also increases the limits of global shipowner's liability concerning passenger physical integrity according to the 1996 Protocol to the 1976 Convention.

The author concludes that the trend toward strengthening passenger's legal position is obvious. However, the global uniformity of the law governing carriage of passengers by sea has not yet been achieved, due to different economic interests of various countries.

Appendix contains an overview of the ratification status (by countries) for maritime conventions and protocols that regulate carriage of passengers and their luggage by sea.

The book is written clearly and concisely. It is a valuable work in the field of maritime law. We recommend it to everyone who has a practical or academic interest in this important subject of maritime law.

UPUTE AUTORIMA

Časopis *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law* objavljuje priloge iz područja pomorskog prava i prava mora. Pored radova koji podliježu recenzentskom postupku i kategoriziraju se (*izvorni znanstveni članak, prethodno priopćenje, pregledni članak, izlaganja sa znanstvenog skupa, stručni članak*), časopis objavljuje prikaze domaće i strane sudske prakse, prijevode međunarodnih unifikacijskih instrumenata, osvrte, izvješća sa znanstvenih i stručnih skupova i prikaze knjiga. Recenzente bira Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama.

Radovi se dostavljaju poštom na adresu uredništva- Jadranski zavod HAZU, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb - pripremljeni na disketi u programu Word for Windows te otisnuti u dva primjerka s dvostrukim proredom ili na e-mail adresu: jz@hazu.hr.

Dostavljeni radovi trebaju zadovoljavati sljedeće kriterije:

- Rad treba biti pisan na hrvatskom jeziku ili na jednom od svjetskih jezika.
- U zaglavlju rada treba navesti naslov rada, ime i prezime autora, zanimanje, te točan naziv i sjedište ustanove u kojoj autor radi.
- Svaki kategorizirani članak sadrži kratak i jasan sažetak svrhe i rezultata istraživanja (optimalni opseg sažetka je oko 250 riječi) te ključne riječi.
- Bez obzira na jezik članka, sažetak mora biti na hrvatskom jeziku i na jednom od svjetskih jezika (najčešće engleskom).
- Sažetak na jeziku članka dolazi između zaglavlja i teksta članka. Sažetak na drugom jeziku dolazi iza teksta članka i mora sadržavati naslov članka, ključne riječi te adresu autora na istom jeziku.

Uredništvo moli odvjetnike i druge pravne stručnjake koji se u poslovnoj praksi susreću s predmetima iz područja pomorskog prava da nam dostave prijepise onih presuda koje smatraju prikladnima za objavljivanje u časopisu.

Uredništvo

