

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**



## **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/fax 01 48 12 703

**Za izdavača/For Publisher:** Akademik Andrija Kaštelan

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

**Zamjenica glavnog urednika/Assistant Editor:** Mr. Dorotea Ćorić

### **Uredništvo/Editorial Board:**

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

Akademik Aleksandar Goldštajn; prof. dr. Vladimir Đuro Degan, Jadranski zavod HAZU; prof. dr. Ivo Grabovac, Pravni fakultet, Split; prof. dr. Velimir Filipović, Pravni fakultet, Zagreb; prof. dr. Vinko Hlača, Pravni fakultet, Rijeka; akademik Vladimir Ibler; prof. dr. Srećko Jelinić, Pravni fakultet, Osijek; prof. dr. Branimir Lukšić, Ekonomski fakultet, Split; prof. dr. Drago Pavić, Viša pomorska škola, Split; prof. dr. Berislav Pavišić, Pravni fakultet, Rijeka; dr. Vesna Polić, Elvia Versicherungsgesellschaft, Zürich; prof. dr. Maja Seršić, Pravni fakultet, Zagreb; prof. dr. Predrag Stanković, Viša pomorska škola, Rijeka; Zoran Tasić, Stephenson Harwood, London; akademik Siniša Triva.

### **Izdavački savjet/Advisory Board**

Mr. Pave Dević, odvjetnik, Opatija; dr. Ivan Frančišković, Croatia, Rijeka; Gordana Gasparini, odvjetnica, Split; dr. Petar Kragić, Tankerska plovidba, Zadar; Igor Krković, Croatia Line, Rijeka; Marin Kružičević, Croatia Lloyd, Zagreb; mr. Melita Veršić Marušić, Odvjetnička kancelarija V. Filipović, Zagreb; Josip Murat, Zagreb; Robert Stude, Croatia Lloyd, Zagreb; inž. Igor Vidović, Hrvatski registar brodova, Split; mr. Veljko Vujović, Zagreb.

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

**Tehnička urednica/Editorial Secretary:** Vlatka Živojnović

### **Financijska suradnja/ Our thanks for financial support to:**

Ministarstvo znanosti i tehnologije Republike Hrvatske; Lučka uprava Split

### **Pretplate/Subscriptions:**

**HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI, Zagreb**  
Žiro račun: 30102-603-22293, Zagrebačka banka

Časopis izlazi: 4 puta godišnje

Naklada: 250 primjeraka

### **Prijelom i tisak/Print:**

**Z I B M L A D O S T , G u n d u l i ć e v a 2 4 , Zagreb, studeni, 1999.**

## SADRŽAJ

### Stranica

|                                                                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Prof. dr. Ivo Grabovac, Kako uračunati "posebnu naknadu"<br>u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju, 1989 (izvorni<br>znanstveni članak) .....                  | 1  |
| How to account the "special compensation" in the International<br>Convention on Salvage (original scientific paper) .....                                      | 12 |
| Prof. dr. Časlav Pejović, Legal Challenges in the Implementation of<br>Electronic Data Interchange in Transport Documents<br>(original scientific paper) ..... | 13 |
| Pravni problemi u primjeni elektroničke razmjene podataka u<br>prijevoznim dokumentima (izvorni znanstveni članak) .....                                       | 36 |
| Jasenکو Marin, Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika i<br>doktrina <i>forum non conveniens</i> (izvorni znanstveni članak) .....                         | 37 |
| The Global Limitation of the Shipowner's Liability and the<br>Doctrine of <i>forum non conveniens</i> (original scientific paper) .....                        | 51 |

## DOKUMENTACIJA

### MEĐUNARODNI SUSTAV ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992.

|                                                                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Predgovor (mr. Dorotea Ćorić) .....                                                                                                                              | 53 |
| International Convention on Civil Liability for Oil Pollution<br>Damage, 1992 (consolidated text) .....                                                          | 56 |
| Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog<br>onečišćenja uljem iz 1992. (prijevod: Jasenko Marin i Vlatka Živojnović) .....                 | 57 |
| International Convention on the Establishment of an International Fund<br>for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (consolidated text) .....              | 88 |
| Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu<br>štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. (prijevod: Jasenko Marin i<br>Vlatka Živojnović) ..... | 89 |

**LLOYD'SOV STANDARDNI OBRAZAC UGOVORA  
O SPAŠAVANJU (LOF 1995)**

|                                                                                                        |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Predgovor (prof.dr. Drago Pavić) .....                                                                 | 134 |
| Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 1995) .....                                            | 136 |
| Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995)<br>(prijevod: prof.dr. Drago Pavić) ..... | 137 |

**PRISTUPANJE MEĐUNARODNIM UNIFIKACIJSKIM  
INSTRUMENTIMA OD STRANE REPUBLIKE HRVATSKE  
OTKAZIVANJE MEĐUNARODNIH UNIFIKACIJSKIH  
INSTRUMENTATA OD STRANE REPUBLIKE HRVATSKE**

|                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| (pripremile: mr. Dorotea Ćorić i Marula Vujasinović, dipl. bibl.) ..... | 156 |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|

**ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Trgovački sud u Rijeci, presuda br. IX-P-600/96-13 od 21. 05. 1996.<br>o obvezi plaćanja vozarine na osnovi ugovora o prijevozu stvari<br>(prikaz i bilješka: Jasenko Marin) .....                                                                                                                                         | 159 |
| Obligation to pay the Freight under the Contract of the<br>Carriage of Goods .....                                                                                                                                                                                                                                         | 163 |
| Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, rješenje klasa<br>UPP/II- 342-01/97-01/22 od 13. 08. 1997. i Trgovački sud Split,<br>rješenje br. I-626/97 od 12. 06. 1998.<br>(sudac Srđan Štimac), o primjeni instituta sudskog i javnobilježničkog<br>osiguranja prijenosom vlasništva (prikaz i bilješka: mr. Dorotea Ćorić) . | 164 |
| The Application of Fiduciary Transfer of Ownership on Ships .....                                                                                                                                                                                                                                                          | 173 |
| Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, rješenje br. XV Pž-2766/98-2<br>od 01. 09. 1998. o zaustavljanju broda i pitanju osobnog dužnika<br>(prikaz: Jasenko Marin) .....                                                                                                                                                 | 174 |
| Arrest of Ship - Personal Debtor Issue .....                                                                                                                                                                                                                                                                               | 179 |

**ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA**

|                                                                                                                                                                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| International Tribunal for the Law of the Sea<br>Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea, Prve odluke<br>Međunarodnog suda za pravo mora od 4. 12. 1997. i 11. 03. 1998.<br>(prikaz: Marina Vokić Žužul) .....                     | 181 |
| House of Lords, Effort Shipping Co. Ltd. v. Linden Management<br>S.A. i ostali, (brod "Giannis NK"), presuda od 22. 01. 1998.<br>o odgovornosti krcatelja kod prijevoza opasnog tereta morem<br>(prikaz i bilješka: Dino Pinjo) ..... | 185 |



Court of Appeal, (brod "River Gurara"), presuda od 15. 07. 1997.  
o ograničenju odgovornosti brodovlasnika za gubitak tereta,  
(prikaz: Dino Pinjo) ..... 189

Canada, Federal Court, Trial Division, Union Carbide Co. v.  
Fednav Ltd., (brod "Hudson Bay"), presuda No T-2403-81 od 20. 05. 1997.,  
o prijevozniku prema kanadskom pravu: je li to  
naručitelj ili vlasnik broda?, (prikaz: prof. dr. Časlav Pejović) ..... 191

Queens Bench Division (Commercial Court), Sunrise Maritime Inc.  
v. Uvisco Ltd., (brod "The Hector"), presuda od 10, 11, 13. i 16. 03. 1998.  
o pravnom učinku kaluzula o identitetu prijevoznika u  
engleskom pravu, (prikaz: prof.dr. Časlav Pejović) ..... 197

## IZVJEŠĆA

Dorotea Ćorić, 77. i 78. zasjedanje Pravnog odbora Međunarodne  
pomorske organizacije, London, 20. do 24. travnja 1998. i 19. do  
23. listopada 1998 ..... 203

Željko Kiperaš, dipl. ing., 30. sjednica Pododbora za izobrazbu i držanje  
straže pomoraca Međunarodne pomorske organizacije, London,  
25. do 29. siječnja 1999. .... 208

Jasenکو Marin, Međunarodni simpozij "Sto godina rada na  
unifikaciji pomorskog prava - dosadašnja postignuća i planovi  
za budućnost", Genova, 22. do 23. siječnja 1999. .... 212

Dino Pinjo, Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo,  
Rijeka, 29. siječnja 1999. .... 213

## PRIKAZI KNJIGA

Dr. Vesna Tomljenović, Pomorsko međunarodno privatno  
pravo-Izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora  
mjerodavnog prava,  
Pravni fakultet Rijeka 1998 (prikaz: mr. Dorotea Ćorić) ..... 215

Dr. Vesna Tomljenović, Maritime Private International Law-Tortious  
Liability and the Problem of the Applicable Law, Faculty of Law,  
Rijeka, 1998. .... 217

UPUTE SURADNICIMA ..... 218



## KAKO URAČUNATI "POSEBNU NAKNADU" U MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O SPAŠAVANJU, 1989.

Dr.sc. Ivo Grabovac  
redoviti profesor  
Pravnog fakulteta u Splitu

UDK 347.799.2  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: listopada, 1997.

*Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989. veliku pozornost posvećuje i zaštiti morskog okoliša. Poglavitito su značajne odredbe čl. 14. koje, uvodeći tzv. posebnu naknadu, korigiraju "no cure - no pay" načelo na kojemu se ipak i ova Konvencija zasniva. To znači da u slučaju kada je spašavatelj spašavao brod koji je sam ili s teretom prijetio štetom za okoliš, ali nije prema članku 13. ostvario nagradu barem u visini posebnu naknadu koja se procjenjuje u skladu s člankom 14., imat će pravo na posebne naknade od vlasnika toga broda u visini troškova. Članak 14. stavak 3. utvrđuje te troškove spašavatelja.*

*Ako je spašavatelj u svojim operacijama spriječio ili smanjio štetu okolišu, posebna naknada, koju vlasnik plaća spašavatelju, može se povećati do najviše 30 posto od troškova koje je spašavatelj imao. Međutim, sud, ako smatra pravednim i opravdanim, a imajući na umu bitna mjerila u članku 13. stavku 1., može povećati posebnu naknadu i preko toga iznosa, s time da ukupno povećanje ni u kojem slučaju ne može bit veće od 100 posto troškova koje je imao spašavatelj. Troškovi spašavatelja u smislu posebne naknade označuju gotovinske troškove koje je spašavatelj razumno imao tijekom spašavanja i pravedni omjer za opremu i osoblje stvarno i razumno korištenu u spašavanju, uzimajući u obzir mjerila spomenuta u članku 13. stavku 1. točki (h), (i) i (j), tj. brzinu kojom je usluga pružena, raspoloživost i uporabu brodova ili druge opreme namijenjene operacijama spašavanja, te stanje spremnosti, sposobnosti i vrijednosti opreme spašavatelja.*

*U čuvenom sudskom sporu "Nagasaki Spirit" u Velikoj Britaniji Dom Lordova je u veljači 1997. godine konačno razjasnio*

*izričaj "pravedni (pravični) omjer" (engl. "fair rate", franc. "somme équitable"). Spašavatelju bi trebalo priznati i dodatni izdatak koji proizlazi iz zahtjeva, potreba, nužnosti da sredstva za spašavanje uvijek budu na raspolaganju (uključuju se i troškovi održavanja, ulaganja, pada vrijednosti i vremena koje je izgubljeno), ali taj izričaj ne znači nagradu, ne može se sastojati od bilo kakvog dobitka (profita). Ova odluka je također značajna jer i utvrđuje i da se članak 14. primjenjuje na cjelokupno razdoblje pruženih usluga spašavanja, čak i onda kada je rizik štete za morski okoliš prestao ranije.*

## UVOD

Na Diplomatskoj konferenciji u Londonu prihvaćena je 1989. godine Međunarodna konvencija o spašavanju (International Convention on Salvage, 1989). Stupila je na snagu 14. srpnja 1996. godine.

Jedan od temeljnih razloga što se pristupilo izradi i donošenju nove Konvencije o spašavanju je stimuliranje spašavatelja u situacijama kada bi trebalo spašavati brod od kojega prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša (npr. tankeri s teretom), a moguće je da izostane uspjeh u spašavanju broda i tereta, odnosno zbog okolnosti slučaja mali su izgledi da se uspjeh u spašavanju imovine ostvari ili je u pitanju relativno mala vrijednost imovine u pogibelji. Naime, striktna primjena načela "no cure - no pay", tradicionalni postulat da se ne dobiva nagrada ako su pružene usluge ostale bez rezultata, odvraća spašavatelja od spašavanja kada mu prijeti rizik neuspjeha, a to znači gubitak nagrade, bez obzira na uloženi trud i sredstva, uz eventualnu odgovornost za počinjene štete. I pri spašavanju brodova koji prevoze opasne i škodljive stvari (pri čemu se osobito misli na spašavanje brodova - tankera koji prevoze naftu) valjalo bi, naravno, primjenjivati tradicionalne odredbe o spašavanju kada je spašavanje uspjelo, ali je k tomu nužno da se potiču spašavatelji, koji dobrovoljno pristupaju spašavanju, unošenjem novih načela kada nije bilo uspjeha u spašavanju imovine, ali je, ipak, korisnog rezultata bilo u zaštiti trećih osoba od štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša. Isto tako, brod može spašavati uspješno ili bez uspjeha, i nakon nastale opasnosti koja prijeti štetnim posljedicama onečišćenja, ali se spašavanje isključivo poduzima da se očuvaju interesi trećih osoba, a i interesi broda koji se spašava i koji je ishodište opasnosti zaštićuju se jer u slučaju štete postoji odgovornost toga broda. U spomenutim situacijama načelo "no cure - no pay" ("bez uspjeha - nema nagrade") i dosljedna primjena vrijednosti spašene imovine kao isključiva mjerila pri nagrađivanju mogli bi kočiti ostvarenje osnovnog cilja: poticanje, stimulacija spašavatelja u općekorisnoj društvenoj akciji spašavanja brodova (koji ujedno prevoze i opasne terete) i zaštita mora od onečišćenja.

Stoga je jedan od ključnih pozitivnih reformskih zahvata u Konvenciji o spašavanju bilo unosenje elementa zaštite i očuvanja morskog okoliša pri uređenju imovinskopravnih odnosa iz spašavanja na moru. U nizu odredaba u Konvenciji vodi se računa o značenju spašavanja za zaštitu okoliša, od preambule preko definicije "štete okolišu", ponovljenog isticanja dužnosti u sprječavanju i umanjuju štete za okoliš, do mjerila za utvrđivanje naknade i propisivanja tzv. "posebne naknade" ("special compensation").

Valja naglasiti da pored konvencijskog teksta koji na više mjesta zaštititi i očuvanju morskog okoliša, uz odgovarajuće imovinskopravne posljedice, posvećuje osobitu pozornost, u trima izglasanim dodacima (aneksima) uz Konvenciju postoje odredbe o toj odrednici. U dodatku 1. Zajednički je dogovor koji se odnosi na članke 13. i 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989.<sup>1</sup> (a čl. 14. se uklapa u temu koju obrađujem). Dodatak 2. je Rezolucija koja traži promjenu York-Antwerpskih pravila 1974., gdje se ističe da se isplata prema čl. 14. neće priznati kao zajednička havarija<sup>2</sup>. Dodatak 3. je Rezolucija o međunarodnoj suradnji, radi provedbe Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., u kojoj se posebice naglašava da će Konvencija biti značajni dodatni činitelj za zaštitu morskoga okoliša.

## SPAŠAVANJE KAO ZNAČAJNI ČINITELJ U ZAŠTITI MORSKOG OKOLIŠA - OPĆENITO

Spašavanje imovine, zbog čimbenika zaštite morskoga okoliša, ne tiče se više samo tradicionalnih partnera - spašavatelja i broda kojemu je potrebna pomoć nego se izrazito interferiraju i interesi "treće strane", osobito obalne države, koji mogu biti teško povrijeđeni zbog istjecanja veće količine nafte, naftnih derivata i drugih škodljivih i štetnih tvari u more. Te "treće osobe" imaju danas i te kakav interes da se izbjegnu pomorske nesreće i poduzme spašavanje. Međutim, i u bliskoj prošlosti bilo je više slučajeva kada je izostala operacija odsukanja, odnosno spašavanja ugroženih brodova, jer spašavateljima nije bilo atraktivno da se upuštaju u složenu akciju spašavanja na pravnim temeljima "no cure - no pay" načela. Izostala ili nepravodobna intervencija spašavatelja znala je prouzročiti daleko veće štetne posljedice po morski okoliš, nego što bi iznosili sveukupni troškovi i nagrada spašavatelja. Isto tako, obalne su države zbog opreza često uskraćivale suglasnost za uplovljenje oštećena broda s opasnim teretima u svoje unutrašnje morske vode i teritorijalno more, što je prouzročilo dodatne štete i troškove.

---

<sup>1</sup> "Zajednički je dogovor na Konferenciji da pri utvrđivanju nagrade prema članku 13. i u odmjeravanju posebne naknade prema članku 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. sud nije dužan odrediti nagradu prema članku 13. do visine spašene vrijednosti broda i druge imovine prije nego što odmjeri posebnu naknadu koja se plaća prema članku 14."

<sup>2</sup> V. Ivo Grabovac, "Nova Konvencija o spašavanju i izmjeni pravila VI. Yorkantwerpskih pravila, 1974", *Zakonitost*, Zagreb, br.2-3, 1991., str. 263-267.

Bilo je posljednjih dvadesetak godina eklatantnih slučajeva nesreća brodova kada je nafta istekla u more ili su pak spašavatelji uspjeli zaustaviti daljnje otjecanje nafte umanjujući tako štetu za okoliš (spominjem primjerice samo nesreću broda "Amoco Cadiz", 1978. te sudar brodova "Atlantic Empress" i "Aegean Captain", tzv. karipski sudar<sup>3</sup>). Baš u tom slučaju sudara brodova "Atlantic Empress" i "Aegean Captain" spašavatelji su spriječili mnogo veće štete, zapravo katastrofalno onečišćenje naftom obala južnog Kariba. Uštedeno je mnogo novaca u uspješno otklonjenoj pogibelji da velika količina ulja (nafte) istekne u more. Zar to nije bio "cure"? U ono vrijeme takva akcija nije bila plativa ("pay") jer tradicionalno pravo spašavanja takav uspjeh nije priznavalo. Ovakvi i slični događaji rezultirali su posljedicama da su spašavatelji izbjegavali poduzimati akcije zbog velikih rizika kojima su bili izloženi u strogoj primjeni načela o korisnom rezultatu. Takav gubitak poticaja za spašavatelje, oklijevanje spašavatelja da pristupe spašavanju imalo je očito negativne reperkusije, a također i štetne posljedice za obalne države kada im se katastrofalni slučajevi onečišćenja dogode u blizini njihova kopna. Bjelodano, u vrijeme kada su involvirana načela "no cure - no pay", nije se moglo ni promišljati o složenoj problematici spašavanja tankera (i drugih brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari).

Spomenuti karipski sudar upozorio je i na novi problem. Naime, obalne su države vrlo nesklone, odupiru se dopustiti oštećenim brodovima, potencijalnim onečištačima (polutantima) da uplove u njihove unutrašnje morske vode ili teritorijalno more (tzv. obalno more). Ta je pojava uočena, ne samo u spomenutom slučaju "Atlantic Empressa", nego i u drugim slučajevima: "Christos Bitas", gdje je čak brodovlasnik bio prisiljen otegliti brod na Atlantik i potopiti, "Andros Patria", tanker koga su čuvali spašavatelji, ali mu se nije dopustilo da uđe u neku luku, te je bio izložen u oštećenom stanju na otvorenom moru šest tjedana dok se nije prekrcao teret sirove nafte, te "Kurdistan", kome su kanadske vlasti, nakon šest tjedana pregovora, dopustile konačno da krmeni dio uđe u luku pošto su osiguratelji položili jamstvo do 50 milijuna USA dolara (pramac su potopile te vlasti). Tako je za brodove sa škodljivim teretom, koji su se mogli spasiti, nastao novi problem. Ti brodovi su postajali - u odnosu na obalne države - "zaraženi". U engleskom jeziku za takvu "pomorsku bolest" koristi se sintagma "*maritime leprosy*", a takvi su brodovi "leper ships" ("gubavi brodovi") i sl.

Sve ove okolnosti i neprilike iz prošlosti, a posebice osjetljivi element zaštite morskog okoliša, koje su prijetile poduzetništvu spašavanja, trebalo je uzeti u obzir u novom međunarodnopravnom sustavu spašavanja na moru, izraženom u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju iz 1989. godine.

## **ODREDBE O ZAŠTITI MORSKOG OKOLIŠA UTKANE U TEKST KONVENCIJE O SPAŠAVANJU, 1989.**

Već u preambuli države ugovarateljice konvencije zamjećuju da je stvarni razvitek, a posebice povećana briga za zaštitu okoliša, ukazala na nužnost

izmjene Konvencije o spašavanju iz 1910. godine, te su svjesne koliko je značajno spašavanje, ne samo za sigurnost brodova i druge imovine u opasnosti, nego i za zaštitu okoliša, a sve s ciljem da se potiču akcije spašavanja.

U čl. 1d) Konvencije iz 1989. definira se "šteta okolišu" koja označuje znatno fizičko oštećenje ljudskoga zdravlja, morskoga života i bogatstva u priobalnim ili unutrašnjim vodama ili područjima koja s njima graniče, prouzročene onečišćenjem, kontaminacijom, požarom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama. Valja primijetiti da se šteta okolišu ne sastoji samo od klasičnog onečišćenja, nego i od vatre, eksplozije i sl., te da se priznate štete ne prostiru samo na priobalno područje i unutrašnje morske vode, nego i na područja uz njih, koja s njima graniče ("areas adjacent thereto"), što bi moglo značiti da obuhvaća teritorijalno more i gospodarski pojas.

Zanimljivo je pripomenuti da se izuzimlje primjena Konvencije u odnosu na učvršćene ili plutajuće platforme ili pokretne pučinske (od obale udaljene) naprave (opreme) za bušenje ("mobile offshore drilling units") kada su takve platforme ili oprema postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju podmorskih mineralnih bogatstava. Razlog se za takvo izuzeće, osobito podržano od SAD, tražio u činjenici što su skupe i složene naprave suvremene "off-shore" industrije specifične u svojoj tehnologiji, koju poznaju samo dobro izvježbane, specijalizirane posade koje najvještije umiju postupiti u kriznim situacijama. Stoga bi postojala opasnost da bi spašavatelj, pa čak i profesionalni, mogao u operaciji spašavanja, u nedostatku potrebnih znanja i iskustava s takvim postrojenjima i napravama, počinuti više štete nego korist<sup>4</sup>. Smatra se da će se u praksi time omogućiti da potencijalni spašavatelj i vlasnik platforme (naprave za bušenje), koja se općenito smatra brodom, pozivom na čl.6.st.1. Konvencije, gdje se dopušta dispozitivnost<sup>5</sup>, zaključuju poseban ugovor o spašavanju (rabeći i tradicionalne uvjete LOF-a).<sup>6</sup> Uostalom, očekuje se da se međunarodnopravno uredi poseban režim za takve objekte.<sup>7</sup> Kako se Konvencija iz 1989. ne primjenjuje na platforme dok oba-

<sup>3</sup> V. pobliže Ivo Grabovac, "Zaštita morskoga okoliša i odredbe nove Konvencije o spašavanju, 1989.", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, Zagreb, br. 1-2 (125-126), 1990., str. 15-16.

<sup>4</sup> Predrag Stanković, "Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru", *Naše more*, Dubrovnik, br. 3-4, 1989, str.92.

<sup>5</sup> U čl. 6. st. 1. ističe se da se Konvencija primjenjuje na sva spašavanja, osim ako se ugovorom izričito drukčije ne odredi ili ne podrazumijeva. Međutim, čl.6.st.3. jasno naglašava da se čl. 7. mora primijeniti (to su opća načela o očuvanju pravednosti ugovora), te da je kogentna obveza o dužnosti sprječavanja ili umanjenja štete u okolišu. Znači ne bi se smjelo ugovoriti da se neće voditi računa o zaštiti morskog okoliša.

<sup>6</sup> Donald A. Kerr, "The 1989 Salvage Convention: Expediency or Equity?", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati (Ohio), vol. 20, No 4, 1989, str. 509.

<sup>7</sup> Pobliže Ivo Grabovac, "Položaj platformi za istraživanje i iskorištavanje morskog dna i morskog podzemlja u pomorskom pravu", *Pravni vjesnik*, Pravni fakultet Sveučilišta u Osijeku, 12, 1996, 1-4, str. 140-141.; Edgar Gold, "Marine Salvage: Towards a New Regime", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati (Ohio), vol. 20, No 4, 1989, str. 497.

vljaju svoju osnovnu funkciju, znači da se primjenjuje na te naprave dok su u plovidbi. Međutim, valja svakako naglasiti da od tih naprava upravo najveća opasnost po morski okoliš prijeti dok obavljaju istraživanje i iskorištavaju morsko dno i morsko podzemlje, za vrijeme kojih poslova može doći do nekontrolirane erupcije nafte i drugih štetnih tvari u more<sup>8</sup>.

Među dužnostima spašavatelja u čl.8. st.1b) ističe se dužnost da se tijekom operacija spašavanja primjenjuje *due care* (due care) u sprječavanju ili umanjuju šteta okolišu. Odgovarajuće vrijedi i za vlasnika i zapovjednika broda ili vlasnika druge imovine u opasnosti, kada su u obvezi suradnje u spašavanju primjenjivati dužnu brigu u zaštiti okoliša (v. čl. 8. st. 2b)). Primjećuje se da u spomenutom članku Konvencija rabi izričaj "dužna pomnja" (pozornost, briga, "due care"), a u članku 13.st.1b), u sklopu mjerila za odmjeraivanje nagrade, koristi se sintagma "vještina i naponi" ("the skill and efforts") spašavatelja u sprječavanju ili umanjuju štete okolišu.

Članak 11., a u svezi s člankom 9. Konvencije iz 1989., mogao bi pridonijeti umanjuju, reduciranju spomenute pojave "maritime leprosy". Potvrđuje se pravo države na zaštitu vlastite obale od pogibelji onečišćenja zbog pomorske nezgode, uz njezino pravo da izdaje i naloge u svezi s operacijama spašavanja (usp. čl. 9.). Međutim, to se jednostrano pravo obalne države unekoliko ublažuje odredbama o dužnosti te države za međusobnu suradnju. Konkretno, čl. 11. ističe da će država ugovarateljica, kada propisuje ili odlučuje o pitanjima vezanim za spašavanje kao što je pristup u luke brodova u nevolji ili pružanje pogodnosti spašavateljima, voditi računa o potrebi suradnje među spašavateljima, drugim zainteresiranim strankama i javnim vlastima, kako bi se osiguralo djelotvorno i uspješno spašavanje života ili imovine u pogibelji, kao i općenito sprječavanje štete u okolišu.

## VJEŠTINA I NAPOR SPAŠAVATELJA U SPRJEČAVANJU ILI UMANJENJU ŠTETE OKOLIŠU

Od novousvojenih mjerila u Konvenciji o spašavanju iz 1989. valja posebice izdvojiti "vještinu i napor spašavatelja u sprječavanju ili umanjuju štete u okolišu" (čl. 13. st. 1b), "the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment"). Unošenje i elementa *vještine* i *napora* u sprječavanju ili umanjuju štete za okoliš ravnopravno se uklapa u popis svih ostalih mjerila u procjeni visine nagrade (iz čl. 13. st.1.). To znači da se nije išlo za temeljnim korigiranjem visine nagrade u smislu povišenja (tzv "enhancement"), iako će nesumnjivo valjati uvažavati napore spašavatelja i pri sprječavanju ili umanjuju ekološke štete, bez obzira na to što neće biti moguće procjenjivati vrijednost "spašenog interesa". Ovo mjerilo, a u svezi s čl. 12. st. 2.

<sup>8</sup> Poblize Ivo Grabovac, "Neki problemi u vezi s položajem platformi za istraživanje i iskorištavanje mineralnih bogatstava iz podmorja u pomorskom pravu", *Naša zakonitost*, Zagreb, br.1, 1978, str. 49-56.



(plaćanje nagrade prema utvrđenim mjerilima obaviti će se na teret svakog broda i vlasnika druge imovine razmjerno dijelu spašene vrijednosti) može implicirati i obvezu dijela tereta, koji po svojoj naravi inače ne prijeti štetom za (morski) okoliš, na isplatu onog dijela nagrade koji se valorizira na osnovi spomenutog ekološkog kriterija. Rješenje možda formalno jednako ne štiti sve imovinske interese, ali je neizbježno, nužno iz praktičnih razloga (terete je katkada teško posebice razdvojiti u smislu koliko su prijetnja onečišćenju okoliša<sup>9</sup>), a posebice je korisno upravo zbog aktualne ekološke zaštite.

Međutim, sasvim je drukčija pravna situacija kada se problematika sprječavanja ili umanjenja štete u okolišu promatra u kontekstu čl. 14. gdje se predviđa p o s e b n a n a k n a d a (special compensation, tzv. "safety net" - "sigurnosna mreža"). Stoga čl. 14. valja odvojeno primjenjivati i tumačiti u odnosu na čl. 12. i 13. (v. dodatak 1 - Zajednički dogovor). Naime, u čl. 14. prijetnja štete za okoliš jedino je i isključivo mjerilo, jer se "safety net" može odmjeriti jedino ako nije bilo uspjeha u spašavanju, tj. samo onda i u onom omjeru ako je "safety net" viši od bilo koje nagrade koja bi spašavatelju mogla biti dosuđena po kriterijima utvrđenim u čl. 13.

Posljednja, po formalnom redoslijedu, mjerila su koja su za moju temu posebice zanimljiva, osobito kada u daljem tekstu budem raščlanjivao čl. 14. st. 3. a u svezi s uračunavanjem "posebne naknade".

"Brzina kojom je usluga pružena" ("the promptness of the services rendered"), čl. 13. st. 1 h) također je potpuno novi valorizacijski kriterij koji opravdano naglašava značenje brzih usluga u suvremenim gospodarskim i financijskim odnosima, ali i u zaštiti štete u okolišu.

Mjerila pod (i) i (j), u čl. 13. st. 1., opisuju se kao "raspoloživost i upotreba brodova ili druge opreme namijenjene djelatnostima spašavanja" ("the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations"), odnosno kao "stanje spremnosti, sposobnosti i vrijednosti opreme spašavatelja" ("the state of readiness and efficiency of salvor's equipment and the value thereof"). I u Konvenciji iz 1910. godine isticala se posebice oprema (ako je takve bilo) broda koji je spašavao, ali se u Konvenciji o spašavanju iz 1989. godine s osobitom namjerom *naglašava* značenje opremljenosti, sposobnosti i vrijednosti opreme spašavatelja u operacijama spašavanja, što (zajedno s elementom brzine) ide u prilog profesionalnih spašavateljskih tvrtki. Naime, u svijetu zbog složenih i skupih, a reduciranih potreba spašavanja, postoji tendencija smanjenja broda profesionalnih spašavatelja, pa bi i spomenute odredbe Konvencije iz 1989. trebalo da prido-nesu poticanju takvog korisnog poduzetništva.

Utvrđena nagrada platiti će se od svakog broda i vlasnika druge imovine razmjerno dijelu spašene vrijednosti (usp. čl. 13. st. 2.). Time se naglašava da se nagrada uklapa u koncept zajedničke havarije. Međutim, drukčija je pravna situacija kod "posebne naknade" koja se prema Konvenciji iz 1989. godine

<sup>9</sup> Usp. Dante Gaeta, "La convenzione di Londra 1989 sul soccorso in acqua", *Il Diritto Marittimo*, Genova, II, 1991, str. 309.

može tražiti samo od *vlasnika broda* koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš, pa stoga posebna naknada nema karakter zajedničke havarije (v. Rezoluciju iz dodatka 2)<sup>10</sup>. Teretu je tako (odnosno predstavnicima tereta) uspjelo ishoditi status "nevinog tereta" ("innocent cargo"), koji nema nadzor nad pomorskim poduzetništvom<sup>11</sup>. Ipak, ako je prijetnja potjecala od tereta na tom brodu, brodovlasniku ostaje mogućnost da nakon isplate posebne naknade traži regres od vlasnika tereta<sup>12</sup>.

## POSEBNA NAKNADA (SPECIAL COMPENSATION)

U Konvenciji o spašavanju, 1989. ostaje se doduše pri tradicionalnom načelu da pravo na nagradu pružaju samo operacije spašavanja koje su imale koristan ishod, rezultat ("no cure - no pay") - čl. 12. st. 1. Ipak, može biti i drukčije predviđeno (usp. čl. 12. st. 2.). To znači da stranke mogu ugovorom odstupiti od koncepta "no cure - no pay". Međutim, i u kontekstu Konvencije postoji značajno odstupanje "no cure - no pay" sustava, i to u sklopu primjene odredaba o tzv. *posebnoj naknadi* (čl. 14.).

Odredbe čl. 14. o posebnoj naknadi po mnogo čemu postat će "zaštitni znak" nove Konvencije o spašavanju, 1989. (Pomorski zakonik Republike Hrvatske u članku 789. reproducira odredbe Konvencije). Odredbe spomenutog članka kumulativno zahtijevaju ispunjenje dvaju uvjeta da bi se pristupilo odmjeraivanju posebne naknade. Spašavatelj *mora* obaviti operacije spašavanja broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš. Zatim, spašavatelj *nije uspio* u spašavanju utoliko što nije spasio imovinu (ili imovinu određene vrijednosti) koja bi mu bila osnovica za utvrđivanje nagrade prema kriterijima iz čl. 13., a ta nagrada bi bila barem u visini posebne naknade. A posebna naknada, koja se može zahtijevati samo od vlasnika broda u opasnosti (a ne i od drugih imovinskih interesa), bit će u visini troškova koje je imao spašavatelj. "Troškovi spašavatelja" znače gotovinske izdatke koje je spašavatelj razborito uložio pri spašavanju i pravedan (pravičan) omjer za opremu i ljudstvo koji su stvarno i razborito bili uključeni u spašavanje, primjenjujući mjerila utvrđena u čl. 13. st. 1. toč (h), (i), (j) (usp. čl. 788. st. 2. toč. 8., 9. i 10. našeg Pomorskog zakonika), a to su - da još jednom ponovim - brzina kojom su usluge pružene, raspoloživost (dostupnost) i upotreba brodova ili druge opreme namijenjene operacijama spašavanja te stanje spremnosti, sposobnosti (djelotvornosti) opreme spašavatelja. Ti će mu troškovi, kao i minimum, pripasti čak i ako u svojim naporima *nije uspio* ne samo spasiti imovinsku vrijednost, nego niti spriječiti ili umanjiti štetu

<sup>10</sup> Poblize Grabovac, "Zaštita morskog okoliša ...", *op. cit.*, str. 22; Grabovac, "Nova Konvencija o spašavanju...", *op. cit.*, str. 263-267.

<sup>11</sup> Poblize Gold, *op. cit.*, str. 500.

<sup>12</sup> Predrag Stanković, "Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, Zagreb, br. 2-4 (122-124), 1989., str. 297.

za okoliš. Ovaj zaključak proizlazi iz tumačenja st. 5. čl. 14. Naime, ako je spašavatelj bio nemaran (u našem Pomorskom zakoniku rabi se riječ krivnja) pa je time propustio spriječiti ili umanjiti štetu za okoliš, može se lišiti dijelom ili u cijelosti svake posebne naknade. To znači ako je spašavatelj u akciji spašavanja i propustio spriječiti ili umanjiti ekološku štetu, ali pri tome *nije* bio nemaran, uložio je velike napore, upotrijebio je svu pozornost i vještinu u spašavanju, postupio lege artis, bio je krajnje savjestan, jednom riječi nije bio kriv ali, ipak, nije uspio, zbog okolnosti slučaja, spriječiti ili umanjiti štetu za morski okoliš, imao bi ipak pravo barem na naknadu troškova kako su definirani. Međutim, ako je spašavatelj, ispunjavajući spomenute uvjete iz čl. 14. st. 1. (usp. čl. 789. st. 1. našeg Pomorskog zakonika) svojim operacijama spašavanja spriječio ili umanjio ekološku štetu, posebna naknada koju vlasnik mora platiti spašavatelju za priznate troškove može se *povisiti* do 30 % od troškova koje je spašavatelj uložio. Čak, ako se to smatra opravdanim (fair and just), sud može *dodatno* povisiti takvu posebnu naknadu, ali ukupno povećanje nikako ne može biti više od 100 % troškova koje je spašavatelj imao i koji se priznaju. Ovaj bonus povišenju naknade do 100 % od priznatih troškova već se raspravljao u sudskoj praksi (engleski Dom Lordova, a prije toga u istom slučaju niži sudovi i arbitraže), što ću u daljem tekstu posebice elaborirati.

## SUDSKA PRAKSA - "NAGASAKI SPIRIT"

U rujnu 1992. godine oko 23 sata brod "Nagasaki Spirit", s teretom od 40.154 tona sirove nafte, sudario se u Malačkom tjesnacu<sup>15</sup> s kontejnerskim brodom "Ocean Blessing". U sudaru je isteklo u more oko 12.000 tona sirove nafte iz broda "Nagasaki Spirit". Izbio je požar, a plamen je zahvatio oba broda. Samo su se dva člana posade broda "Nagasaki Spirit" spasila, dok je čitava posada broda "Ocean Blessing" stradala. Dana 20. rujna oko 9 sati spašavateljska tvrtka Semco Salvage and Marine P. Ltd. prihvatila je spašavanje broda "Nagasaki Spirit" i njegova tereta u uvjetima poznatog tipskog ugovora LOF (Lloyd's Open Form) 1990. Nešto kasnije istoga dana ta je tvrtka prihvatila spašavati brod "Ocean Blessing" pod istim uvjetima. Spašavatelj je poslao nekoliko tegljača u područje nesreće kako bi se ugasio požar na brodu "Nagasaki Spirit". Vatra je ugašena 26. rujna. Istoga dana malezijska policija, zabrinuta zbog pogibelji onečišćenja, naložila je spašavatelju da otegli brod na otvoreno more. S tegljenjem se započelo 27. rujna te je trajalo do 3. listopada, kada se brod usidrio podalje od Bleawana u Indoneziji, gdje je ostao do 24. listopada. Indonezijske su vlasti 22. listopada dopustile prekrcaj tereta s broda "Nagasaki Spirit". Kako bi se te operacije mogle obaviti, spašavatelj je premjestio brod na drugu lokaciju. Teret je prekr-

---

<sup>15</sup> Šesto kolimetara dugačak Malački tjesnac, između Sumatre i Malezije, jedan je od najopasnijih morskih putova na svijetu.

can na brod "Pacific Diamond". Bilo je prekrcano 24.466 tona. Zatim je 25. studenoga brod "Nagasaki Spirit" bio otegljen u Singapore, gdje je teret 12. prosinca predan vlasniku broda Lancer Navigation.

Slučaj se najprije raspravljao pred Lloyd'sovim arbitražama. U kasnijem postupku rješavali su sudovi u Velikoj Britaniji (High Court of Justice u Londonu, zatim Apelacijski sud - Court of Appeal - i konačno dom Lordova - House of Lords - koji je donio presudu 6. veljače 1997. koja će biti i predmetom raščlambe u ovom radu).

U ovom sporu prvi put se, koliko znam, raspravljalo o visini posebne naknade (special compensation). Još su se u postupku arbitraže fiksirale svote. S obzirom na činjenicu da je bilo uspjeha u smanjenju štete za okoliš, na temelju čl. 14. st. 2. Konvencije o spašavanju odmjerenom je povećanje naknade od 65 % na iznos priznatih troškova.<sup>14</sup>

Zanimljiva je i značajna konačna odluka Doma Lordova, koja ima poticajni cilj za spašavatelje, a odnosi se na razdoblje spašavanja i trajanje rizika onečišćenja morskog okoliša. Naime, u sklopu utvrđivanja posebne naknade valja uračunati c j e l o k u p n o r a z d o b l j e pruženih usluga spašavanja, od početka do završetka, čak i onda kada je rizik štete za okoliš prestao ranije.<sup>15</sup>

Međutim, temeljno je pitanje u spomenutoj sudskoj odluci bilo tumačenje spornog izričaja o "pravednom (pravičnom) omjeru" (engl. "fair rate", franc. "somme équitable") za opremu i osoblje stvarno i razumno (engl. "actually and reasonably") korišteno u spašavanju, što na temelju čl. 14. st. 3. Konvencije o spašavanju valja priznati spašavatelju kao dodatak na troškove.

## TUMAČENJE IZRIČAJA "PRAVEDAN OMJER" ("FAIR RATE") U SKLOPU MJERILA ZA IZRAČUNAVANJE POSEBNE NAKNADE

Već sam u posebnom poglavlju spominjao i raščlanjivao mjerila za izračun troškova spašavatelja, kao osnovica za obračun posebne naknade, posebice na one nabrojene u čl. 13. st. 1. toč (h), (i) i (j) Konvencije o spašavanju.

Dom Lordova je potvrdio stajalište nižih sudova. Tumačeći i objašnjavajući izričaj " p r a v e d a n ( p r a v i č a n ) o m j e r " ( " f a i r r a t e " ) sud je konstatirao da se spašavatelju mora priznati i dodatni izdatak koji proizlazi iz zahtjeva, potreba, nužnosti da sredstva za spašavanje uvijek budu na raspolaganju (uključuju se i troškovi održavanja, ulaganja, pada vrijednosti i vremena koje je izgubljeno), ali ta sintagma ne uključuje i nagradu, ne može se priznati bilo kakav dobitak (profit)<sup>16</sup>. "Troškovi spašavatelja" ("Sal-

<sup>14</sup> V. *Il Diritto Marittimo*, Genova, II., 1997., House of Lords, 6 febbraio 1997, str. 543.

<sup>15</sup> Poblize *Il Diritto Marittimo*, Genova II., *op. cit.*, str. 543-544; *Il Diritto Marittimo*, Genova I., 1997, Court of Appeal, 21 dicembre 1995., str. 217. i 220.

<sup>16</sup> "... fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation in article 14.3 means a fair rate of expenditure, and does not include any element of profit". (citat iz presude Dom Lordova, 1997., v. *Il Diritto Marittimo*, Genova, II, *op. cit.*, str. 557.

vors's expenses") ne mogu biti klasična "nagrada" ("reward") za koju vrijedi načelo "no cure - no pay". Sud nije želio izjednačiti dva različita sustava naknada, onaj klasični nagrade "no cure - no pay" i onaj poticajni za spašavatelje okoliša izražen u novoj kategoriji posebne naknade (special compensation). Stoga se komercijalna dobit nikako ne može uračunavati u posebnu naknadu, mada će dodatna mjerila iz čl. 14. st. 3. i te kako utjecati na visinu obračuna. Bit će značajno npr. s koliko je brodova (tegljača) nastupio spašavatelj, kapacitet tegljača, sastav posade, održavanost broda i opreme, a poglavito izgubljeno vrijeme u operaciji spašavanja. Uostalom, sud ne zanemaruje ni osobiti stimulans u uvećanju troškova i do 100 % kada je spašavatelj svojim djelovanjima spriječio ili smanjio štetu okolišu.

Postoji u teoriji i mišljenje koje se razlikuje od odluke Doma Lordova.<sup>17</sup> U teleološkoj raščlambi izričaja na francuskom i engleskom jeziku u izvorniku Konvencije o spašavanju ("indemnité", "compensation", "dépenses", "expenses"), uz osobito naglašavanje motiva za primjenu posebne naknade, nastoji se sugerirati i drukčije stajalište. Naime, ističe se da je spašavanje brodova u pogibelji, a poglavito kada je riječ o brodovima koji prevoze opasne tvari štetne za okoliš, jedna od temeljnih odrednica u sprječavanju pomorskih nezgoda i njihovih posljedica. Valja svakako poticati takvo spašavanje. Stoga ne bi trebalo da bude zapreka (a ni u tumačenju smisla relevantnih izričaja) da se pri utvrđivanju posebne naknade ostvare viši iznosi koji ne znače samo priznanje troškova. Valjalo bi uračunati i neki (legitimni) dobitak, profit, pače kao određeni pravedni dobitak (profit équitable)<sup>18</sup>.

## ZAKLJUČAK

Smatram da su stajališta u spomenutoj odluci Doma Lordova prihvatljiva. U odgovarajućim konvencijskim odredbama o posebnoj naknadi, odvojenim od ostalih mjerila za dobivanje nagrade, naglasak je na naknadi troškova. Stoga se zbilja u posebnu naknadu ne bi smio pridodati element klasično ostvarene dobiti. Ipak, mjerila utvrđivanja "troškova" spašavatelja u čl. 14. st. 3. (osobito ona o osoblju i opremi) Konvencije o spašavanju mogu pridonijeti znatnom povišenju svota (osobito ako se dopusti slobodna interpretacija "izgubljenog vremena"). Spašavatelji u zaštiti morskog okoliša, osobito profesionalni spašavatelji, bit će dodatno stimulirani i činjenicom da se naknada može povisiti i do 100% troškova (zanimljivo je da je u pripremnim radovima pri donošenju Konvencije bilo i prigovora o prekoračenju preko 30%), ako je bilo uspjeha u zaštiti okoliša. Neizravno se takvim uvećanim postotcima ostvaruje i "dobit".

<sup>17</sup> Prvostupanjski arbiter R. F. Stone isticao je da se "fair rate" mora zasnivati na komercijalnoj procjeni dobiti (v. kratki komentar M.H. u *Il Diritto Marittimo*, II, op. cit., str. 544.).

<sup>18</sup> Poblize Pierre Bonassies, "La fin de l'affaire 'Nagasaki Spirit': une espérance déçue", *Le droit maritime français*, Paris, 571, 1997, str. 451-460.

Stajalište Doma Lordova da se pri procjeni trajanja akcije spašavanja uračuna cjelokupno vrijeme spašavanja, od početka do završetka, bez obzira na trajanje rizika za okoliš, nesumnjivo je pozitivno stajalište koje će pozdraviti spašavatelji.

Sa zanimanjem se mogu očekivati ubuduće stajališta sudske prakse u drugim državama. Ako bude nekih promjena u tumačenju sadržaja posebne naknade, posebice sintagme "pravednog dijela" ("fair rate"), vjerujem da će to biti u korist spašavatelja koji djeluje s ciljem sprječavanja ili umanjavanja štetnih posljedica za morski okoliš.

### *Summary*

#### **HOW TO ACCOUNT THE "SPECIAL COMPENSATION" IN THE INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989**

*The International Convention on Salvage, 1989 devotes a significant part to the protection of the marine environment. Especially important is article 14 which introduces "special compensation" as a corrective means of the traditional "no cure - no pay" principle. This means that if the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or by its cargo threatened with damage to the environment and has failed to earn a reward under a well-known criteria set out in article 13, at least a reward equivalent to special compensation assessable in accordance with article 14, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses. Article 14, paragraph 3 defines the salvor's expenses.*

*If the salvor has prevented or minimized damage to the environment by his salvage operations, special compensation payable by the owner of the salvor may be increased up to a maximum of 30 per cent of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may further increase such special compensation, but in no event shall total increase exceed 100 per cent of the expenses incurred by the salvor.*

*Salvor's expenses for the purpose of special compensation means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operations and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operations, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j), i.e. the promptness of the services rendered, the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations and the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.*

*In the famous case "Nagasaki Spirit" in England the House of Lords finally clarified in February 1997 the issue of "fair rate" as one which should be based not only on out-of-pocket expenses but should include the element of maintenance, investment, depreciation and idle time. But the fair rate should not be a profitable one, namely it does not include any element of profit. The decision is also important in confirming that any claim under article 14 will apply for the whole period of the services even if the risk of damage to the environment has been stopped at an earlier stage of service.*

# LEGAL CHALLENGES IN THE IMPLEMENTATION OF ELECTRONIC DATA INTERCHANGE IN TRANSPORT DOCUMENTS

Dr. Časlav Pejović\*  
Associate professor,  
Kyushu University, Japan

UDK 347.795  
Original scientific paper  
Received: 20 April, 1998

- I Introduction*
- II Electronic Commerce*
- III Legal Regulation of EDI*
- IV EDI Interchange Agreements*
- V Value Added Networks*
- VI Legal Problems Posed by EDI*
- VII Electronic Transport Documents*
- VIII Conclusion*

## I INTRODUCTION

One of the basic factors in international trade transactions is the exchange of information. Each commercial transaction usually involves movement of goods, money and information. For a contract to be concluded and performed, the exchange of information is necessary. Goods cannot be sold, carried or insured if all involved parties are not in possession of relevant information. The information can be exchanged in different forms: orally, in writing, or electronically. For centuries the data required in business transactions was entered on a piece of paper, represented by a standard document with defined form, content and functions. Paper documents are complex, and often contain unnecessary data, while their transfer is slow, which causes problems and additional costs for the parties. Moreover, the paper documents themselves are expensive because of their number and the quantity of paper used.

A new stage in industry development was announced by the introduction of computers after World War II. Computers are machines first intended for performing mathematical operations, but now used widely in almost every

---

\* I would like to thank Professor Luke Nottage for useful comments and suggestions.

aspect of everyday life. They have an enormous ability to store, process and transfer information. This has resulted in a radical change in the way of conducting business. The most important change is that information is stored in the computer and does not need to be printed on paper in order to read and transfer it.

The decisive factor in expanding the role of computers in handling information is the technology of communications. Computers operate increasingly as parts of networks which link different users. Computers connected in a network can exchange data directly among each other. The combination of computers with telecommunication systems has enabled the development of a new kind transmission of business data: electronic data interchange (EDI). This new way of creating and communicating information promoted by computers and EDI is called "electronic commerce", and "includes any computer or other technology by means of which information or other matter may be recorded or communicated without being reduced to documentary form".<sup>1</sup> By using electronic commerce the parties in international trade can now exchange information electronically instead of using paper documents. This radical change from paper based transfer of information to electronic transfer offers great advantages to companies due to the greater speed, accuracy and efficiency with which commercial transactions may be conducted.

The use of EDI is still not widespread in international trade transactions, but there are strong grounds to believe that it will become a dominant way of conducting international business in the near future. However, there are some legal obstacles which have slowed the introduction of EDI. These obstacles must be eliminated to clear the way for more extensive use of EDI in international business. Most of the international conventions and national laws was drafted in an age where EDI was clearly not envisaged. The law of evidence also traditionally relies on paper records. This causes uncertainty regarding the legal recognition of computer generated records, so that the parties to commercial transactions are still reluctant to accept electronic records and prefer traditional paper documents.

The rapid development of EDI has contributed to a great interest on the part of international organisations, private companies and lawyers with respect to legal problems with which the commercial implementation of EDI has been confronted. To facilitate and promote the commercial implementation of EDI, an understanding of these problems is required in order to find appropriate solutions.

This article aims to examine the main legal problems associated with the commercial use of EDI. In Part I the main technical features of EDI will be dealt with to describe how electronic commerce is carried out. Part II briefly introduces the legal regulation of EDI and its impact on commercial transactions. The rest of the article then focuses on its main object: legal problems posed by EDI and possible solutions.

---

<sup>1</sup> English Carriage of Goods by Sea Act (1992) Section 5(1).



## II ELECTRONIC COMMERCE

To be able to deal with legal problems which arise as a result of use of computers and electronic data interchange, it is useful to set out their basic technological features.

### A. Computers

The computer is a machine able to store and process information with great speed. It processes data by transforming it into binary digits represented by only two numbers: "0" and "1". Every kind of information (text, sound, graphs, image) can be represented by a combination of zeros and ones. Every letter of the alphabet can be expressed by a combination of zeros and ones representing one byte.<sup>2</sup> The computer translates the words into "computer language" automatically by using special programs created for this purpose.

It is not intelligence that makes the computer so important, since a computer is not able to think. Rather, it is a series of its features that makes computers important:

- computer can store a large amount of information in small digital recording devices such as floppy discs;
- computer can quickly retrieve any piece of information stored in its memory;
- such information can easily be available to many users at the same time and can be transmitted electronically with high speed to other users.

Another characteristic of computerized data which can be advantageous, but also disadvantageous, is the ability to change the content of data without leaving a trace. This is very convenient for users when they need to correct data. However, it is also a menace which exposes the users to a risk that valuable data can be destroyed or distorted by third parties, without the user being aware of it. This can have serious implications for business operations and can also be an instrument of fraud. In order to prevent undesirable consequences, several technological devices have been created to restrict unauthorized access to the data stored in computers.

### B. Electronic Data Interchange

To understand the impact of electronic data interchange (EDI) on commercial transactions, it is important to know what EDI is and how it functions.

EDI is a new type of communication based on direct exchange of business data performed electronically between computers in a standardized form.

---

<sup>2</sup> In the American Standard Code for Information Interchange (ASCII) each 8-bit binary word represents a letter, e.g. the letter "A" is expressed as 11000001.

The EDI enables data in the form of an electronic message to be transmitted from a computer where it was created to another computer. After the message is entered at the keyboard of a sender's computer, it is copied onto a hard or floppy disc. The computer then transmits data to the recipient's computer using its communication software. The transmission of data is effected electronically via satellite or telephone lines to which both computers are connected through modems (MOdulator-DEModulator). The modem at the sender's side converts digital information as processed by the sender's computer to the analogue signals used for telecommunication over an ordinary telephone line. When data is received at the recipient's side it is again converted by modem into digital information. The received data can be stored in the recipient's computer or on disc and retrieved when necessary, with no need to be printed on paper. That is why EDI is often referred to as a "paperless" operation.<sup>3</sup>

EDI offers many advantages for their users, since it is the fastest, cheapest and most reliable way of communication. It is predominantly used in business operations to replace standard paper documentation such as invoices, purchase orders, shipping notices, etc.

EDI operates on the basis of several programs:

- a program for communication;
- a program for translation of messages;
- a controlling program; and
- a program for connection with data bases.

These programs enable a message to be transmitted directly from one computer to another, from one data base to another. An output on the sender's side automatically means an input on the receiver's side.

The user must use a certain precisely defined format to be able to operate EDI. The format is an information structure which defines the syntax, data elements and structure of the message. The syntax corresponds to the grammar in a language. Data elements correspond to the vocabulary. The structured message represents a combination of syntax and data elements and by its content it is similar to a paper document. The message is transmitted between computers using software interfaces which serve to translate data from one application program for use by another. This means that a computer receiving a message can recognize the language of the message only if fed into programs compatible with the standard used by the computer sending the message.

EDI standards provide what and how information is to be transmitted between the users. Basically, there are two types of EDI standards: formatting standards and communication standards. Formatting standards define

---

<sup>3</sup> "Paperless" does not mean that paper is actually not used, since it is usual to have print outs of data stored in a computer, but only that paper is not indispensable.

what documents can be communicated electronically, what information such documents are to contain, what form of information should be used and the meaning of individual pieces of information. Communication standards determine the way of transmission of the messages between the computer systems.

### III LEGAL REGULATION OF EDI

There is one problem that must be resolved if international trade wants to enjoy the benefits offered by EDI: the law must be changed, since the existing legal infrastructure is based on paper documents. Many statutes currently require or assume commercial documents to be a “writing” containing a “signature”.<sup>4</sup> Sometimes these documents are “negotiable” and the presentation of an “original” is required. All these phrases face serious difficulties when applied to electronic messages.

When the law provides for written form of documents it never says that the written form means paper documents, but this has been understood for centuries, since until now paper has been the most convenient means for making documents. Now computers enable information to be available and visible on a computer’s screen, which is equally readable and contains the same content as a paper document, can be considered to be in writing. Or, is it necessary for information to be in writing at all?

So far, there are very few statutes which specifically address the fundamental issues concerning EDI. The lack of legal regulation has negative consequences in practice. The parties in international trade might refuse to accept documents in electronic form because of doubt as to their legal value. If such a document is to enjoy the same legal status as a paper document, the law must be changed so that legal effect can be recognized not only as to paper documents, but also as to documents created and transmitted by computers. The law has already made several steps in this direction.

The increasing commercial use of EDI has been accompanied by a growing interest in the development of an international legal framework to govern such transactions. Several international organizations, such as the United Nations and the International Chamber of Commerce (ICC), have been studying the legal problems related to the use of EDI in the commercial transactions. Special tribute should go to UNCITRAL which was very active in this field for years and has produced several detailed analyses related to the legal validity of electronic commercial practices.<sup>5</sup>

In 1987 the ICC in conjunction with UNCITRAL published the Uniform Rules of Conduct for Interchange of Data by Teletransmission (UNCID). The

---

<sup>4</sup> See ROLAND and MACDONALD, *INFORMATION TECHNOLOGY LAW* (1996) 231-4.

<sup>5</sup> For UNCITRAL working group activities see its web site: [www.un.or.at/uncitral/sessions/wg.ec/index.htm](http://www.un.or.at/uncitral/sessions/wg.ec/index.htm).

purpose of these Rules is to facilitate electronic transmission of data by establishing basic standards of technical requirements and procedure. These Rules include several provisions concerning the content and structure of message, as well as the ways of transmission. They also set out security procedures that should be observed by EDI users.

In 1988 the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures within UN Commission on Europe adopted the Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT), based on the EDIFACT standard. UN/EDIFACT consists of a set of internationally agreed standards, directories and guidelines for the electronic interchange of structured data, and in particular that relating to trade in goods and services. Among the main UN/EDIFACT standards are the International Forwarding and Transport Message Framework which relates to transport documentation, and Uniform Communication Standard which relates to the grocery industry. UN/EDIFACT has become an international standard on which EDI messages are structured and transmitted between independent computer networks, and it is in widespread use in international business transactions.

In the USA the American National Standards Institute Accredited Standards Committee X. 12 (ANSI X 12) is still the dominantly used standard, but there have been announcements that some major companies (e.g. General Motors Corporation) will soon replace it by the UN/EDIFACT standards. This indicates that the UN/EDIFACT standards may be universally adopted in the future.

UNCITRAL has a working group on EDI which prepares model statutory provisions which are designed to overcome legal obstacles to the use of EDI. After several years of preparation, in 1996 UNCITRAL adopted the Model Law on Electronic Commerce. It applies to all forms of information generated, stored or communicated by electronic, optical or analogous means, including EDI. The Model Law has succeeded in eliminating many of the barriers which have prevented electronic documents from having the same legal status as paper documents.

Several Conventions and Uniform Rules, as well some national legislation, contain provisions which made them applicable to documents issued in electronic form. Article 11 of the Vienna Convention on Contracts for the International Sale of Goods eliminates any requirement of a writing for the enforceability of a contract of sale of goods. Article 14(3) of the Hamburg Rules and Article 5(3) of the UN Convention for Multimodal Transport provide for the possibility that the signature can be made by any electronic means; the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document (Rule 2.6) and INCOTERMS (Rule A.8.) make a particular reference to the replacement of paper transport documents by EDI messages; Rule 1(ii) of the CMI Rules for Sea Waybills provides that they shall apply when adopted by a contract of carriage, whether the contract be in writing or not; and Article 20(b) of the UCP Rules (1993) provides that original document includes a document pro-

duced by reprographic, automated or computerized systems, while the signature is described to include an electronic method of authentication. In 1990 the CMI has adopted the CMI Rules for Electronic Bills of Lading. The CMI Rules apply "whenever the parties so agree" (Rule 1). These Rules apply only to electronic transfer of a bill of lading and are mostly concerned with its function as a document of title. In addition, the European Commission is sponsoring the BOLERO project which is intended for use in electronic letters of credit.

At the national level, an increasing number of national law-making bodies has been engaged in reviewing national laws to accommodate the needs of electronic commerce. As a result of, some existing laws have been amended, e.g. the English Carriage of Goods by Sea Act, 1924 which now expressly recognizes the possibility of use of electronic bills of lading, and Uniform Commercial Code which now contains provisions specifically related to electronic transactions (Section 2-208). Some countries have adopted legislation related to electronic commerce, e.g. the Utah Digital Signature Act 1995 and German Digital Signature Law 1997.

#### IV EDI INTERCHANGE AGREEMENTS

Worldwide, the law has not kept pace with the development of EDI and related technologies, and the legal situation with respect to EDI is still not entirely clear. Until the law is amended so to fully accommodate the needs of EDI, traders are advised to use EDI interchange agreements that can resolve any legal issue, affecting them.

EDI interchange agreements, or trading partner agreements, are written contracts between the parties wishing to trade electronically using EDI or similar technologies. They regulate the rights and obligations of the parties regarding technical and legal matters and provide the foundation for their EDI trading relationship.<sup>6</sup>

EDI interchange agreements usually contain a statement that, where the law so permits, EDI messages will have the same legal effect as paper documents. Some of these agreements provide that in the case of disputes, no party will be entitled to contest the validity or enforceability of their electronic transactions merely on the grounds they were carried out through EDI. The agreements regulate the practical arrangements the traders will adopt when transmitting and receiving electronic messages, as well as security procedures, confidentiality of certain data, storage, and authentication of messages. The interchange agreement should also regulate apportionment of liability and risk for error in the transmission of data, or for the failure of the system after transmission, especially when the agreement provides for use of a third party network.

---

<sup>6</sup> See, BOSS and RITTER, *ELECTRONIC DATA INTERCHANGE AGREEMENTS* (1993).

EDI interchange agreements can have bilateral or multilateral character depending on whether only two or more parties enter such agreement. Another possibility is to adopt model interchange agreements. One such model interchange agreement is adopted by UNCITRAL: the Model Interchange Agreement for the International Commercial Use of EDI. On the national level, several countries have adopted model interchange agreements, e.g. the Model Form of Electronic Data Interchange Trading Partner Agreement published by the American Bar Association (ABA) in 1989. Similar model agreements have also been published in Australia, Canada, France and United Kingdom.

## V VALUE ADDED NETWORKS

Although EDI users can link their computer systems directly to each other, it is often more convenient to make use of a third party network. There are specialized firms that provide network services acting as EDI network operators. One type of such operators only transmit messages without providing additional services. These are so-called open systems, such as the Internet; EDI can operate using the Internet through e-mail and world wide web.

Another type of networks provides additional value-added services, besides transmitting messages. They are called Value-Added Network (VAN) service providers. VAN provides technical assistance in data security and the configuration of the required software. VAN operates on a commercial basis and provides its services to all parties entering into an agreement with it. The VAN services may be charged for explicitly, or may be covered by subscription. Main concerns of the users of VAN services will be to ensure that the messages transmitted are genuine and transmitted without delay to the recipient, and that the contents of messages have not been altered after transmission nor disclosed to third parties. VAN agreements should also regulate responsibility of the VAN provider to the users for errors in transmission of messages and their security.

## VI LEGAL PROBLEMS POSED BY EDI

To evaluate the legal aspects of the replacement of paper documents by their electronic equivalents it is necessary to emphasize that the consequences of such change depend on type of document which is targeted for replacement. The legal problems related to electronic replacement of purchase orders, invoices, transport documents, funds transfer, or securities are not the same.

All documents do not perform the same functions. Certain documents serve only to carry information and have no legal importance. Such documents can easily be replaced by their electronic equivalents without provo-

king legal problems. The problems arise in case of documents which perform certain legal functions in commercial transactions, such as a receipt for cargo, evidence of contract, or document of title. Typical of such documents is the bill of lading. In such a case certain problems arise which relate to the formality requirements imposed by law concerning writing and evidence, as well as physical possession of a document.

The main question which arises here is whether EDI can replace classical paper documents. The purpose of EDI is not to create electronic equivalents of paper documents. This is shown by the fact that the word "data", rather than "document", is used in the name EDI. EDI is aimed at replacing paper documents by electronic transfer of data which will be able to perform the same functions as paper documents.

People are accustomed to paper documents so that many people tend to believe that if a document is not on paper it does not have a value; the attention is focused on the form rather than on the substance. Documents represent, in fact, a medium for transmitting necessary data. This data may serve to determine the rights and duties of those parties under a contract and as evidence of the accuracy of that data. The law has never stated that documents must be paper documents. What is important is communication of data, not the way it is communicated. "There is a document wherever there is writing or printing capable of being read, no matter what the material may be upon which it is impressed or inscribed".<sup>7</sup> A document should not be written with lead pencil or other evading substance, but it is none less valid if so written.

The written form is actually only an alternative to the oral form, which is preferred by the law because it is safer. Before paper started to be used for writing, the written form had been represented by stone plates, bronze, parchment and papyrus, while before computers and laser printers were invented, different tools had been used for writing. Nowadays, paper is used for writing only because it is the most convenient.<sup>8</sup> And now, the time has come to replace paper with EDI, which is still more convenient than paper.

Like paper documents, EDI is able to transmit and store information. However, the use of EDI faces some complicated legal problems. Present laws that govern commercial transactions are based on the assumption that data is normally presented in paper form. This assumption is understandable, since the paper was the only medium at the time of adoption of these

---

<sup>7</sup> R.v.Daye (1908) 77 L.J.K.B. 659 at 661.

<sup>8</sup> As professor Gronfors, with a good sense of humor, wrote (concerning promissory notes): "Such a legal promise could easily be written down with black ink on a white cow and still be legally valid. The main reason why we do not use such a method is, of course, that it is most inconvenient to have one's promissory notes feeding on green pastures" ("The Paperless Transfer of Transport Information and Legal Functions", in SCHMITTHOFF and GOODE, *INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS: SOME LEGAL PROBLEMS AND POSSIBLE SOLUTIONS*, (1988) at.p.20). An illustration of the above statement is that the winners of Wimbledon tennis tournaments receive their checks written on tennis balls.

laws. The problem with these laws, from the aspect of electronic commerce, is that they refer to notions such as "writings" and "signatures". Such notions seem to preclude replacement of documents by electronic messages.

The commercial application of EDI has a great impact on the way in which contracts are concluded and performed. In order to deal with the problems of the use of electronic messages in practice it is necessary to answer numerous questions posed by the use of EDI: is an electronic message a writing? ; can a computer record be admitted as evidence?; what is the evidential value of a computer printout?; how to replace the signature?; how to compensate the physical possession of document required for documents of title?; how to guarantee the safety of data stored in a computer?; how to imitate negotiability of documents of title?

These are difficult issues, but these difficulties should not be exaggerated. EDI has been in use for almost thirty years, and there have been very few, if any, disputes caused by above mentioned problems.

### A. Writing

The laws of most jurisdictions require that certain documents must be in writing for valid and binding obligations to exist. This requirement is motivated by the greater reliability the written form has compared to the oral form. The requirements of a "writing" are often combined with requirements of a "signature" and an "original". In some countries there still exists a requirement that, in order to be valid and enforceable, a contract must be in writing and signed by one or both of the parties. For example, certain international conventions require written form (e.g. Article 6 of the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929 and Article 2 of the New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 1958).

Differently from paper based data, in the case of data processed by a computer there is no original document which can be presented to evidence its content, since the data is stored in the computer's memory. In order to reach the data it is necessary to "call" it from the memory by giving a proper command to the computer, so that the data can appear on the computer's screen or be printed on the computer's printer. A computer database cannot be an original document in the sense of paper documents, since it represents, in fact, an electromagnetic record of the condition of the computer's memory at a certain moment. The concepts of original and copy documents are rendered indistinct in the case of information processed by a computer, and every copy seems the same as the original. The computer database also lacks an indispensable element of an original paper document: the signature of its issuer.

The question which arises is whether a writing contemplates only documents in tangible form. It is often stated that electronic messages do not meet legal standards to be accepted as writing, but that is not necessarily so.



Schedule 1 of the English Interpretation Act 1978 defines writing as including printing, type-writing and “other methods of representing or reproducing words in visible form”. This definition seems to be wide enough to include EDI. Furthermore, some international conventions contain very flexible definitions of writing which clearly include electronic documents. For example, Article 4(3) of the Terminal Operators Convention provides that “a document ... may be issued in any form which preserves a record of the information contained therein. When the customer and the operator have agreed to communicate electronically, a document ... may be replaced by an equivalent electronic data interchange message”. The Model Law on Electronic Commerce explicitly gives electronic transmissions the same legal value as writings. According to Article 5 of the Model Law “where a rule of law requires information to be in writing or to be presented in writing, or provides for certain consequences if it is not, a data message satisfies that rule if the information contained therein is accessible so as to be usable for subsequent reference”.

## B. Admissibility and Weight of Computer Records as Evidence

From the perceptive of the law of evidence, the key issue is not whether a computer generated record represents writing, but what weight should be given to it in a courtroom. The role of evidence is to enable the court to ascertain the truth respecting a question of fact. When an evidence is presented at the trial, the issues of its admissibility and weight may arise.

There are both technical and legal reasons which make difficult the admissibility of computer records, or which reduce their weight as evidence. From the technical perspective, computers are not absolutely reliable devices. Computers occasionally malfunction, while software systems are often attacked by viruses. Computer records also seem to be more vulnerable than paper documents to undetectable alteration. From the legal perspective, under traditional rules of evidence it seems that a computer generated record faces serious difficulties in order to be admitted as evidence. Most of the procedural rules dealing with admissibility of evidence are based on the admission of paper documents. In the common law the main problem appears to be the allegation that computer records constitute “hearsay” and fail to meet requirements of the “best evidence rule”, while in the civil law tradition the main problem is the lack of signature.<sup>9</sup>

Common law is based on the adversarial system, which means that the judge acts as arbiter between the parties in dispute as they each put forward their case and he or she does not undertake any independent investigation into the subject matter of the dispute. In a dispute over admissibility of com-

---

<sup>9</sup> Amory and Poulet, “Computers in the Law of Evidence - a comparative approach in civil and common law systems”, (1987), March/April, *Computer Law and Practice* 114. For English law, Bradgate, “The evidential Status of Computer Output and Communications”, (1990), May/June, *Computer Law and Practice* 142.

puter records as evidence, the opposing party will probably argue that computer generated records do not represent reliable evidence because they can be easily altered. Consequently, it will be argued that, based on the "hearsay" and/or "best evidence" rules, such data may not be admitted as evidence.

The rules relating to the admissibility of documentary evidence are complex. The traditional rule that hearsay evidence may not be admitted is not so strict anymore and there are certain exceptions. The hearsay evidence may be admitted if it can be demonstrated to be reliable and its admission necessary for proper evaluation by the court. Also, a computer record will satisfy the best evidence rule requirements if the reliability of the record-keeping system which ensures the integrity of the records is demonstrated. In the courtroom, the admissibility of computer records will often depend upon an ability to prove that at the time of the transaction the computer system was properly operating, and adequate safeguards and control procedures were applied. In principle, it is not accepted a presumption that the computer is operating properly, but the party relying on computer evidence must prove that the computer is reliable. The court might require presenting evidence as to how the records were created, stored, transmitted and protected from tampering. In order to prove this, oral or affidavit evidence of the integrity of the computer system will probably be needed

Section 5(1) of the English Civil Evidence Act of 1968 makes provision for the fact that statements contained in a document produced by a computer shall be admissible as evidence of any fact stated therein of which direct oral evidence would be admissible, if it is shown that the conditions mentioned in subsection (2) are satisfied. The purpose of this provision is to admit hearsay statements contained in computer processed documents. Section 10 of the Civil Evidence Act defines "document" as including "any disc, tape, soundtrack or other device in which sound or other data (not being visual images) are embodied so as to be capable (with or without the aid of some other equipment) of being reproduced therefrom."<sup>10</sup>

Section 901 (b) (9) of the American Federal Rules of Evidence, which addresses the issue of authentication of computer produced documents, provides for a description of the process or system used to produce a result and a showing that it produces an accurate result. This description should contain evidence that:

- the computer equipment is accepted in the filed as standard and competent and was in good working order,
- qualified computer operators were employed,
- proper procedures were followed in connection with processing of information,

---

<sup>10</sup> In *Derby & Co. Ltd. v. Weldon* (No 9) (1991), 1 WLR 653) it was held that the database of a computer in so far as it contained information capable of being read and converted into readable form, and whether stored in the computer itself or recorded in backup files, was a "document" within the High Court rules regulating discovery of documents.

- a reliable software program was utilized,
- the equipment was programmed and operated correctly, and
- the exhibit is properly identified as the output in question.<sup>11</sup>

Civil law rules of evidence are based on the inquisitorial approach to trial procedure. The main task of the court is to establish the material truth on the basis of available evidence. The civil law makes a clear distinction between evidence of legal facts and that of legal acts. Legal facts can be proved by any means allowed by law. On the other hand, legal acts can be proved only by a signed written document with probative value (e.g. Article 1341 of the French Civil Code). On the basis of this rule it could be concluded that the computer records can be presented as evidence, but their weight as evidence in civil law is questionable because of importance attached to the requirement of signature. However, the rule on the signed written document is subject to many exceptions and it cannot apply to computer generated records. Similarly to a common law court, the civil law court might require evidence to be presented as to how the records were created, stored, transmitted and protected from tampering. In order to ascertain this, the court will usually appoint an independent computer expert to give an opinion concerning the integrity of the computer system.

If computer records are to be admitted as evidence in the courts a change of the rules of evidence must be made. The law of evidence must adjust to the new situation where not only paper records, but also electronic ones may be produced as evidence. The law of evidence should not focus anymore on whether a record is a copy or an original; the key issue is whether the record accurately evidences certain facts. The accuracy and reliability of computer records depends on the integrity and reliability of the computer system that generates the records. Therefore the law of evidence should introduce new rules and criteria to serve as the basis for evaluating the weight of computer records as evidence. The Model Law on Electronic Commerce adopted by UNCITRAL made one important step in that direction. Article 8 prohibits the use of the "hearsay rule" and "the best evidence rule" and provides for the admissibility of electronic documents as evidence in legal proceedings. It remains to be seen whether this Model Law will be used as model to harmonize divergent national laws.

### C. Evidential Value of Computer Printout

The computer printout is only a hard copy of a message stored in computer. In principle, a computer printout is not needed, since the data contained in it is readily available at the computer screen. However, since traditional

---

<sup>11</sup> See, MUELLER, KIRKPATRICK, *MODERN EVIDENCE* (1995) 1523; Peritz, "Computer Data and Reliability: A Call for Authentication Under the Federal Rules of Evidence", (1986) *Northwestern University Law Review* 956.

law is based on paper documents, the question of the evidential value of computer printouts is important.

Under the rules of evidence, a question which arises is whether a printout can be admitted as proof of the existence and contents of the computer generated record and, if admitted, what weight should be given to such evidence. The printout is a copy of the data stored in computer because it is normally created after the handling process of creating the data is completed.

Due to the fact that printouts are paper documents, under the present rules on evidence they have a better chance to be admitted as evidence in the courts than an electronic message stored in computer. The electronic message may be the original, but this original can never be produced in the courtroom in the same sense as a piece of paper can be produced. That is why the law is more willing to accept a computer printout as evidence. It should be noted that telegrams and telex transmissions have been admitted as evidence by some conventions,<sup>12</sup> which opens the way for admission of printouts. Some legislation expressly allows the admissibility of computer printouts as evidence (e.g. section 5 of the English Civil Evidence Act 1968).

Even though a computer printout is admissible as evidence, its weight as evidence is at the discretion of the court. Under traditional law the evidential value of a printout is the same as of a copy. When considering the weight of a printout as evidence, the key issue for the court will be the possibility and probability that the printout is forged and the capability to determine its authenticity.

#### D. Signature and Authentication

When a paper document is issued, the signature on it serves to identify the party who signed the document. A document must be signed only by an authorized person, because of the binding effect of the signature. Signatures represent a ritual form of agreement and are used to prove the validity and authenticity of documents. A signature may serve to confirm that the party signing the document has approved the contents of the document, or has guaranteed the accuracy of its contents, depending on the nature of the document.

Various forms of signatures have been used in practice: a signature can be in handwriting, printed in facsimile, stamped etc. Among these different forms there are differences with respect to security: a handwritten signature is normally more secure than a stamp. However, the law does not require that a signature be secure in order to have legal effect.

Signature seems to be incompatible with electronic commerce. A person's signature is usually associated with a sense of uniqueness, which does not exist in case of computer produced records. The problem which arises in

---

<sup>12</sup> E.g. Article 13 of the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods.

case of electronic messages is that only data, but not a signature, can be transmitted, since handwriting, facsimile and stamps cannot be made except on paper.

In the case of electronic messages, technically the signature can be replaced by other forms of authentication. The authentication of electronic messages can serve the same function as a signature on a paper document, with the main difference that the signature identifies the issuer of a document, while in the case of EDI the source from where the message was sent is identified and not the person who actually sends the message (this authentication is mostly intended to prevent unauthorized access to a computer network, rather than to guarantee the authenticity of a signature). The problem is whether such authentication can be recognized by law, which means that the problem of authentication of electronic message is primarily a legal one.

The parties may agree that the authentication of documents is achieved by some of the techniques used for authentication of electronic messages. The problem that can rise in case of a dispute is whether the law will accept such authentication as valid. The law is still just beginning to adjust to electronic commerce, so that a number of laws still require a handwritten signature and provisions concerning electronic signatures are still scarce and general. In order to enable use of EDI techniques, the law should be adjusted to permit documents to be authenticated by electronic means. As already mentioned above, some international conventions and uniform rules provide for the possibility that the signature can be made by electronic means. In addition, Article 6 of the Model Law on Electronic Commerce gives appropriate technical methods the same legal value as a traditional signature.

People are prone to believe that the data passing through computer networks can be easily intercepted and read by unauthorized persons. So the risk of fraud is often emphasized as a problem in the use of EDI communication. This is a rather typical psychological reaction to innovations, when people who get used to a traditional way of doing things expect the innovations to be able to do more than traditional ways have ever been able to. A handwritten signature can be forged much easier than an electronic authentication. A bill of lading holder can only see that there is a signature and on whose behalf the bill is signed, but he normally cannot know whether the person who signed the bill of lading was actually authorized to sign it. This is particularly true when the bill of lading is issued in one country and is relied upon in another country. It is really difficult to imagine how an American buyer who holds bill of lading issued in Shanghai could know that the agent who signed the bill was really authorized by the carrier to sign it. Even if the bill of lading holder knows that the person signing bill was authorized, he usually cannot know whether it is his real signature. It is easy to imagine a person intentionally distorting his own signature in order to repudiate its authenticity at a later stage. However, these obvious risks have not prevented an almost fraud-free use of signature in practice and bill of lading hol-

ders usually do not even pay attention to the signature itself, but only on whose behalf the bill is signed.<sup>13</sup>

From the aspect of safety a thumbprint seems to be the safest, but is the least used way of authentication, at least in business transactions. Safety and practicability often cannot get long well. There is no authentication device which is absolutely safe. What is needed in commercial application of EDI is reasonable safety, which means that unauthorized decoding is made so difficult and needs so much time that it is commercially unreasonable.<sup>14</sup>

## E. Protection of Data

Besides legal problems in recognizing it as evidence, EDI also faces technical problems for reliability as evidence. One of the main concerns relates to the safety of electronic messages. In order to achieve the goal of a wide scale acceptance of EDI, it is necessary to provide a secure means of transmitting the information, so that the parties to a commercial transaction can feel confident that their electronic messages will be kept private and will have adequate protection against fraudulent misuse.

One of the essential characteristics of a writing is its immutability. Once a writing is created, changing its content without leaving a trace is perceived to be very difficult. On the other hand, one of the characteristics of computer processed data is the possibility to alter the content of data without trace. This can be done unintentionally by a user's mistake or technical error, or deliberately by another person without the user's authorization. The second case can be especially dangerous, and can be an instrument of fraud.

One serious problem of electronic commerce is that it is vulnerable to fraud, which can be carried out relatively easily due to the fact that it is possible to get remote access to computers which are connected to networks. Access to another's computer can be done for fun, by so called "hackers" who enjoy playing with computers and who find excitement in breaking into somebody else's computer systems (the more complicated: the more fun), but even such acts can do a lot of harm to computer users. More dangerous is the case of unauthorized access made with the intention of defrauding its users in order to get forged payment, or to make other illegal profit.

The alteration of data is useful in the preparation of documents and there is no problem with the user doing so when it is necessary to correct or update a data. However, once the document is final and transmitted to another person, it should not be altered if it is to serve between the parties as evidence of the data contained in it. The problem is how to make it unalterable.

Two kinds of protection are needed: a) to prevent unauthorized access to data by third persons and b) to prevent unauthorized access to data by users.

---

<sup>13</sup> See Nicoll, "EDI evidence and the Vienna Convention", (1995) *Journal of Business Law* 21.

<sup>14</sup> Nicoll, *op.cit.*, p.21

### *a. Unauthorized Access by Third Persons*

Various security devices are used to prevent unauthorized access by third persons to computer networks and to protect the data during transmission. The most widely used techniques are passwords, digital signatures and encryption. These techniques of protection serve also for authentication.

The most commonly used method to restrict access to the computer network is the use of a password or code consisting of a combination of numbers and/or letters known only to the user and the network. The use of password is aimed at ensuring that only an authorized person has access to the data and the computer system.

One of the most secure methods to protect data during transmission is cryptography or encryption which is used to ensure the confidentiality of data and to verify the authenticity and integrity of transmitted data.<sup>15</sup> Cryptography is used to transform a digital information into unintelligible code and subsequently to translate it back into its original form. This technique is based on confidential keys and complex mathematical processes, which prevent access to the information to a person who does not know the key needed to decode the message. Unauthorized access by third persons is restricted by a private key, which represents any technically appropriate form, such as a combination of numbers and/or letters, which the parties may agree on for securing the authenticity and integrity of transmission.

Cryptography represents the basis for the so-called "digital signatures".<sup>16</sup> A digital signature is a transformation of a record using an asymmetric cryptosystem and a hash function such that a person having the initial record and the signer's public key can determine whether the transformation was created using the private key that corresponds to the signer's private key and whether the initial record has been altered since the transformation was made. A digital signature can serve to authenticate a signer and to verify the integrity of a document. By using the signer's private key, the recipient of an electronic message can verify both the authenticity of the signer and the message.

Digital signatures play a very important role in a system of central registry. All the electronic messages are secured by the use of digital signatures so that the registry and the users can all be sure that the person sending the message is authorized to do so. The central registry provides the users with digital signatures, which enable the registry to authenticate messages, while also enabling users to verify electronically the origin of message, their integrity and their receipt.

---

<sup>15</sup> See, Davies, "Legal Aspects of Digital Signatures", (1995) 11 *Computer Law and Practice* 165.

<sup>16</sup> The Utah Digital Signature Act 1995 is the first legislation in the world that has authorized the use of digital signatures. Similar acts were later promulgated in some other American states, as well in some other countries, e.g. Germany.

Some other techniques are also used, like message sequence numbering, microcircuit cards, magnetic stripes, personal identification numbers (PIN). Also, new techniques are in various stages of development, such as electronic analysis of signatures. The technology of protection continues to improve, but so does the technology of breaking through protection devices.

#### *b. Unauthorized Access by Users*

Another problem concerning security of computer records is that the users can have opposing economic interests, so that they may want to change the content of data without informing the other party. In the case of an electronic bill of lading, the shipper may admit that he sent electronically the data representing the bill of lading, but he might deny that the content of the data stored on the consignee's computer correspond with data he sent, e.g. claiming that the data on quantity of goods on consignee's computer is inaccurate and that the data he sent had stated a larger quantity.

Unauthorized access by users can be restricted by the private key. Under Rule 8 of the CMI Rules on Electronic Bills of Lading only the carrier and the holder of an electronic bill can have access to the data. The private key is issued by the carrier to the shipper after the carrier receives the goods for carriage. The private key is unique to each holder and is not transferable. Only the carrier and the holder know the private key and they must keep it secret. Recipients of a transmission are not authorized to act on a transmission unless they have sent a confirmation, i.e. unless they confirm that the content of a transmission "appears to be complete and correct" (Rule 2(e)). Rule 3(e) provides that in case of a dispute arising between the parties as to data actually transmitted, an electronic monitoring system may be used to verify the data received.

## VII ELECTRONIC TRANSPORT DOCUMENTS

The replacement of traditional transport documents by their electronic equivalents is one of the most discussed areas of possible commercial application of EDI. There are two basic types of transport documents: the waybill and the bill of lading, or the consignment note. The main difference between these two documents is that a bill of lading is a document of title, while a waybill is not. The status of document of title given to bills of lading makes their electronic replacement much more difficult than it is the case with waybills.

International conventions which regulate the carriage of goods by sea never state that they are applicable only to paper bills of lading and they contain no restraint to be applicable to electronic bills of lading. The Hague Rules do not contain any specific requirement as to the form in which a bill of lading is to be issued. The Hamburg Rules even provide by Art.14(3) that the signature on a bill of lading can be made by any electronic means. The INCOTERMS 1990 (Rule A.8) and the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Docu-



ment (Rule 2.6.) provide that a transport document can be replaced by an equivalent electronic message. The UCP Rules (1993) provide that original document includes a document produced by reprographic, automated or computerized systems, while the signature is described to include electronic method of authentication (Art.20(b)). It seems that there are not international legal barriers for the use of electronic bills of lading. The problem lies in national laws. Most national laws do not provide for the possibility of an "electronic signature" and a number of laws also provide for issuance of bill of lading originals, which implies that only paper bills can perform the functions of a bill of lading. Moreover, the rules on evidence of most countries would not admit electronic bills as evidence.

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

Electronic messages are aimed at replacing paper documents, but not their functions. An electronic bill of lading is supposed to perform the same functions as its paper equivalent and the only difference should be in the manner of performance. Before the law is amended in order to adjust to the changes occurred as result of replacement of paper documents by electronic messages, first it is necessary to determine what functions are performed by traditional bills of lading and how an electronic bill of lading can be enabled to perform the same functions.

A bill of lading serves: (a) as a receipt for the cargo by the carrier, (b) evidence of the contract of carriage, and (c) as a document of title.

#### *a. Receipt for the Cargo*

This function does not represent any problem for an electronic bill of lading, since the information about cargo could be transmitted through electronic messages. The transmission of information can be performed easily, provided the proper security and authentication procedures are applied.

#### *b. Evidence of the Contract of Carriage*

This function also relates to the transmission of information and can be easily performed by electronic bills of lading. The main problem related to

this function is that the use of standardized formats does not allow for the exchange of the terms and conditions of a contract of carriage normally printed on the reverse side of traditional bills of lading. It is obvious that an electronic bill of lading can not have reverse side, but that is not the only way how terms and conditions of a contract can be evidenced. The most convenient way to evidence terms and conditions of a contract of carriage for an electronic bill of lading would be to incorporate such terms and conditions by reference to standard bill of lading forms where these terms and conditions are set out like in case of "short form" bills of lading. In this way, terms and conditions of a standard form bill of lading are deemed to be incorporated and can apply as between the parties in a contract of carriage even if they are not contained in the bill of lading issued in particular case.

In some countries, like in England, the law has a favorable view regarding the incorporation of terms of a contract by reference and the main requirement for validity of incorporation clauses relates to their clarity and the accessibility of the terms incorporated by reference. On the other side, in some other countries the law requires actual knowledge of the terms incorporated by reference, while certain terms must be specifically accepted in writing. For example, such requirement is provided by the Art. 1341 of Italian Civil Code in case of onerous clauses (*clausole vessatorie*), i.e. clauses involving restrictions to the rights of the parties. According to the same provision of the Italian Civil Code, among these clauses are included arbitration clauses.

The use of EDI does not cause any particular problems in this context. One of the obstacles in evidencing the conditions of contract of carriage by reference to terms and conditions may be the fact that the location where the reference terms can be seen is not ready accessible. The ICC has been preparing a project known as ETERMS which deals with this problem. ETERMS is envisaged to serve as an electronic repository for legal clauses that can be incorporated in contracts by reference. For example, the terms and conditions of a contract placed into ETERMS could be incorporated by reference without actually having to include the full text of those terms and conditions in the messages.<sup>17</sup>

### *c. Document of Title*

The negotiability of paper documents, typical for documents of title such as bills of lading, represents one of the biggest difficulty for EDI.<sup>18</sup> Documents of title control the transfer of certain legal rights, such as constructive possession and right to delivery of goods, which is based on physical posses-

---

<sup>17</sup> See ETERMS Repository Guidebook, ICC Document No. E100/INT. 3, October 1996.

<sup>18</sup> Van Der Ziel, "Main Legal Issues Related to the Implementation of Electronic Transport Documentation", (1997) *European Transport Law* 715; see also an excellent and extensive paper on the topic in the same issue of *European Transport Law*: Chandler, "Maritime Electronic Commerce for the Twenty-First Century", (1997) *European Transport Law* 655.

sion of an original document. EDI has an important handicap, which puts into doubt its capability of playing the role of a document of title: it is impossible to have it in physical possession. This means that it cannot be produced on delivery, nor endorsed to a new holder. Traditionally, the concept of transferability has been linked to paper documents, since only something tangible can be physically transferred from one person to another. In order to compensate for this handicap, it is necessary to find a way to imitate physical possession of a document, so that the negotiability of documents of title can be simulated.

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

In case of bills of lading the registry system functions this way: a carrier sends a message to a shipper that confirms receipt of goods by the carrier and provides all the data normally found on bills of lading. The carrier also directs the message to the registry where the shipper is logged as holder of the "document". If the shipper wishes to transfer the title to the goods, it sends to the registry instructions that identify the new "holder". Upon receipt of this message, the registry sends a message confirming the new owner as the holder having rights over the goods. The "holder" of an electronic bill of lading is in the same position as the holder of a paper bill of lading: he or she can claim delivery of the cargo against the carrier, or he or she can dispose with the goods by transferring the title to a new party. Thanks to digital signatures, all messages are authenticated, and all are secure. The registry employs security procedures to ensure that once there is a record of holdership, only the party recorded as holder can give message instructions to effect a transfer of rights in the goods. Therefore, from the technical perspective, the registry system can electronically simulate the negotiability of a paper bill of lading. The problem is how to implement this concept in practice and how to give it legal validity.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> It should be noted that in case of electronic bills of lading the use of bills of lading to bearer will not be possible. However, this does not represent a serious problem, since in practice they are used very rarely.

Several attempts have been made to create electronic transport documents. Some of these attempts were the result of independent efforts of certain private companies, and some resulted from the cooperation of various international organizations. The idea of electronic bill of lading was first put forward in 1985 by the Chase Manhattan Bank and INTERTANKO which had established Sea Docks Registry Ltd., which was supposed to act as a central registry for bills of lading. The idea was further developed by the CMI in its Uniform Rules for Electronic Bills of Lading adopted in Paris in June 1990. The newest attempt to enable commercial use of electronic bills of lading is a project known as BOLERO, sponsored by the European Commission. All these attempts can be considered as only experimental and it seems that actual replacement of paper transport documents by their electronic alternatives still lies in the future. One of the main reasons why electronic transport documents are not used more in practice is the lack of legal regulation which causes concern to the parties regarding their legal value and effect, so that they hesitate to accept electronic documents and prefer traditional paper documents.

## VIII CONCLUSION

EDI is emerging as a genuinely new means of transferring information, completely different from paper documents. For centuries, paper documents were the dominant means of communicating information, and even now, at the end of 20<sup>th</sup> century, they still keep this position. However, there is no doubt that in first decades of next century EDI will replace paper documents to become the dominant and, in the future probably exclusive means of communicating information, at least in business transactions.

The existing laws affecting commercial transactions do not provide a satisfactory environment to allow the use of EDI or other similar means of data communication. The traditional law contains various requirements that are obstructive to electronic commerce. The computer revolution has found many jurisdictions not prepared to deal with the electronic transfer of data. In addition, there is considerable lack of international uniformity in this area.

In order to exploit advantages offered by the electronic commerce, the challenge will be to adjust the traditional rules based on paper documents and to draft viable solutions. To be able to adjust to EDI and similar technologies, the law must get away from the rules and principles based on paper documents and create new rules and principles which shall be based on new technologies. Such new rules should help in removing superfluous formal requirements which prevent admission of computer generated records as evidence and should also establish the criteria which shall serve as basis for the court when determining the weight of such evidence. Certain progress has already been made in that direction. Some national legislation have been amended and international model rules have been adopted aimed at recognizing electronic messages to have the same legal effect as paper documents.

Until the laws are amended in order to fully accommodate the needs of EDI, a temporary solution can be the adoption of voluntary model rules and interchange agreements by which traders can regulate their EDI relationship.

Besides legal problems, there are also technical problems which stand in the way of the replacement of paper documents by EDI. The main problem seems to be how to ensure privacy in electronic transfer of messages. At the moment the best solution to this problem is the use of a private key.

This article has shown that commercial implementation of EDI still faces many challenges. However, it is only a question of time before EDI is adopted as a new system for transmitting information. There is no doubt that legal obstacles to introducing EDI in business transactions can be eliminated. The real issue is what the consequences will be when the well established and precisely regulated system of exchange of information based on paper documents is abandoned and replaced by a new and yet unregulated one which is based on electronic messages.

Some of the problems related to the commercial use of EDI seem to be more psychological than real. This is a consequence of anxiety which is normally associated with radical changes, such as switching from paper documents which were in use for centuries to electronic messages which are a genuinely new method for transferring information. The impact of this change, however, should not be exaggerated. This is not a change which will happen at once; it will be a step-by-step process. Paper documents will not disappear overnight; they will continue to be used and their replacement will be gradual.

The adjustment of law should also be gradual. The new rules should be adopted only in the area where the need for new legal rules is clear, as in the case of digital signature. There is no need for hasty adoption of rules in the area where the problems are still not clearly identified or are only expected to appear in the future. In any case, the fact that many legal issues relating to EDI are still not solved has not prevented its commercial use in practice.

## *Sažetak*

### **PRAVNI PROBLEMI U PRIMJENI ELEKTRONIČKE RAZMJENE PODATAKA U PRIJEVOZNIM ISPRAVAMA**

*Autor u ovoj raspravi izlaže pravne probleme vezane uz širu primjenu elektroničke razmjene podataka - EDI (electronic data interchange) u praksi. Elektronička razmjena podataka predstavlja relativno novi način prijenosa informacija koji bi u budućnosti trebao zamijeniti upotrebu papira i pisanih dokumenata pri sklapanju poslovnih transakcija.*

*U tekstu autor opisuje na koji način EDI funkcionira i njegove prednosti nad dosadašnjim načinom sklapanja poslova.*

*Autor nadalje navodi teškoće koje postoje uslijed nedostatka pravne regulative za primjenu EDI. Naime, dosadašnje pravo sadrži odredbe koje su smetnja primjeni EDI.*

*U zaključku je istaknuto kako će u budućnosti morati biti prevladane sve poteškoće koje se odnose na EDI. Iako su neke zemlje već postigle napredak u tom pogledu, još je potrebno dosta učiniti za uspješnu primjenu EDI u praksi.*

## OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA I DOKTRINA *FORUM NON CONVENIENS*

Jasenکو Marin, znanstveni novak  
Jadranski zavod HAZU

UDK 347.792:347.988  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 8.01.1999.

*Autor objašnjava smisao načela forum non conveniens u pravu zemalja common law pravnog sustava. Analizira noviju sudsku praksu u svezi s primjenom toga načela u sporovima o utvrđivanju granice odgovornosti brodovlasnika. Autor podržava stajalište izraženo u najnovijim sudskim odlukama da sud koji primjenjuje granice odgovornosti brodovlasnika utvrđene Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. nije zbog toga nužno prikladniji da odlučuje od suda koji primjenjuje (niže) granice odgovornosti utvrđene Konvencijom o odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957.*

### 1. UVOD

Postizanje međunarodne unifikacije pomorskog prava jedan je od najtežih problema ove grane transportnog prava. Različiti interesi pojedinih zemalja s obzirom na ulogu njihovih gospodarskih subjekata u pomorskom gospodarstvu, brojnost i raznovrstnost relevantnih pravnih instrumenata, različita sudska praksa te doktrinarne razlike u pogledu shvaćanja određenih pravnih instituta samo su neki od čimbenika koji otežavaju postizanje pomorskopravne unifikacije. Nije rijetkost da je ista pravna materija iz područja pomorskog prava uređena s više važećih međunarodnih instrumenata koji su međusobno u znatnoj mjeri nezavisni. S obzirom da se rješenja u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima u pravilu zasnivaju na rješenjima relevantnih međunarodnih instrumenata koje je ta država prihvatila, raznolikost međunarodnih instrumenata dovodi i do bitnih razlika među pojedinim nacionalnim zakonodavstvima.

S obzirom na navedene okolnosti, u slučaju sudskoga spora, iznimno je važno koji će sud biti nadležan za vođenje spora i koje će pravo, kao mjero-davno, sud primijeniti prilikom rješavanja spora.

Odgovornost brodovlasnika za pomorske tražbine, a osobito ograničenje te odgovornosti, institut je pomorskog prava u kojem u značajnoj mjeri dolazi do izražaja problem nepostojanja međunarodne unifikacije. I na ovom području postoji nekoliko različitih međunarodnih instrumenata, a i pojedina nacionalna zakonodavstva bitno se razlikuju u pogledu visine odgovornosti brodovlasnika. U slučaju spora u kojem se postavi pitanje granice do koje brodovlasnik odgovara, svaka će stranka u sporu nastojati izboriti nadležnost onoga suda koji primjenjuje pravo koje odgovara interesima te stranke. Ona strana koja od brodovlasnika nastoji nadoknaditi štetu pokušat će ishoditi nadležnost onoga suda koji će primijeniti pravo koje propisuje višu granicu odgovornosti brodovlasnika. Brodovlasnik će, naprotiv, pokušati ishoditi nadležnost suda koji primjenjuje pravo koje propisuje nižu granicu odgovornosti. U toj borbi svaka će strana za ostvarenje nadležnosti željenog suda pokušati ukazati na sve one okolnosti vezane uz konkretan spor koje idu njoj u prilog.

U anglosaksonskom pravu u tom je smislu od izuzetne važnosti postojanje doktrine *forum non conveniens* – doktrine koja govori o (ne)prikladnosti pojedinog suda da, s obzirom na okolnosti konkretnog spora, bude nadležan za rješavanje toga spora.

U ovom radu proučava se sudska praksa sudova u Engleskoj i Hong Kongu u posljednjih osam godina (od 1990. do danas), u sporovima o utvrđivanju granice odgovornosti brodovlasnika, a gdje je nadležnost sudova ovisila upravo o primjeni i tumačenju doktrine *forum non conveniens*. Prikazani slučajevi su reprezentativni s obzirom na činjenične okolnosti, promjene u stajalištima sudova i iznesenu argumentaciju. Radi boljeg shvaćanja uzroka sporova i posljedica koje sudske odluke iz ovog područja proizvode u praksi, prije prikaza sudskih odluka ukratko ćemo izložiti osnovne razlike između postojećih međunarodnih instrumenata (a time posredno i razlike između pojedinih nacionalnih zakonodavstava) koje uređuju materiju ograničenja odgovornosti brodovlasnika. U istu svrhu ćemo prikazati i osnovna obilježja doktrine *forum non conveniens* u anglosaksonskom pravu.

## 2. MEĐUNARODNE KONVENCIJE O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA

Prva međunarodna konvencija koja je pokušala ujednačiti materiju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine je *Međunarodna konvencija za ujednačenje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924.*<sup>1</sup> Rješenja ove konvencije postignuta su kompromisom između

<sup>1</sup> Konvencija je stupila na snagu 02. lipnja 1931. Konvencijom iz 1924. je prvotno bilo obvezano 15 zemalja od kojih je šest naknadno otkazalo Konvenciju zbog obvezivanja kasnijim konvencijama koje su uređivale istu materiju. Neke zemlje (npr. Belgija, Poljska, Portugal, Španjolska) su prihvatile kasnije konvencije a da nisu otkazale Konvenciju iz 1924. Jedine zemlje koje su obvezane samo Konvencijom iz 1924. a ne i kasnijim konvencijama koje reguliraju materiju ograničenja odgovornosti brodovlasnika su Brazil, Mađarska i Turska.



tradicionalnog sustava ograničenja koji se primjenjivao u zemljama kontinentalne Europe i sustava koji je bio na snazi u Velikoj Britaniji. Tako je odgovornost na temelju ove Konvencije bila ograničena do visine vrijednosti broda, vozarine i uzgrednosti broda, ali se u najvećem broju slučajeva odgovornost ograničila do određene svote prema registarskoj tonaži iako je ukupna vrijednost broda, vozarine i uzgrednosti bila veća. Ova je Konvencija i od samog Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité maritime international - CMI*) ocijenjena neuspješnom<sup>2</sup> pa se početkom pedesetih godina pristupilo izradi nove konvencije. Rezultat toga rada je *Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957.* (nastavno Konvencija iz 1957).<sup>3</sup> Iako je Konvencija iz 1957. bila prihvaćena od znatno većeg broja zemalja nego Konvencija iz 1924., pod okriljem CMI i Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization - IMO*) nastavilo se s ulaganjem napora usmjernih ka postizanju unifikacije na području ograničenja odgovornosti brodovlasnika. Ti su naponi rezultirali donošenjem *Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.* (nastavno: Konvencija iz 1976).<sup>4</sup> Iako se Konvencija iz 1976. smatra uspješnim međunarodnim pomorskopравnim instrumentom, ona nije uspjela zamijeniti Konvenciju iz 1957. Štoviše, Konvencija iz 1957. danas ima veći broj država ugovornica - 33, dok se Konvencijom iz 1976. obvezalo 27 država među kojima je i Hrvatska.<sup>5</sup> Neke države su ugovornice i Konvencije iz 1957. i Konvencije iz 1976. (npr. Bahami, Barbados, Švicarska). Konvencija iz 1924. danas nije od velikog značenja. Naime, od devet država ugovornica Konvencije iz 1924., njih šest se obvezalo kasnijim konvencijama pa se na odnose između tih šest država primjenjuje relevantna kasnija konvencija.<sup>6</sup> Zbog toga ćemo se u nastavku ograničiti samo na usporedbu Konvencije iz 1957. i Konvencije iz 1976. upozoravajući samo na one razlike između ovih dviju konvencija koje su važne za temu ovoga rada.

U odnosu na Konvenciju iz 1957., Konvencija iz 1976. donosi dvije važne novine. Prva novina Konvencije iz 1976. odnosi se na značajno povišenje

<sup>2</sup> Cf: Patrick Griggs, "Limitation of liability for maritime claims: the search for international uniformity", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (1997), p. 372.

<sup>3</sup> Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. stupila je na snagu 31. 05. 1968. Konvencija iz 1957. se primjenjuje kada vlasnik broda ili neka druga osoba koja ima pravo na ograničenje, ograniči ili nastoji ograničiti svoju odgovornost pred sudovima jedne od država ugovarateljica ili nastoji osloboditi brod ili drugu zaustavljenu imovinu, jamstvo, odnosno drugo osiguranje dano na području jedne od tih država (čl. 7. st. 1. Konvencije iz 1957.).

<sup>4</sup> Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. stupila je na snagu 01. prosinca 1986. Polje primjene Konvencije iz 1976. (čl. 15) određeno je u osnovi slično kao kod Konvencije iz 1957.

<sup>5</sup> Stanje se odnosi na dan 06. ožujka 1998., prema izvoru: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP, London, Hong Kong, p. 375-377.

<sup>6</sup> Vidi čl. 16. st. 1. Konvencije iz 1957., odnosno čl. 17., st. 4. Konvencije iz 1976., objavljene u prijevodu na hrvatski u: Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 276-281., odnosno 359-369.

granice odgovornosti brodovlasnika.<sup>7</sup> Kao protuteža tako povišenoj odgovornosti učinjena je druga važna novina koja se odnosi na mogućnost gubitka prava brodovlasnika na ograničenje. Naime, Konvencija iz 1957. propisuje da brodovlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti ako je događaj iz kojega je tražbina nastala bio prouzročen osobnom krivnjom vlasnika (eng. *actual fault or privity*).<sup>8</sup> Na kome leži teret dokazivanja da je događaj iz kojega je nastala tražbina prouzročen osobnom krivnjom vlasnika određuje se po pravu suda (*lex fori*).<sup>9</sup> Prema tome, svaka osobna krivnja vlasnika, bez obzira na stupanj te krivnje, dovodila bi do isključenja prava na ograničenje. U Konvenciji iz 1976. ističe se da brodovlasnik neće biti ovlašten ograničiti svoju odgovornost ako se dokaže (dokazati mora tužitelj) da je šteta nastala brodovlasnikovim osobnim djelovanjem ili propustom, učinjenim s namjerom da se izazove šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će do takve štete vjerojatno doći (eng. *...loss resulted from his personal act or omission committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*).<sup>10</sup> Dakle, prema Konvenciji iz 1976. prijeko je potrebna kvalificirana krivnja. Teško je vjerovati da bi tužitelj u praksi mogao dokazati namjeru brodovlasnika da izazove štetu, odnosno njegovu bezobzirnost i znanje da bi do štete moglo doći. Prema tome, mala je vjerojatnost da će brodovlasnik u nekom konkretnom slučaju izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti. Time je pravni položaj brodovlasnika znatno poboljšan u odnosu na Konvenciju iz 1957., posebice s obzirom na ostvarivanje punog pokrića osiguranja njegove odgovornosti.<sup>11</sup>

Godine 1979. donesen je *Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957.* kojim se uvodi u Konvenciju iz 1957. nova obračunska jedinica "posebno pravo vučenja" (eng. *Special Drawing Right*) uz alternativnu mogućnost i dalje primjene zlatnog Poincaré franka.

Godine 1996. donesen je *Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.* Protokol je znatno povišio granice odgovornosti te ustrojio jednostavniji postupak izmjene iznosa ograničenja.<sup>12</sup>

<sup>7</sup> U Konvenciji iz 1957. granica odgovornosti se povećavala sa svakom tonom zapremine broda. U Konvenciji iz 1976. ustanovljena je osnovna granica odgovornosti za brod s tonažom do 500 tona, a za brodove s tonažom iznad 500 tona postoji i dodatna skala koja određuje utjecaj tonaže broda na visinu granice odgovornosti. Usp. čl. 3. Konvencije iz 1957. i čl. 6-8. Konvencije iz 1976.

<sup>8</sup> Čl. 1. st. 1. Konvencije iz 1957.

<sup>9</sup> Čl. 1. st. 6. Konvencije iz 1957.

<sup>10</sup> Čl. 4. Konvencije iz 1976.

<sup>11</sup> Podrobnije o ovim i drugim obilježjima ovih dviju konvencija, cf. Ivo Grabovac, *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997., str. 14-21.

<sup>12</sup> Protokol iz 1996. još nije stupio na snagu jer nije ispunjen uvjet iz čl. 11. Protokola (Protokol će stupiti na snagu devedeset dana nakon dana kada je deset država izrazilo svoj pristanak da budu vezani njime). Na posljednjim zasjedanjima Pravnog odbora IMO-a u studenom 1998. neke važne pomorske zemlje (Velika Britanija, Danska, Norveška) izrazile su spremnost da poduzmu korake u pravcu obvezivanja ovim Protokolom.

### 3. DOKTRINA *FORUM NON CONVENIENS*

Pojednostavljeno rečeno, primjena načela *forum non conveniens* zapravo predstavlja način obrane tuženika protiv nadležnosti jednoga suda. Radi se o tome da tuženik može podnijeti prijedlog za odbacivanje tužbe ako smatra da npr. engleski sud nije "prikladan" (eng. *convenient*) da presuđuje u određenom sporu.<sup>13</sup> Sud će na temelju provedenog raspravnog postupka, prema svojoj diskrecionoj ocjeni odlučiti hoće li usvojiti prijedlog tuženika i odbaciti tužbu.<sup>14</sup>

Doktrina *forum non conveniens* potječe izvorno iz škotskog prava još od prošlog stoljeća. Nakon toga je razmjerno brzo prihvaćena u gotovo svim pravnim poretcima zamalja *common law* pravnog sustava. Englesko pravo ju je prihvatilo tek sedamdesetih godina ovoga stoljeća.<sup>15</sup> Sudska praksa engleskih sudova zaključila je da u tom pogledu između škotskog i engleskog prava ne postoje razlike.<sup>16</sup> Stoga se u obrazloženjima presuda engleskih sudova često citiraju i starije presude škotskih sudova.

S obzirom da sud u primjeni načela *forum non conveniens* odlučuje na temelju diskrecione ocjene, osnovno je pitanje kada sud treba usvojiti tuženikov zahtjev za odbacivanjem tužbe. Načelan odgovor dala je sama sudska praksa, i to kroz obrazloženje škotskog suca Lorda Kinneara u sporu *Sim v. Robinow* iz 1892. U obrazloženju presude Lord Kinneare ističe da zahtjev za odbacivanjem tužbe sud treba prihvatiti ako smatra (nakon što prouči i ocijeni sve važne okolnosti) da postoji drugi nadležan sud koji bi bio prikladniji za vođenje postupka *s obzirom na interese svih stranaka u sporu i ostvarenje pravde*.<sup>17</sup> Ovo se pravilo i danas strogo poštuje i citira u gotovo svim relevantnim sudskim presudama.

Tumačenje Lorda Kinneara može dovesti do zaključka da je na tuženiku teret dokazivanja da postoji drugi sud koji je prikladniji za vođenje postupka. Međutim, ovu tezu valja relativizirati. Ne treba, naime, zaboraviti da se u

<sup>13</sup> Pod izrazom *convenient* ne podrazumijeva se samo praktična prikladnost nekog suda da odlučuje o sporu, već i prikladnost u smislu da je taj sud pogodan da se pred njime ostvari pravda u objektivnom smislu. Zbog toga se u sudskoj praksi, pa i u sporovima koji su prikazani u ovom radu, izražavalo mišljenje da bi umjesto izraza *convenient* valjalo koristiti izraz *appropriate*.

<sup>14</sup> Cf. Dorotea Ćorić, "Forum (non) conveniens i englesko pravo", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33, (1-2), str. 161-163 (1991).

<sup>15</sup> Kao prvi slučaj u kojem je primijenjena doktrina *forum non conveniens* u engleskom pravu navodi se slučaj *The Atlantic Star* (1973) 2 *Lloyd's Law Reports*, p. 197. Nakon toga to je načelo primijenjeno i u sporu *MacShannon v. Rockware Glass Ltd*, (1978). U engleskoj sudskoj praksi do 1990. značajniji sporovi u svezi primjene doktrine *forum non conveniens* bili su *The Abidin Daver*, *Lloyd's Law Reports*, 1984, Vol. 1, p. 339. te osobito *The Spiliada*, (1987) 1 *Lloyd's Law Reports*, p. 1. Stajališta koja su iznijeli članovi Kuće Lordova u obrazloženju odluke u slučaju *The Spiliada* citiraju se u gotovo svim presudama koje su prikazane u ovom radu.

<sup>16</sup> Tako je zaključio Lord Diplock obrazloženju odluke u sporu *The Abidin Daver*, *op.cit.*, p. 339.

<sup>17</sup> eng. *for the interests of all the parties and for the ends of justice*.

ovom slučaju provodi raspravni postupak, te da svaka stranka ima mogućnost iznijeti dokaze koji idu u prilog njenim tvrdnjama.

Postupak u povodu podnošenja prijedloga za odbacivanje tužbe na temelju primjene načela *forum non conveniens* odvija se u najviše tri faze<sup>18</sup>. U prvoj fazi, tuženik, ako želi da sud prihvati njegov prijedlog za odbacivanje tužbe, mora dokazati postojanje dviju činjenica; prve, negativne činjenice - da engleski sud nije "prirodan" i prikladan za suđenje u konkretnom sporu, i druge, pozitivne činjenice - da postoji drugi sud koji je očito ili bitno prikladniji da sudi.<sup>19</sup> Sud će u ovoj fazi postupka morati utvrditi postoji li doista drugi sud koji je očito prikladniji da sudi u konkretnom sporu. Zbog toga će morati proučiti postoje li, a ako postoje od kakvog su značaja, svi oni elementi koji ukazuju na to da bi rješavanje u sporu trebalo prepustiti drugom sudu. Sud će morati utvrditi ponajprije koji je sud "prirodan" da sudi. "Prirodan" sud je onaj sud s kojim sam spor ima najveći stupanj stvarne i bitne povezanosti.<sup>20</sup> Navedeni stupanj stvarne i bitne povezanosti suda s konkretnim sporom ocjenjuje se uz uvažavanje niza faktora, kao što su ekonomičnost (posebice s obzirom na izvođenje dokaza i troškova koji su s tim povezani), pravo koje je mjerodavno za konkretan odnos, prebivalište i boravište stranaka, njihova poslovna sjedišta, mjesta gdje obavljaju svoju djelatnost, itd.<sup>21</sup>

Ako tuženik uvjeri sud u postojanje ovih dviju činjenica, u drugoj fazi postupka teret dokazivanja prelazi na tužitelja, koji mora uvjeriti sud da postoje posebne okolnosti koje zahtijevaju da se postupak vodi u Engleskoj. Tužitelji često, kao posebnu okolnost zbog koje je nužno da se postupak vodi u Engleskoj, navode, uopćeno rečeno, načelo ostvarenja pravde kao cilja primjene prava. To se prvenstveno odnosi na slučajeve kad tužitelj tvrdi da se pred drugim sudom ne bi mogla ostvariti pravda kao cilj primjene prava jer bi, zbog nadležnosti toga drugog suda i prava koji taj drugi sud primjenjuje, tužitelj bio onemogućen (uskraćen) u korištenju određenim legitimnim pravnim pogodnostima, kojima bi se inače mogao koristiti ako bi se postupak vodio pred engleskim sudom..<sup>22</sup> Valja naglasiti da čak i ako sud dođe do uvjerenja da bi suđenjem pred drugim sudom tužitelj bio uskraćen

<sup>18</sup> Cf. obrazloženje Lorda Goffa u sporu *The Spiliada*, *op.cit.*, p. 10-12.

<sup>19</sup> *eng. clearly or distinctly more appropriate forum.*

<sup>20</sup> *eng. real and substantial connection*, cf. obrazloženje koje je dao Lord Keith of Kinkel, u sporu *The Abidin Dayer*, *op.cit.*, p. 339.

<sup>21</sup> U svrhu pomoći sudu pri odlučivanju o primjeni načela *forum non conveniens*, američka sudska praksa ustanovila je listu faktora bitnih za odlučivanje, koji se dijele da faktore koji se odnose na privatne interese stranaka u sporu (*private interest factors*) i faktore koji se odnose na javni interes (*public interest factors*), cf. odluku Vrhovnog suda SAD u sporu *Piper Aircraft Company v. Reyno*, 454 U.S: 235, 102 S.Ct 252, 70 L.Ed.2d 419, 1982 A.M.C. 214.

<sup>22</sup> *eng. the plaintiff would be deprived of legitimate juridical advantage.* Primjerice, pred engleskim sudom tužitelj bi imao veće mogućnosti dokazivanja nego pred drugim sudom, ili slučaj kad bi zahtjev pred drugim sudom već zastario, a prema engleskom pravu to ne bi bio slučaj (zastara je prema engleskom pravu institut postupovnog a ne materijalnog prava), Cf., obrazloženje Lorda Goffa u sporu *The Spiliada*, *op.cit.*, p. 14-15.

glede korištenja određenom legitimnom pravnom pogodnošću, to još ne znači da sud neće prihvatiti prijedlog tuženika za odbacivanje tužbe. Ako se tužitelj poziva na ovu činjenicu, tj. postizanje pravde i uskratu korištenja legitimnim pravnim pogodnostima, sud mora utvrditi je li sam tužitelj postupao razumno i u dobroj vjeri pri zaštiti svojih interesa. To znači da sama činjenica da bi pred drugim sudom tužitelj bio uskraćen za određene pogodnosti koje bi imao na raspolaganju pred engleskim sudom ne bi bila dovoljna da sud odbaci tuženikov prijedlog. Za takvu odluku potrebno je i da se sud uvjeri u "nedužnost" tužitelja u pogledu njegovih nastojanja da zaštiti svoj pravni interes.

Ako tužitelj uvjeri sud u postojanje okolnosti koje zahtijevaju da se postupak vodi u Engleskoj, sud se nalazi pred trećom fazom vođenja postupka. U toj fazi sud će usporediti rezultate prvih dviju faza postupka. To znači da će usporediti prikladnost drugog suda da sudi sa značajem i utjecajem posebnih okolnosti koje zahtijevaju da se postupak vodi u Engleskoj. Od rezultata te usporedbe ovisi i konačna odluka suda.

Zbog svih elemenata koje sud pri odlučivanju uzima u obzir, kao i zbog same prirode ovog postupka, konačna odluka suda u svezi prijedloga tuženika za odbacivanjem tužbe ovisi o okolnostima svakog konkretnog slučaja.

Sam institut *forum non conveniens* nepoznat je u pravu zemalja *civil law* pravnog sustava. Međutim, iz izloženog se može primijetiti da činjenice i okolnosti koje će sud zemlje *common law* pravnog sustava razmotriti i analizirati kako bi donio odluku je li taj sud doista *convenient forum* za odlučivanje o nekom sporu, u značajnoj mjeri odgovaraju onim činjenicama i okolnostima koje će sud u zemlji *civil law* pravnog sustava razmotriti prilikom odlučivanja je li taj sud *nadležan* da rješava o konkretnom sporu. Iako prijevod engleske riječi *convenient* na hrvatski jezik rječu *nadležan* nije sasvim precizan, ipak se mora ukazati na bliskost ova dva pojma. Konačno, prigovor *forum non conveniens* u osnovi i cilju kojeg želi postići zapravo i jest prigovor nenadležnosti nekog suda u korist nadležnosti drugog suda koji je, s obzirom na okolnosti konkretnog slučaja, prikladniji (*more convenient*) da sudi.<sup>23</sup>

#### 4. PRIMJERI IZ SUDSKE PRAKSE

U nastavku ćemo upozoriti na neke novije slučajeve iz prakse sudova u Engleskoj i Hong Kongu u kojima su tuženici, pozivajući se na načelo *forum non*

<sup>23</sup> I u ranijoj, istina ne baš bogatoj, hrvatskoj pravnoj literaturi koja se odnosi na institut *forum non conveniens*, izraz *convenient forum* prevodio se kao "prikladan sud" i taj nam se prijevod čini ispravnim. Vidi: E. Palua: "Forum non conveniens u SAD", *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 97, Zagreb, 1983., str. 45.-49., E. Palua: "Još o forum non conveniens", *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 97, Zagreb, 1983., str. 49.-52., D. Čorić: "Forum (non) conveniens i englesko pravo", *Usporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33, (1-2), 161-163 (1991).

*conveniens*, zatražili odbacivanje tužbe. Tužitelji su zaustavljanjem brodova u vlasništvu tuženika u zemljama koje su prihvatile Konvenciju iz 1976. i pozivajući se na pravilo *forum arresti*,<sup>24</sup> nastojali ishoditi nadležnost sudova tih zemalja. Tuženici su nastojali ishoditi odbacivanje tužbe pred sudom koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1976. u korist nadležnosti drugog suda koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1957., kojom je propisana niža granica odgovornosti brodovlasnika. Valja naglasiti da je u takvim slučajevima iznimno važno koji će sud biti nadležan, jer se u pitanju ograničenja odgovornosti, prema anglosaksonskom pravu, primjenjuje pravo suda (*lex fori*), budući se ograničenje odgovornosti brodovlasnika smatra institutom procesnog, a ne materijalnog prava.<sup>25</sup> Prema tome, engleski sud će na pitanje visine granice odgovornosti brodovlasnika primijeniti englesko pravo.

Prikaz ovih slučajeva zanimljiv je ne samo zbog pregleda argumenata koje stranke iznose pred sudom, nego i zbog analize promjena u stajalištu sudova.

\*

U sporu *The Vishva Abha* iz 1990.<sup>26</sup> tužitelji, primatelji tereta, pokrenuli su postupak *in rem* pred engleskim sudom radi naknade gubitka i štete na teretu koji su prouzročeni sudarom broda u vlasništvu tuženih i broda *Dias*. Tuženici su zatražili odbacivanje tužbe tvrdeći da engleski sud nije nadležan za vođenje postupka, s obzirom da su oni, tuženici, već pokrenuli odgovarajući postupak u Durbanu (Južna Afrika) zaustavljanjem broda *Dias*. Tuženici su također tvrdili da bi vođenjem postupka u Engleskoj bili izloženi povećanim troškovima.

Sud nije usvojio prijedlog tuženika. U obrazloženju svoje odluke sud se pozvao na činjenicu da je u Južnoj Africi na snazi Konvencija iz 1957., dok se u Engleskoj primjenjuje Konvencija iz 1976. Ako se tuženi mogu pozvati na ograničenje odgovornosti, tada bi, ako bi se primjenjivala Konvencija iz 1957., odgovarali do svote koja je četiri puta manja nego svota do koje bi odgovarali u slučaju primjene Konvencije iz 1976. Povećane troškove tuženika koji će biti prouzročeni vođenjem postupka u Engleskoj sud je ocijenio zanemarivi-

<sup>24</sup> Prema tom pravilu, nadležnost suda može se ustanoviti zaustavljanjem broda i pokretanjem postupka *in rem*, ali samo u odnosu na pomorske tražbine.

<sup>25</sup> U teoriji takvo je stajalište izraženo u: Scholes & Hay: *Conflict of Laws*, lawyers' ed. 1984, § 3.9. p. 59-60, a posredno i u: Dicey & Morris: *On The Conflict of Laws*, 12<sup>th</sup> ed., vol. 1, London, 1993, p. 183, gdje autori upozoravaju na potrebu razlikovanja pitanja vrste, odnosno naslova štete, koja spadaju u materijalno pravo i na koje se primjenjuje *lex causae*, od pitanja iznosa i visine štete, koja spadaju u postupovno pravo na koje se primjenjuje *lex fori*. Takvo je razlikovanje priznato u sudskoj praksi još u slučaju *Boys v. Chaplin* (1969) 2 *Lloyd's Law Reports*, p. 487. Za obrazloženje takvog shvaćanja u slučajevima ograničenja odgovornosti brodovlasnika, cf. slučaj *British Skill, Lloyd's Law Reports*, (1996) Vol. 1, p. 291-296.

<sup>26</sup> Podrobniji prikaz ovog spora objavljen je pod nazivom "Forum non conveniens" u: *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33, (1-2), str. 159-160 (1991). Zbog toga ćemo ovdje samo ukratko prikazati zahtjeve stranaka i stajalište suda.

ma u odnosu na razliku između svota ograničenja odgovornosti prema Konvenciji iz 1957. i Konvenciji iz 1976.

\*

U slučaju *British Skill* iz 1995.,<sup>27</sup> također se radilo o naknadi štete prouzročene sudarom koji se dogodio u Singapuru. Tužitelj, pravna osoba sa sjedištem u Singapuru, podnio je pred engleskim sudom tužbu za naknadu štete protiv tuženika, engleske pravne osobe registrirane i sa sjedištem u Engleskoj. Tužitelj je naglasio da bi se u slučaju vođenja spora u Singapuru primjenjivala Konvencija iz 1957. Time bi, prema navodima tužitelja, njemu bilo uskraćeno korištenje bitnom legitimnom pravnom pogodnošću. Naime, iznos štete koji je naveo tužitelj u tužbenom zahtjevu značajno premašuje granicu odgovornosti prema Konvenciji iz 1957, ali je manji od granice odgovornosti prema Konvenciji iz 1976.

Tuženik je priznao odgovornost za štetu i pokrenuo postupak ograničenja odgovornosti u Singapuru. Predložio je engleskom sudu da odbaci tužbu zbog neprikladnosti toga suda da vodi postupak jer, po njegovom mišljenju, zahtjev za naknadu štete treba biti razmatran u Singapuru. Svoj prijedlog tuženik je opravdao, između ostalog, primarnošću načela *lex loci delicti*, činjenici da je tužiteljevo sjedište u Singapuru i razlozima ekonomičnosti. Osim toga, tuženik je osporio i visinu iznosa naknade štete koju je naveo tužitelj, navodeći da je stvarni iznos štete zapravo manji i od granice koju predviđa Konvencija iz 1957.

Sud je ocijenio da je singapurski sud u ovom slučaju doista "prirodan" sud koji je očito i u značajnoj mjeri prikladniji da odluči u vezi sa spornim činjenicama, a osobito u pogledu iznosa brodovlasnikove odgovornosti. Međutim, sud je izrazio stajalište da postoji posebna okolnost koja zahtijeva da se postupak vodi u Engleskoj. Ta okolnost je, prema sudu, činjenica da bi u slučaju vođenja spora u Singapuru, tužitelju, zbog primjene niže granice odgovornosti, bila uskraćena mogućnost da mu tuženik u cijelosti naknadi štetu. Sud je ukazao na činjenicu da se postupak treba voditi tamo gdje je to pogodno s obzirom na interese svih stranaka i ostvarenje pravde.<sup>28</sup> Upravo postizanje pravde kao cilja primjene prava zahtijeva da se sudi u Engleskoj. Priznajući da Konvencija iz 1976. još nije prihvaćena od niza zemalja, sud je upozorio na nastojanja Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u pravcu što šire prihvaćenosti i primjene ovoga instrumenta. Na taj način bi se u slučajevima kao što je ovaj primjenjivali isti standardi i izbjegli bi se ovakvi problemi. Uzimajući u obzir da je Velika Britanija stranka Konvencije iz 1976., te da je ona inkorporirana u englesko pravo, sud je zaključio da engleski

<sup>27</sup> Cf. *Lloyd's Law Reports* 1996, Vol. 1, p. 286, kao i: Odluke stranih sudova i arbitraža: *Forum non conveniens*, *Uporedno pomorsko pravo Comparative Maritime Law*, v. 38., (1-4), 197-199, (1996). Ovaj spor se u literaturi ponekad skraćeno citira i kao spor *Caltex*, prema nazivu jedne od stranaka u sporu.

<sup>28</sup> eng. *suitably for the interests of all parties and for the ends of justice*.

javni poredak<sup>29</sup> zahtijeva primjenu odredaba Konvencije iz 1976. kad god je to moguće. Primjenom Konvencije iz 1976. zaštitit će se interesi obiju stranaka u sporu jer se tim propisom ustanovljuje kompromis između povišenja granice odgovornosti i praktične nemogućnosti neograničene odgovornosti brodovlasnika.<sup>30</sup> Ipak, sud je uzeo u obzir i činjenicu da tužitelj nije dokazao navode o visini štete čiju naknadu zahtijeva od tuženika.<sup>31</sup> Kako je ključno činjenično pitanje upravo iznos visine štete, sud je donio odluku kojom će zastati s postupkom (ali neće odbaciti tužbu!) dok se ne utvrdi točan iznos štete. Nakon toga sud će odlučiti hoće li odbaciti tužbu ili će nastaviti s postupkom.

\*

Sličan problem pojavio se i pred sudovima u Hong Kongu, u sporu *Kapitan Shvetsov* iz 1997.<sup>32</sup> Ruski brod *Kapitan Shvetsov* sudario se sa singapurskim brodom *Nanta Bhum*. Sudar se dogodio na rijeci *Chao Phraya* u Tajlandu. Ruski brod, kao i teret koji je na njemu prevožen, pretrpili su znatno veću štetu nego što je šteta koju je pretrpio singapurski brod.

Nijedna stranka u sporu nije željela podnijeti tužbu za naknadu štete u Tajlandu. Vlasnici singapurskog broda pokrenuli su postupak u Singapuru, a vlasnici ruskog broda podnijeli su tužbu u Hong Kongu.<sup>33</sup> Vlasnici ruskog broda podnijeli su singapurskom sudu prijedlog za odbacivanje tužbe ali je singapurski sud taj prijedlog odbio i nastavio s postupkom.

Vlasnici singapurskog broda podnijeli su sudu u Hong Kongu prijedlog za odbacivanje tužbe pozivajući se na načela *forum non conveniens* i *lis alibi pendens*. Prvostupanjski sud (*Mr. Justice Waung*) je, prihvaćajući argumente singapurskih brodovlasnika, ocijenio da je u ovom slučaju singapurski sud ne samo prikladniji sud nego i "prirodan" sud. Pri tome je sud uzeo u obzir bitne činjenice koje ovaj spor vežu uz Singapur (npr. jedan od brodova je plovio pod singapurskom zastavom, brodovlasnik i brodar tog broda su singapurske pravne osobe, popravci singapurskog broda su izvršeni u Singapuru, pregled brodova nakon sudara izvršili su singapurski stručnjaci, spašavatelji ruskog broda su iz Singapura, itd.). Konačno, sud je uzeo u obzir i činjenicu da se u Singapuru vodi postupak o istoj stvari i da je singapurski sud već odbio prijedlog ruskih brodovlasnika za odbacivanje tužbe. S druge strane, sud nije prihvatio navode vlasnika ruskog broda da će njima, u slučaju da sud odbaci tužbu, biti onemogućeno korištenje legitimnom pravnim pogodnošću. Naime, singapurski sud primjenjuje Konvenciju iz 1957., a sud u Hong Kongu bi primjenjivao Konvenciju iz 1976., što znači i višu granicu odgovornosti. Zbog niže granice odgovornosti koja je propisana u

<sup>29</sup> eng. *public policy*

<sup>30</sup> *Supra*, t. 2.

<sup>31</sup> Sud je razloge zbog kojih tužitelj to nije učinio ocijenio opravdanima.

<sup>32</sup> Cf. *Lloyd's Law Reports* 1997, Vol. 1, p. 199.

<sup>33</sup> U Singapuru je na snazi Konvencija iz 1957., a u Hong Kongu Konvencija iz 1976.



Singapuru, šteta koju je pretrpio ruski brod neće se moće nadoknaditi u cijelosti, odnosno u mjeri u kojoj bi ta šteta mogla biti nadoknađena ako bi se postupak vodio u Hong Kongu. Štoviše, ruski brodovlasnici tvrdili su da sud nema pravo da se proglasi nenadležnim u slučajevima kada bi se pred drugim konkurirajućim sudom primjenjivala niža granica odgovornosti nego u Hong Kongu. Tu tvrdnju prvostupanjski sud također nije prihvatio. Ruski brodovlasnici pozvali su se na spor *British Skill* tražeći od suda da postupi na isti način. Međutim, prvostupanjski sud u Hong Kongu je ocijenio da ruski brodovlasnici nisu dokazali da bi vođenjem postupka u Singapuru i primjenom granice odgovornosti u skladu s Konvencijom iz 1957. izgubili legitimnu pravnu pogodnost i bili znatno oštećeni.

Pozivajući se na obrazloženje presuda *The Spiliada* i *The Adhiguna Meranti*<sup>34</sup> sud je upozorio da sama nemogućnost korištenja nekom pravnom pogodnošću pred drugim konkurirajućim sudom ne znači nužno da taj drugi sud nikako ne smije suditi u sporu. Taj sud ipak može suditi u sporu ako se, usprkos nemoćnošću korištenja takvom pravnom pogodnošću, pred tim sudom može ostvariti pravda.<sup>35</sup> U ovom slučaju, prema mišljenju hongkongškog prvostupanjskog suda, pred singapurskim sudom može se ostvariti pravda. Štoviše, može se reći da vođenjem postupka u Singapuru postoji mogućnost da šteta koju su pretrpili ruski brodovlasnici bude nadoknađena u cijelosti ako se dokaže ponašanje singapurskih vlasnika koje ukida pravo na ograničenje, što se znatno lakše može učiniti ako se primjenjuje Konvencija iz 1957. nego ako se primjenjuje Konvencija iz 1976. Prvostupanjski sud se u obrazloženju svoje odluke kritički osvrnuo na odluku engleskog prvostupanjskog suda u slučaju *The British Skill*. Sud se nije složio sa stajalištem engleskog suda da je potrebno da što više zemalja primjenjuje Konvenciju iz 1976. Ono što jest potrebno, to je da što više zemalja primjenjuje iste standarde. Sporno je pitanje koji su to standardi. Nema razloga zbog kojih bi se Konvenciji iz 1976. dala prednost u odnosu na Konvenciju iz 1957. Za različite države pogodnija je jedna ili druga konvencija. Konačno, danas Konvencija iz 1957. još uvijek ima više zemalja ugovornica. Hongkongški sud je izrazio neslaganje i sa stajalištem engleskog suda prema kojem odluku u ovakvim sporovima treba zasnivati na činjenici da engleski javni poredak zahtijeva od engleskih sudova da primjenjuju Konvenciju iz 1976. kad god je to moguće.

Zbog navedenih razloga prvostupanjski sud je ocijenio da je singapurski sud "prirodan" sud za raspravljanje u ovom sporu te da se pred tim sudom može ostvariti pravda. Slijedom toga, prvostupanjski sud je prihvatio prijedlog singapurskog brodovlasnika za odbacivanje tužbe.

Ruski brodovlasnici su se žalili na odluku prvostupanjskog suda. Žalbeni sud Hong Konga je većinom glasova (2:1) usvojio žalbu i ukinuo odluku prvostupanjskog suda. U obrazloženju svoje odluke žalbeni sud je naglasio

<sup>34</sup> Cf. *Lloyd's Law Reports* (1988) Vol 1, p. 384.

<sup>35</sup> eng. *if substantial justice could be done.*

da singapurski sud nije "prirodan" sud za suđenje u ovom sporu. "Prirodan" sud za suđenje u ovom sporu je sud u Tajlandu jer se tamo dogodio sudar. Stoga singapurski sud nije "prirodan" sud i nema prednost pred sudom u Hong Kongu. Ruski brodovlasnici su na pravno dopušten način pokrenuli postupak u Hong Kongu. Njihovo pravo odabira suda ne smije im se uskratiti ni zanemariti.<sup>36</sup> Dodatni argument za svoju odluku sud je pronašao u činjenici da se u Singapuru primjenjuje Konvencija iz 1957., a u Hong Kongu Konvencija iz 1976. To znači da bi vođenjem postupka u Singapuru ruski brodovlasnici doista bili u pravno znatno nepovoljnijem položaju jer bi bili uskraćeni u korištenju dopuštenom pravnom pogodnošću – mogućnošću da im šteta bude nadoknađena u većoj mjeri. Dakle, stajalište žalbenog suda je suprotno u odnosu na stajalište prvostupanjskog suda.

Na gotovo istovjetan način odlučeno je i u sporu *Bouygues Offshore S.A. v. Caspian Shipping Co.* pred engleskim prvostupanjskim sudom.<sup>37</sup>

\*

Posljednji u nizu sporova o značaju visine ograničenja odgovornosti brodovlasnika pri primjeni načela *forum non conveniens* je spor *The Herceg Novi* iz 1998.<sup>38</sup> Povod sporu je bio sudar brodova *Herceg Novi* i *Ming Galaxy* u singapurskom teritorijalnom moru. *Herceg Novi* je potonuo zbog oštećenja koja su prouzročena sudarom, dok je *Ming Galaxy* pretrpio znatno manju štetu. Vlasnici broda *Ming Galaxy* pokrenuli su postupak *in rem* protiv vlasnika broda *Herceg Novi* pred sudom u Singapuru. Ubrzo nakon toga i vlasnici broda *Herceg Novi* pokrenuli su postupak *in rem* protiv vlasnika broda *Ming Galaxy* pred engleskim prvostupanjskim sudom.

U postupku pred engleskim sudom vlasnici broda *Ming Galaxy* su podnijeli prijedlog za odbacivanje tužbe. Svoj prijedlog su zasnivali na činjenicama da engleski sud nije prikladan sud za odlučivanje u ovom sporu te da se postupak o istoj stvari već vodi u Singapuru. Prvostupanjski sud (*Mr. Justice Clarke*) je odlučio na isti način kao i u sporu *The British Skill*. To znači da sud nije odbacio tužbu nego je donio odluku da se zastane s postupkom dok se pred singapurskim sudom ne utvrde relevantne činjenice – odgovornost za sudar i iznos pretrpljene štete. Nakon što singapurski sud odluči o tim činjenicama, engleski sud će ponovno razmotriti predmet i odlučiti hoće li nastaviti s postupkom ili će odbaciti tužbu. Prvostupanjski sud je prihvatio tezu vlasnika broda *Herceg Novi* da bi vođenjem postupka u Singapuru i primjenom niže granice odgovornosti iz Konvencije iz 1957., oni bili uskraćeni za korištenje legitimnom pravnom pogodnošću. Tom bi se pogodnošću oni inače mogli koristiti pred engleskim sudom jer bi engleski sud primijenio znatno višu

<sup>36</sup> Žalbeni sud se pri tome pozvao na odluku u sporu *The Tilie Lykes*, (1977) 1 *Lloyd's Law Reports*, p. 124.

<sup>37</sup> *Lloyd's Law Reports* (1997) 2 p. 533.

<sup>38</sup> *Lloyd's Law Reports* (1998) 2 p. 454.

granicu odgovornosti iz Konvencije iz 1976. Sud je ponovno kao ključnu činjenicu naveo stvarni iznos štete, tj. odnos visine stvarne štete koju su vlasnici broda *Herceg Novi* doista pretrpili i visine granice odgovornosti vlasnika broda *Ming Galaxy* prema Konvenciji iz 1957.

Vlasnici broda *Ming Galaxy* podnijeli su žalbu. Odlučujući o žalbi, engleski žalbeni sud je razmotrio gotovo sve relevantne sudske odluke o navedenom pitanju. Pri tome je sud izrazio neslaganje sa stajalištem engleskih prvostupajskih sudova u ranijim sporovima. Osobito je žalbeni sud kritizirao stajalište prvostupajskog suda u sporu *The British Skill* prema kojem engleski javni poredak zahtijeva primjenu Konvencije iz 1976. kad god je to moguće. Žalbeni sud je ocijenio da se Konvencija iz 1976. još uvijek ne može nazvati općeprihvaćenom, a posebice se ne može tvrditi da je njome postignuto rješenje koje je trenutno na međunarodnoj razini *općeprihvaćeno kao rješenje kojim je utvrđena pravda u objektivnom smislu*. Konvencija iz 1976. tek je stajalište tridesetak zemalja ugovornica o materiji ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine. Sud je naglasio da Međunarodna pomorska organizacija nije zakonodavno tijelo. Ova organizacija može preporučiti Konvenciju iz 1976. međunarodnoj zajednici. Međutim, svaka država ima svoje suvereno pravo da u pogledu navedene materije primjenjuje drugačiji režim. Ako bi se dopustilo da se postupak u nekoj zemlji u ovakvim sporovima vodi samo zbog toga što sudovi te zemlje primjenjuju Konvenciju iz 1976., moglo bi se dogoditi da sudovi zemalja koje su prihvatile Konvenciju iz 1957. više uopće neće moći suditi u tim sporovima, čak ni u slučajevima kad su oni očito i u značajnoj mjeri prikladniji da sude. Žalbeni sud je zaključio da se u ovom sporu pravda može ostvariti pred sudom u Singapuru, posebice ako se uzme u obzir da pravo koje se primjenjuje u toj zemlji (Konvencija iz 1957.) prihvaća i velik broj drugih civiliziranih država. Bilo kakvo stavljanje u povlašteni položaj odredaba Konvencije iz 1976. u odnosu na odredbe Konvencije iz 1957. je neopravdano. Nijedna od ovih konvencija ne može se smatrati "pravednijom" od druge, niti se engleski zakoni mogu smatrati objektivno "pravednijim" i "boljim" nego singapurski zakoni. Ono što je u ovakvim sporovima bitno jest da se u Singapuru može postići rješenje spora kojim se ostvaruje pravda kao cilj primjene prava.

Zbog ovih razloga žalbeni sud je prihvatio žalbu vlasnika broda *Ming Galaxy* i bezuvjetno odbacio tužbu vlasnika broda *Herceg Novi*.

## 5. ZAKLJUČAK

Može se reći da je doktrina *forum non conveniens* unijela određena ograničenja glede slobode tužitelja pri odabiru suda. Ova doktrina danas se smatra jednim od najuspješnijih sredstava za sprječavanje zloupotrebe toga prava, odnosno za obranu od neopravdanih nastojanja tužitelja da se njegova tužba razmatra pred sudom koji primjenjuje za njega najpovoljnije pravo, a koji sa konkretnim sporom ima male ili nikakve veze.

Odluke koje su u ovom radu prikazane i analizirane prikazuju najnovija stajališta i razmišljanja sudova o primjeni doktrine *forum non conveniens* u sporovima vezanim uz ograničenje odgovornosti brodovlasnika. U svojim odlukama sudovi su, načelno, iskazali stajalište da postizanju pravde valja dati prednost u odnosu na druge faktore koji se uzimaju u obzir pri odlučivanju o primjeni doktrine *forum non conveniens*. Dakle, postupak treba voditi pred onim sudom gdje se može postići cilj primjene prava – ostvarenje pravde. To vrijedi čak i ako neki drugi sud ima veći stupanj stvarne povezanosti s konkretnim sporom, ali se pred takvim sudom ne može ostvariti pravda jer bi jedna od stranaka bila uskraćena za mogućnost korištenja legitimnom pravnom pogodnošću. Pitanje oko kojega su sudovi imali različita stajališta jest da li vođenje postupka pred sudom koji primjenjuje niže granice odgovornosti brodovlasnika prema Konvenciji iz 1957. predstavlja uskratu legitimne pravne pogodnosti koju bi oštećena strana inače mogla koristiti u postupku pred sudom koji primjenjuje više granice odgovornosti prema Konvenciji iz 1976. Ta se “pogodnost” odnosi na mogućnost oštećene strane da joj štetnik naknadi štetu u većoj mjeri.

U najnovijoj presudi engleskog žalbenog suda (*Herceg Novi*) izraženo je stajalište da vođenje postupka u zemlji koja primjenjuje Konvenciju iz 1957. u pogledu oštećenika ne predstavlja uskratu korištenja legitimnom pravnom pogodnošću. Pred sudovima zemalja koje primjenjuju Konvenciju iz 1957. može se postići rješenje kojim se ostvaruje pravda, jer i ti sudovi mogu donijeti odluku kojom ustanovljuju pravo oštećenika da mu šteta bude nadoknađena, odnosno odluku kojom ustanovljuju obvezu tuženog brodovlasnika da štetu nadoknadi.

Odluka engleskog žalbenog suda i obrazloženje te odluke ima i znatno šire značenje. Njime se dotiče i pitanje unifikacije pomorskog prava i odnos pravnih sustava koji na različite načine uređuju istu materiju. Shvaćanje žalbenog suda, koje je istovjetno ranije iznesenom (ali neprihvaćenom) stajalištu prvostupanjskog suda u Hong Kongu, zasniva se na poštivanju ravnopravnosti pravnih sustava pojedinih zemalja i suverenosti svake države da pojedini pravni institut pravno uredi na način koji ona smatra najprihvatljivijim. U današnjim uvjetima, kada je materija ograničenja odgovornosti brodovlasnika uređena na više različitih načina, ne može se tvrditi da je jedan način “pravedniji” od drugoga. Svako je rješenje jednako vrijedno. Stoga se Konvencija iz 1976., kao najnovija, nikako ne može smatrati “boljom” ili “pravednijom” nego Konvencija iz 1957. Drugim riječima, primjena istih standarda je poželjna, ali ne pod svaku cijenu.

Stajalište engleskog žalbenog suda čini nam se sasvim ispravno. Stranka u sporu vezanom uz ograničenje odgovornosti brodovlasnika, morat će, ako želi ishoditi nadležnost suda koji primjenjuje Konvenciju iz 1976., iznijeti i dokazati relevantne činjenice koje taj sud povezuju s konkretnim sporom. Uzimajući u obzir najnoviju sudsku praksu, može se zaključiti da moguća primjena jedne ili druge konvencije o ograničenju odgovornosti više nije ključan faktor pri odlučivanju o primjeni doktrine *forum non conveniens*. To će bez sumnje prido-

nijeti da se određeni spor raspravlja pred sudom koji je “prirodan” i najprikladniji da odlučuje, što je i osnovni smisao doktrine *forum non conveniens*.

### *Summary*

#### *THE GLOBAL LIMITATION OF THE SHIPOWNER'S LIABILITY AND THE DOCTRINE OF FORUM NON CONVENIENS*

*The author elaborates the meaning of the principle of forum non conveniens in the common law legal system. He analyses the court decisions applying this principle in the matter of global limitation of the shipowner's liability.*

*The author agrees with the opinion expressed in the latest court decisions that the court applying the limits of liability prescribed in 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims is not necessarily “more convenient forum” than the court applying the (lower) limits of liability prescribed in 1957 International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships.*



## DOKUMENTACIJA

### MEĐUNARODNI SUSTAV ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992.

#### PREDGOVOR

Međunarodni sustav građanske odgovornosti za onečišćenje mora uljem reguliran je Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. (*Konvencija o odgovornosti iz 1969.*), te Međunarodnom konvencijom o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štetu zbog onečišćenja uljem iz 1971. (*Konvencija o fondu iz 1971.*).

Konvencija o odgovornosti iz 1969. koja je stupila na snagu u lipnju 1975., regulira odgovornost brodovlasnika za štetu zbog onečišćenja mora uljem. Konvencija uvodi objektivnu (kauzalnu odgovornost), uz utvrđene mogućnosti oslobađanja od odgovornosti.

Brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost na ukupnu svotu od 2000 franaka (133 SDR) po toni i događaju, uz maksimalnu granicu od 210 milijuna franaka (14 milijuna SDR) po događaju. Pravo na ograničenje odgovornosti brodovlasnik gubi u slučaju kada je nezgoda rezultat njegove osobne krivnje ili propusta.

Konvencija propisuje obvezno osiguranje odgovornosti za vlasnike brodova koji prevoze više od 2000 tona ulja u rasutom stanju, uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.

Konvencija o fondu iz 1971. koja je stupila je na snagu u listopadu 1978. godine, predstavlja dopunu Konvenciji o odgovornosti iz 1969. godine. Konvencijom o fondu iz 1971. osniva se posebno tijelo pod nazivom Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (Fond). Zadatak je Fonda da nadoknadi štetu, odnosno da nadopuni naknadu štete žrtvama onečišćenja kada prema Konvenciji o odgovornosti iz 1969. ne mogu postići potpunu naknadu. Uz to, Fond jednim dijelom rasterećuje brodovlasnike glede dodatnih financijskih tereta koja im se nameću Konvencijom o odgovornosti iz 1969.

Potrebna financijska sredstva Fond prikuplja iz doprinosa koje glede pojedine države ugovarateljice uplaćuje svaka osoba koja u tijeku kalendarske godine zaprimi više od 150.000 tona nafte koja podliježe doprinosu (sirova

nafta i loživo ulje), a dopremljena je morskim putem do luke ili prihvatnih uređaja na teritoriju države ugovarateljice.

Ukupna svota naknade štete koju Fond isplaćuje na temelju Konvencije o fondu iz 1971. jest 900 milijuna franaka po događaju (60 milijuna SDR), uključujući i svotu koju je na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1969. platio brodovlasnik ili njegov osiguratelj.

Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem reguliran Konvencijom o odgovornosti iz 1969. i Konvencijom o fondu iz 1971. prvu izmjenu doživio je usvajanjem Protokola iz 1976.

Protokoli iz 1976. o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o fondu iz 1971. umjesto zlatnog franka uvodi obračunsku jedinicu "Posebno pravo vučenja".

Protokol iz 1976. godine na Konvenciju o odgovornosti iz 1969. stupio je na snagu u travnja 1981. godine, a Protokol iz 1976. godine na Konvenciju o fondu iz 1971. u studenome 1994. godine.

Sa svrhom da se otklone uočeni nedostaci, koji su se pokazali tijekom nekoliko godina primjene postojećeg međunarodnog sustava odgovornosti i naknade štete 1984. godine usvojeni su novi protokoli na Konvenciju iz 1969. i Konvenciju o fondu iz 1971.

Protokoli iz 1984. donosi niz sadržajnih novina u odnosu na tekst Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o fondu iz 1971. U prvome redu, proširuju područje primjene konvencija i povišuju iznose odgovornosti. Međutim, uvjeti za stupanje na snagu navedenih protokola nisu se ispunili tijekom narednih nekoliko godina, pa Protokoli iz 1984. nisu stupili na snagu.

Na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu u studenome 1992. godine prihvaćeni su novi Protokoli iz 1992. o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o fondu iz 1971., koji u cijelosti prihvaćaju tekst Protokola iz 1984., osim uvjeta za stupanje na snagu.

Protokoli iz 1992. stupili su na snagu 30. svibnja 1996. godine.

Prema članku 11. Protokola iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. među strankama Protokola, Konvencija o odgovornosti iz 1969. i navedni Protokol tumačit će se zajedno kao jedinstveni instrument - *Konvencija o odgovornosti iz 1992.*

Isto tako, prema članku 27. Protokola iz 1992. godine o izmjeni Konvencije o fondu iz 1971. među strankama Protokola Konvencija iz 1971. i Protokol iz 1992. tumačit će se zajedno kao jedinstveni instrument - *Konvencija o fondu iz 1992.*

Tako su stupanjem na snagu Protokola iz 1992. o izmjeni Konvencije o odgovornosti iz 1969. i Konvencije o fondu iz 1971. istovremeno na snazi dva sustava odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem: stari sustav reguliran Konvencijom o odgovornosti iz 1969. godine i Konvencijom o fondu iz 1971., te novi sustav reguliran Konvencijom o odgovornosti iz 1992. i Konvencijom o fondu iz 1992.



Sa željom da Vam približimo novi međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem, u ovom broju periodika objavljujemo jedinstveni tekst Konvencije o odgovornosti iz 1992. i Konvencije o fondu iz 1992. godine.

I na kraju valja podsjetiti, da se od siječnja 1999. godine Republika Hrvatska uključila u novi, modernizirani režim odgovornosti zbog onečišćenja mora uljem.

Naime, Konvencija o odgovornosti iz 1992. i Konvencija o fondu iz 1992., za Republiku Hrvatsku, stupile su na snagu 12. siječnja 1999.

Mr. Dorotea Ćorić, asistent  
*Jadranski zavod HAZU*

Consolidated text of the  
INTERNATIONAL CONVENTION ON  
CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992<sup>1</sup>

Article I

For the purposes of this Convention:

1 *Ship* means any seagoing vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

2 *Person* means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions,

3 *Owner* means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, *owner* shall mean such company.

4 *State of the ship's registry* means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

5 *Oil* means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such ship.

6 *Pollution damage means:*

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than losses of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

---

<sup>1</sup> Tekst Konvencije objavljen u *Civil Liability for Oil Pollution Damage*, IMO London, 1996.

## MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992.

### Članak I.

U svrhe ove Konvencije:

1. *Brod* označuje svaki pomorski brod ili pomorsko plovilo bilo koje vrste, konstruirano ili prilagođeno za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret, s time da se brod sposoban za prijevoz ulja ili drugih tereta smatra brodom samo ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i za vrijeme bilo kojega putovanja koje slijedi nakon takvoga prijevoza, osim ako se dokaže da na njemu nema ostataka od toga prijevoza ulja kao rasutog tereta.
2. *Osoba* označuje svakoga pojedinca ili udruženje, ili bilo koju javnu ili privatnu osobu, bila ona pravna ili ne, uključujući državu ili bilo koji njezin sastavni dio.
3. *Vlasnik* označuje osobu ili osobe koje su upisane kao vlasnici broda, ili, u nedostatku upisa, osobu ili osobe koje posjeduju brod. Međutim, ako je brod vlasništvo države, a koristi ga društvo koje je u toj državi upisano kao brodar, izraz *vlasnik* označava to društvo.
4. *Država upisa broda* označuje u odnosu na upisane brodove državu u kojoj je brod upisan, a u odnosu na brodove koji nisu upisani državu pod čijom zastavom brod plovi.
5. *Ulje* označuje sva postojana ugljikovodikova mineralna ulja, kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje i ulje za podmazivanje, bez obzira da li se prevozi na brodu kao teret ili kao njegovo pogonsko gorivo.
6. *Šteta zbog onečišćenja* označuje:
  - (a) gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja uslijed otjecanja ili izbacivanja ulja s broda, bilo gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo, pod uvjetom da je naknada za oštećenje okoliša, osim za gubitak dobiti uslijed takvoga oštećenja, ograničena na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjega stanja;
  - (b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama.

7 *Preventive measures* means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

8 *Incident* means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

9 *Organization* means the International Maritime Organization.

10 *1969 Liability Convention* means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

## Article II

This Convention 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 the 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.

## Article III

1 Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2 No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

3 If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the

7. *Zaštitne mjere* označuju svaku razumnu mjeru koju poduzme bilo koja osoba nakon nastajanja nezgode kako bi se šteta zbog onečišćenja spriječila ili umanjila.

8. *Nezgoda* označuje svaki događaj ili niz događaja istoga porijekla koji prouzroči štetu zbog onečišćenja ili predstavlja tešku i neposrednu prijetnju nastanka takve štete.

9. *Organizacija* označuje Međunarodnu pomorsku organizaciju.

10. *Konvencija o odgovornosti iz 1969.* označuje Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. Za države stranke Protokola iz 1976. koji se odnosi na tu Konvenciju smatrat će se da izraz obuhvaća Konvenciju o odgovornosti iz 1969. izmijenjenu tim Protokolom.

## Članak II.

Ova se Konvencija primjenjuje isključivo:

- (a) na štetu zbog onečišćenja prouzročenu:
  - (i) na teritoriju države ugovornice, uključujući njezino teritorijalno more, i
  - (ii) u gospodarskom pojasu države ugovornice ustanovljenom u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država ugovornica nije ustanovila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezina 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 sprječavanja ili umanjivanja takve štete.

## Članak III.

1. Vlasnik broda, u trenutku nastanka nezgode, ili, ako se nezgoda sastoji od niza događaja, u trenutku nastanka prvoga događaja odgovara za svaku štetu zbog onečišćenja od strane broda nastalu kao posljedica nezgode, osim u slučajevima predviđenima u stavcima 2. i 3. ovoga članka.

2. Vlasnik ne odgovara za štetu zbog onečišćenja ako dokaže da je šteta:

- (a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, ili
- (b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta, ili
- (c) u cijelosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugoga tijela odgovornoga za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

3. Vlasnik može u cijelosti ili djelomično biti oslobođen odgovornosti prema oštećenoj osobi ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili

person who suffered that damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4 No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew,
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
- (e) any person taking preventive measures;
- (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

5 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

#### Article IV

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

#### Article V

1 The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

- (a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;
- (b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 420 units of account in addition to the amount mentioned in subparagraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 59.7 million units of account.

2 The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

djelomično nastala bilo zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, bilo zbog njezina nemara.

4. Nikakav zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja ne može se podnijeti protiv vlasnika osim u skladu s ovom Konvencijom. Uz rezervu stavka 5. ovoga članka, nikakav zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja, bilo da se temelji na ovoj Konvenciji ili ne, ne može se podnijeti protiv:

- (a) osoba u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika ili članova posade;
- (b) peljara ili bilo koje druge osobe koja je, bez svojstva člana posade, obavljala usluge za brod;
- (c) bilo kojega naručitelja ugovora o prijevozu (bilo kako opisanoga, uključujući i zakupoprimca), upravitelja ili brodaru;
- (d) bilo koje osobe koja obavlja spašavanje uz pristanak vlasnika ili po uputama nadležnog javnog organa;
- (e) bilo koje osobe koja poduzima zaštitne mjere;
- (f) svih osoba u službi osoba spomenutih u točkama (c), (d) i (e) ili njihovih punomoćnika;

osim ako je šteta nastala zbog njihove osobne radnje ili propusta izvršenih u namjeri da se takva šteta prouzroči, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati.

5. Nijedna odredba ove Konvencije ne utječe na prava vlasnika na regres protiv trećih osoba.

#### Članak IV.

Kada šteta zbog onečišćenja nastane iz nezgode u kojoj su sudjelovala dva broda ili više njih, vlasnici svih brodova, ukoliko se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članku III., solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti.

#### Članak V.

1. Vlasnik broda ima pravo na temelju ove Konvencije ograničiti svoju odgovornost po svakoj nezgodi na ukupan iznos koji se izračunava na sljedeći način:

- (a) tri milijuna obračunskih jedinica za brod koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže;
- (b) za brod preko naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 420 obračunskih jedinica povrh iznosa navedenoga u točki (a);

vodeći računa, međutim, da ukupan iznos ni u kojem slučaju ne prijeđe 59,7 milijuna obračunskih jedinica.

2. Vlasnik nema pravo ograničiti svoju odgovornost na temelju ove Konvencije ako je dokazano da je šteta zbog onečišćenja nastala zbog njegove osobne radnje ili propusta izvršenih u namjeri da se takva šteta prouzroči, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati.

3 For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4 The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5 If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has, as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6 The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7 Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8 Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9 (a) The *unit of account* referred to in paragraph 1 of this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 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 of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national



3. Da bi se mogao koristiti povlasticama ograničenja predviđenima u stavku 1. ovoga članka, vlasnik će osnovati fond u visini svoje ukupne odgovornosti kod suda ili drugoga nadležnog organa jedne od država ugovornica u kojoj je podnesena tužba na temelju članka IX., ili, ako tužba nije podnesena, kod bilo kojega suda ili drugoga nadležnog organa jedne od država ugovornica u kojoj tužba na temelju članka IX. može biti podnesena. Ovaj se fond može osnovati polaganjem svote ili podnošenjem bankarske odnosno druge garancije koju prihvaća zakonodavstvo države ugovornice u kojoj se osniva fond, a koju sud ili drugi nadležni organ smatra dovoljnom.
4. Raspodjela fonda između vjerovnika obavlja se razmjerno iznosima njihovih priznatih tražbina.
5. Ako je prije raspodjele fonda vlasnik, osoba u njegovoj službi, njegov punomoćnik, ili bilo koja osoba koja mu pribavlja osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao rezultat nezgode u pitanju isplatila naknadu za štetu zbog onečišćenja, ta osoba, do iznosa svote koju je isplatila, subrogacijom stječe prava koja bi osoba kojoj je naknađena šteta uživala na temelju ove Konvencije.
6. Pravo subrogacije predviđeno u stavku 5. ovoga članka može, osim tamo navedenih osoba, ostvarivati i druga osoba u pogledu svakoga iznosa koji bi isplatila na ime naknade štete zbog onečišćenja, ali samo u opsegu u kojem je to pravo subrogacije dopušteno nacionalnim pravom koje se primjenjuje.
7. Ako vlasnik ili bilo koja druga osoba ustanovi da bi kasnije mogla biti prisiljena platiti u cijelosti ili djelomično bilo koji iznos naknade za koji bi uživala pravo subrogacije na temelju odredaba stavka 5. ili 6. ovoga članka da je naknada štete bila isplaćena prije podjele fonda, sud ili drugi nadležni organ države u kojoj je osnovan fond može narediti da se privremeno odvoji dovoljna svota kako bi se omogućilo takvoj osobi da kasnije ostvari svoju tražbinu prema fondu.
8. Tražbine koje se odnose na razumne troškove i žrtve koje je vlasnik dobrovoljno podnio kako bi spriječio ili umanjio štetu zbog onečišćenja ravnopravne su drugim tražbinama koje se namiruju iz fonda.
9. (a) *Obračunska jedinica* spomenuta u stavku 1. ovoga članka je Posebno pravo vučenja kako ga je odredio Međunarodni monetarni fond. Iznosi spomenuti u stavku 1. pretvorit će se u nacionalnu valutu na osnovi vrijednosti te valute prema Posebnom pravu vučenja na dan osnivanja fonda spomenutog u stavku 3. Vrijednost nacionalne valute, u obliku Posebnoga prava vučenja, države ugovornice koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda bit će izračunata u skladu s načinom određivanja vrijednosti koji taj dan primjenjuje Međunarodni monetarni fond za svoje operacije i transakcije.

currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

9 (b) Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9 (c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10 For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

11 The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

## Article VI

1 Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article V, and is entitled to limit his liability.

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

Vrijednost nacionalne valute, u obliku Posebnoga prava vučenja države ugovornice koja nije članica Međunarodnoga monetarnog fonda izračunat će se na način koji odredi ta država.

9. (b) Međutim, država ugovornica koja nije članica Međunarodnoga monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredaba stavka 9.(a) može, prilikom ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja Konvenciji ili u bilo koje doba nakon toga, izjaviti da je obračunska jedinica navedena u stavku 9. (a) jednaka iznosu od 15 zlatnih franaka. Zlatni franak o kojemu je riječ u ovome stavku odgovara vrijednosti od šezdeset pet i pol miligrama zlata čistoće devetsto tisućnina. Konverzija zlatnoga franka u nacionalnu valutu provest će se u skladu s pravom dotične države.

9. (c) Računanje spomenuto u posljednjoj rečenici stavka 9.(a) i konverziju spomenutu u stavku 9.(b) treba provesti tako da, koliko je to moguće, u nacionalnoj valuti države ugovornice izraze istu stvarnu vrijednost za iznose naznačene u stavku 1., kako bi to proizašlo iz primjene prve tri rečenice stavka 9.(a). Države ugovornice će priopćiti depozitaru prihvaćeni način izračunavanja prema stavku 9.(a), ili rezultat konverzije iz stavka 9.(b), već prema slučaju, kod polaganja isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju ovoj Konvenciji, te kada god dođe do promjene u jednom ili drugom.

10. U svrhu ovoga članka, tonaža broda je bruto tonaža određena u skladu s pravilima o baždarenju sadržanim u Prilogu I. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969.

11. Osiguratelj ili druga osoba koja daje financijsko jamstvo ovlaštena je u skladu s ovim člankom osnovati fond uz jednake uvjete i s istim djelovanjem kao da je fond osnovao vlasnik. Takav fond može biti osnovan i onda ako, na temelju odredaba stavka 2., vlasnik nije ovlašten na ograničenje odgovornosti, ali u tom slučaju njegovo osnivanje ne utječe na prava oštećenih osoba prema vlasniku.

## Članak VI.

1. Ako je vlasnik nakon nezgode osnovao fond u skladu s člankom V. i ima pravo ograničiti svoju odgovornost:

(a) nijedna osoba koja ima zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja prouzročene tom nezgodom nije ovlaštena ostvarivati bilo kakvo pravo s obzirom na takav zahtjev prema bilo kojim sredstvima vlasnika;

(b) sud ili drugi nadležni organ bilo koje države ugovornice naredit će oslobađanje bilo kojega broda ili druge imovine koja pripada vlasniku, a koja je zadržana na temelju zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja prouzročene istim događajem, te će isto tako osloboditi svaki polog ili drugo jamstvo dano da bi se izbjeglo takvo zadržavanje.

2 The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of this claim.

## Article VII

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

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (e) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

5 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification

2. Međutim, gornje se odredbe primjenjuju samo ako tužitelj ima pravo pristupiti sudu koji obavlja nadzor nad fondom i ako se fond može stvarno koristiti za pokrivanje njegova zahtjeva.

## Članak VII.

1. Vlasnik broda upisanoga u jednoj državi ugovornici, a koji prevozi više od 2000 tona ulja kao rasuti teret, dužan je, radi pokrivanja svoje odgovornosti za štetu zbog onečišćenja na temelju odredaba ove Konvencije, pribaviti i održavati na snazi osiguranje ili neko drugo financijsko jamstvo, kao što su bankovne garancije ili svjedodžba koju izdaje međunarodni fond za naknadu štete, u visini svote koja se određuje primjenom granica odgovornosti predviđenih u članku V. stavak 1.

2. Nakon što odgovarajući organ države ugovornice utvrdi da je udovoljeno zahtjevima iz stavka 1., svakom će se brodu izdati svjedodžba kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi prema odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanoga u državi ugovornici takvu će svjedodžbu izdati ili ovjeriti odgovarajući organ države upisnika broda; u pogledu broda koji nije upisan u državi ugovornici, svjedodžbu može izdati ili ovjeriti odgovarajući organ bilo koje države ugovornice. Svjedodžba treba biti prilagođena priloženom modelu i sadržavati sljedeće podatke:

- (a) ime broda i luku upisa;
- (b) ime i mjesto glavnoga poslovnog sjedišta vlasnika;
- (c) vrstu jamstva;
- (d) ime i mjesto glavnoga poslovnog sjedišta osiguratelja ili druge osobe koja daje jamstvo i, u odgovarajućem slučaju, poslovno sjedište kod kojega je osiguranje ili jamstvo zaključeno;
- (e) rok važenja svjedodžbe, koji ne može prijeći rok važenja osiguranja ili drugoga jamstva.

3. Svjedodžba se izdaje na službenom jeziku ili jezicima države koja ju izdaje. Ako upotrijebljeni jezik nije ni engleski niti francuski, uz tekst se prilaže prijevod na jednom od tih jezika.

4. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a kopija se polaže kod organa koji vode upisnik u koji je brod upisan, ili, ako brod nije upisan u državi ugovornici, kod organa države koja je svjedodžbu izdala ili ovjerila.

5. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne udovoljava odredbama ovoga članka ako njegovo djelovanje može prestati, iz razloga koji nije protek roka važenja osiguranja ili jamstva naznačen u svjedodžbi iz stavka 2. ovoga članka, prije proteka roka od tri mjeseca računajući od dana kada je organima spomenutima u stavku 4. ovoga članka upućen otkaz, osim ako svjedodžba nije vraćena tim organima ili ako nije izdana nova važeća svjedodžba u navedenom roku. Prethodne odredbe primjenjuju se također na svaku izmjenu

which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

6 The State of registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7 Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8 Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the willful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10 A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this article.

11 Subject to the provisions of this article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

12 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed by article V, paragraph 1. Such a certifi-

osiguranja ili jamstva čija je posljedica da one više ne udovoljavaju odredbama ovoga članka.

6. Imajući u vidu odredbe ovoga članka, država upisa određuje uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe.

7. Svjedodžbe izdane ili ovjerene u jednoj državi ugovornici u skladu sa stavkom 2., priznat će druge države ugovornice u svrhe ove Konvencije i smatrat će se da imaju istu vrijednost kao i svjedodžbe koje one same izdaju ili ovjeravaju, čak i onda kada su izdane ili ovjerene za brod koji nije upisan u državi ugovornici. Država ugovornica može u svakom trenutku zatražiti konzultacije s državom izdavanja ili ovjere ako smatra da osiguratelj ili jamac imenovan u svjedodžbi nije financijski sposoban udovoljiti obvezama koje nalaže Konvencija.

8. Svaka tužba za naknadu štete zbog onečišćenja može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja daje financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost vlasnika za štetu zbog onečišćenja. U takvom slučaju tuženik se može, i onda kada vlasnik nema pravo ograničiti svoju odgovornost prema članku V. stavak 2., pozvati na granice odgovornosti predviđene u članku V. stavak 1. Tuženik se može koristiti i pravnim sredstvima na koja bi se sam vlasnik imao pravo pozvati (osim onih koja se odnose na stečaj ili likvidaciju vlasnika). Tuženik se, nadalje, može pozvati na činjenicu da je šteta zbog onečišćenja posljedica namjernoga protupravnog ponašanja samoga vlasnika, ali se ne može koristiti drugim sredstvima obrane na koja bi se mogao pozvati u tužbi koju bi protiv njega podnio vlasnik. Tuženik u svakom slučaju ima pravo zahtijevati da vlasnik sudjeluje u postupku.

9. Svaka svota pribavljena osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom u skladu sa stavkom 1. ovoga članka može se koristiti samo za namirenje tražbi na koje se duguje na temelju ove Konvencije.

10. Država ugovornica neće dopustiti brodu koji plovi pod njezinom zastavom, a na kojega se primjenjuju odredbe ovoga članka, da trguje ako nije izdana svjedodžba na temelju stavka 2. ili 12. ovoga članka.

11. Imajući u vidu odredbe ovoga članka, svaka država ugovornica osigurat će, na temelju svojega nacionalnog zakonodavstva, da osiguranje ili drugo jamstvo koje odgovara zahtjevima stavka 1. ovoga članka, pokriva, bez obzira na mjesto upisa, svaki brod koji ulazi ili izlazi iz luka na njezinu teritoriju odnosno koji stiže ili odlazi s pučinske stanice (*offshore terminal*) u njezinu teritorijalnom moru, ako stvarno prevozi više od 2000 tona ulja kao rasuti teret.

12. Ako brod koji je u vlasništvu države ugovornice nije pokriven osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom, na njega se ne primjenjuju odgovarajuće odredbe ovoga članka, ali taj brod mora imati svjedodžbu, što je izdaju nadležni organi države upisa, kojom se potvrđuje da je brod u vlasništvu te države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama predviđenima u članku V. stavak 1. Takva svjedodžba treba odgovarati što je moguće više modelu propisanom u stavku 2. ovoga članka.

cate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this article.

## Article VIII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

## Article IX

1 Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2 Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3 After the fund has been constituted in accordance with article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

## Article X

1 Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

- (a) where the judgement was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2 A judgement recognized under paragraph 1 of this article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

## Article XI

1 The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.



## Članak VIII.

Prava na naknadu štete prema ovoj Konvenciji gase se ako se tužba ne podnese prema odredbama ove Konvencije u roku od tri godine računajući od dana kada je šteta nastala. Međutim, ni u kojem slučaju se tužba ne može podnijeti nakon proteka roka od šest godina, računajući od dana kada je nastala nezgoda koja je prouzročila štetu. Ako se ta nezgoda sastoji od niza događaja, rok od šest godina počinje teći od dana nastanka prvoga događaja.

## Članak IX.

1. Ako je nezgoda prouzročila štetu zbog onečišćenja na teritoriju jedne ili više država ugovornica, uključujući teritorijalno more ili područje navedeno u članku II., ili ako su poduzete zaštitne mjere radi sprječavanja ili umanjavanja štete zbog onečišćenja na ovom teritoriju, uključujući teritorijalno more ili navedeno područje, tužba za naknadu štete može se podnijeti samo pred sudovima ove ili ovih država ugovornica. Tuženiku treba uputiti odgovarajuću obavijest o podnošenju takvih tužbi.
2. Svaka država ugovornica osigurat će nadležnost vlastitih sudova u postupcima za naknadu štete.
3. Nakon osnivanja fonda u skladu s odredbama članka V., sudovi države gdje je fond osnovan isključivo su nadležni rješavati o svim pitanjima u svezi podjele i raspodjele fonda.

## Članak X.

1. Svaka presuda suda nadležnoga u skladu s člankom IX., koja je ovršna u državi u kojoj je donesena, gdje se protiv nje ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi priznat će se u svakoj drugoj državi ugovornici osim
  - (a) kada je presuda postignuta prijevarom; ili
  - (b) kada tuženi nije dobio odgovarajuću obavijest niti mu je pružena ravnopravna mogućnost da iznese svoj slučaj.
2. Presuda koja je priznata na temelju stavka 1. ovoga članka ovršna je u svakoj državi ugovornici čim se ispune formalni uvjeti propisani u toj državi. Ovi uvjeti ne smiju dopustiti ponovno raspravljanje o biti spora.

## Članak XI.

1. Odredbe ove Konvencije ne primjenjuju se na ratne brodove i na druge brodove čiji je vlasnik ili brodar država i kojima se ona u razmatranom razdoblju koristila isključivo za netrgovačke djelatnosti.

2 With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article IX and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

## Article XII

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

## Article XII bis

### *Transitional provisions*

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

- (a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;
- (b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;
- (c) in the application of article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;
- (d) in the application of article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with subparagraph (a) of this article.

## Article XII ter

### *Final clauses*

The final clauses of this Convention shall be articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to Amend the 1969 Liability Convention. References in this Con-

2. U pogledu brodova čiji je vlasnik država ugovornica, a koriste se u trgovačke svrhe, svaka je država podvrgnuta sudskom postupku pred sudovima navedenim u članku IX. i odriče se svake obrane na koju bi se mogla pozvati a koja se zasniva na njezinu svojstu suverene države.

## Članak XII.

Ova Konvencija ima prednost nad međunarodnim konvencijama koje su na snazi ili otvorene za potpisivanje, ratifikaciju ili pristupanje na dan na koji je ova Konvencija otvorena za potpisivanje, ali samo u opsegu u kojem bi te konvencije bile u sukobu s njom. Međutim, ništa u ovome članku ne utječe na obveze država ugovornica prema državama neugovornicama na temelju tih međunarodnih konvencija.

## Članak XII. bis

### *Prijelazne odredbe*

Sljedeće prijelazne odredbe primijenit će se na slučaj one države koja je u vrijeme nezgode bila stranka ove Konvencije i Konvencije o odgovornosti iz 1969:

- (a) ako je nezgoda prouzročila štetu zbog onečišćenja u okviru ove Konvencije, smatrat će se da su obveze s naslova odgovornosti ispunjene ako, i u opsegu u kojem, ta odgovornost postoji i prema Konvenciji o odgovornosti iz 1969;
- (b) ako je nezgoda prouzročila štetu zbog onečišćenja u okviru ove Konvencije, a država je stranka i ove Konvencije i Međunarodne konvencije o osnivanju međunarodnoga fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971., obveze s naslova odgovornosti koje su ostale neispunjene nakon primjene točke (a) ovoga članka, postojat će po ovoj Konvenciji samo u opsegu u kojem je šteta zbog onečišćenja ostala nenaknađena nakon primjene Konvencije o Fondu iz 1971.;
- (c) kod primjene članka III. stavak 4. ove Konvencije, izraz "ova Konvencija" tumačit će se kao da se odnosi na ovu Konvenciju ili na Konvenciju o odgovornosti iz 1969., kako je prikladnije;
- (d) u primjeni članka V. stavak 3. ove Konvencije, ukupni iznos fonda koji se mora osnovati umanjit će se za iznos za koji se smatra da je udovoljeno obvezama odgovornosti u skladu s točkom (a) ovoga članka.

## Članak XII. ter

### *Završne odredbe*

Završne odredbe ove Konvencije bit će članci 12. do 18. Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o odgovornosti iz 1969. Upućivanja u ovoj Konven-

vention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

**FINAL CLAUSES**  
*(articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to Amend  
the 1969 Liability Convention)*

**Article 12**  
*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

- 1 This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.
- 2 Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:
  - (a) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (b) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be affected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.
- 4 Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that Convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date when this Protocol enters into force for that State.
- 5 A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention in relation to States Parties thereto.
- 6 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

ciji na države ugovornice značit će upućivanja na države ugovornice toga Protokola.

## ZAVRŠNE ODREDBE

(članci 12. do 18. Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o odgovornosti iz 1969.)

### Članak 12.

#### *Potpisivanje, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje i pristupanje*

1. Ovaj Protokol bit će otvoren za potpisivanje svim državama u Londonu od 15. siječnja 1993. do 14. siječnja 1994.
2. Uzimajući u obzir odredbe stavka 4., svaka država može postati strankom Protokola:
  - (a) potpisivanjem uvjetovanim ratifikacijom, prihvatanjem ili odobrenjem koje slijedi ratifikacija, prihvatanje ili odobrenje; ili
  - (b) pristupanjem.
3. Ratifikacija, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje obaviti će se polaganjem isprave u propisanoj formi kod Glavnoga tajnika Organizacije.
4. Svaka država ugovornica Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnoga fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971., u daljnjem tekstu Konvencija o Fondu iz 1971., može ratificirati, prihvatiti ili odobriti ovaj Protokol ili mu pristupiti samo ako je istovremeno ratificirala, prihvatila, odobrila ili pristupila Protokolu iz 1992. o izmjenama te Konvencije, osim ako otkazivanje Konvencije o Fondu iz 1971. djeljuje od istoga dana kada i stupanje na snagu ovoga Protokola za takvu državu.
5. Država koja je stranka ovoga Protokola, ali nije stranka Konvencije o odgovornosti iz 1969., bit će vezana odredbama Konvencije o odgovornosti iz 1969. izmijenjene ovim Protokolom u odnosu na druge stranke Protokola, ali neće biti vezana odredbama Konvencije o odgovornosti iz 1969. u odnosu na druge stranke Konvencije.
6. Svaka isprava o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju, položena nakon stupanja na snagu izmjene Konvencije o odgovornosti iz 1969. kako je izmijenjena ovim Protokolom, smatrat će se da se primjenjuje na Konvenciju izmijenjenu takvom izmjenom.

### Article 13

#### *Entry into force*

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which ten States including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2 However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this article until the end of the six-month period in article 31 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.

3 Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it any time by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

4 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

### Article 14

#### *Revision and amendment*

1 A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one third of the Contracting States.

### Article 15

#### *Amendments of limitation amounts*

1 Upon the request of at least one quarter of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in article V, paragraph 1,

### Članak 13.

#### *Stupanje na snagu*

1. Ovaj će Protokol stupiti na snagu dvanaest mjeseci od dana kada deset država, uključujući četiri od kojih svaka ima najmanje 1 milijun jedinica bruto tankerske tonaže, polože isprave o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju kod Glavnoga tajnika Organizacije.
2. Međutim, svaka država ugovornica Konvencije o Fondu iz 1971. može, prilikom polaganja svoje isprave o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju ovome Protokolu, izjaviti da takva isprava neće proizvesti učinak, u svrhe ovoga članka, prije isteka perioda od šest mjeseci predviđenoga u članku 31. Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o Fondu iz 1971. Država koja nije država ugovornica Konvencije o Fondu iz 1971., ali je položila ispravu o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju Protokolu iz 1992. o izmjenama Konvencije o Fondu iz 1971., također može u isto vrijeme dati izjavu u skladu s ovim stavkom.
3. Svaka država koja je dala izjavu u skladu s prethodnim stavkom može je povući u bilo koje vrijeme priopćenjem Glavnome tajniku Organizacije. Svako takvo povlačenje imat će učinak od dana primitka priopćenja, s time da se smatra da je ta država položila svoju ispravu o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju ovome Protokolu toga dana.
4. Za svaku državu koja ratificira, prihvati, odobri ovaj Protokol ili mu pristupi nakon što su ispunjeni uvjeti za stupanje na snagu iz stavka 1., Protokol će stupiti na snagu dvanaest mjeseci od dana kada je ta država položila odgovarajuću ispravu.

### Članak 14.

#### *Revizija i izmjena*

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu revizije ili izmjene Konvencije o odgovornosti iz 1992.
2. Organizacija će sazvati konferenciju država ugovornica u svrhu revizije ili izmjene Konvencije o odgovornosti iz 1992. na traženje najmanje jedne trećine država ugovornica.

### Članak 15.

#### *Izmjena granica odgovornosti*

1. Na zahtjev najmanje jedne četvrtine država ugovornica Glavni tajnik će svim članicama Organizacije i svim državama ugovornicama dostaviti svaki

of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol 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.

3 All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

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 limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits in article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

6 (a) No amendment of the limits of liability under this article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article. No amendment under this article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

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 eighteen 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 eighteen months after its acceptance.



prijedlog za izmjenu ograničenja odgovornosti utvrđenih u članku V. stavak

1. Konvencije o odgovornosti iz 1969. izmijenjene ovim Protokolom.

2. Svaka izmjena koje je predložena i dostavljena kako je to gore navedeno, podniet će se na razmatranje Pravnom odboru Organizacije najkasnije šest mjeseci od dana njezine dostave.

3. Sve države ugovornice Konvencije o odgovornosti iz 1969. izmijenjene ovim Protokolom, bez obzira na članstvo u Organizaciji, ovlaštene su sudjelovati u postupku razmatranja i usvajanja izmjena pred Pravnim odborom.

4. Izmjene će se usvojiti dvotrećinskom većinom država ugovornica koje su nazočne i koje glasuju u Pravnom odboru proširenom na način predviđen stavkom 3., pod uvjetom da barem jedna polovina država ugovornica bude nazočna u vrijeme glasovanja.

5. Kada se radi o prijedlogu za izmjenu ograničenja, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s obzirom na nezgode, posebice iznos štete koja potječe od njih, promjene u novčanim vrijednostima te učinak predložene izmjene na troškove osiguranja. Također će uzeti u obzir odnos između ograničenja u članku V. stavak 1. Konvencije o odgovornosti iz 1969. izmijenjene ovim Protokolom, kao i onih u članku 4. stavak 4. Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnoga fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992.

6. (a) Nijedna izmjena ograničenja odgovornosti na temelju ovoga članka neće se razmatrati prije 15. siječnja 1998. niti prije proteka pet godina od dana stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene na temelju ovoga članka. Nijedna izmjena na temelju ovoga članka neće se uzeti u razmatranje prije stupanja na snagu ovoga Protokola

(b) Nijedno ograničenje ne može se povećati tako da prijeđe iznos koji odgovara ograničenju utvrđenom u Konvenciji o odgovornosti iz 1969. izmijenjenoj ovim Protokolom, uvećanom za 6% godišnje, izračunatom na složenoj osnovi od 15. siječnja 1993.

(c) Nijedno ograničenje ne može se povećati tako da prijeđe iznos koji odgovara ograničenju utvrđenom u Konvenciji o odgovornosti iz 1969. izmijenjenoj ovim Protokolom, pomnoženom s tri.

7. O svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 4. Organizacija će obavijestiti sve države ugovornice. Smatrat će se da je izmjena usvojena po proteku razdoblja od osamnaest mjeseci od dana obavijesti, osim ako u tome razdoblju najmanje jedna četvrtina država koje su bile države ugovornice u trenutku prihvaćanja izmjene u Pravnom odboru priopći Organizaciji da ne prihvaća izmjenu, u kojem slučaju je izmjena odbijena i bez učinka.

8. Izmjena koja se smatra prihvaćenom u skladu sa stavkom 7. stupit će na snagu osamnaest mjeseci nakon njezina prihvaćanja.

9 All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 16, 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 eighteen-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.

## Article 16 *Denunciation*

1 This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

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 of the Organization.

4 As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with article XVI thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol.

5 Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 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.

## Article 17 *Depositary*

1 This Protocol and any amendments accepted under article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2 The Secretary-General of the Organization 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;

9. Izmjena obvezuje sve države ugovornice, osim ako otkazu ovaj Protokol u skladu s člankom 16. stavak 1. i 2., najkasnije šest mjeseci prije stupanja takve izmjene na snagu. Ovakvo otkazivanje imat će učinak kada izmjena stupi na snagu.

10. Kada je izmjena usvojena u Pravnom odboru, a rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvaćanje još nije istekao, država koja u tom razdoblju postane ugovornicom bit će vezana izmjenom ukoliko ona stupi na snagu. Država koja postane ugovornicom nakon toga razdoblja, bit će vezana izmjenom usvojenom u skladu sa stavkom 7. U slučajevima navedenim u ovom stavku, izmjena će obvezivati državu kada stupi na snagu ili kada ovaj Protokol stupi na snagu za tu državu, ako to bude kasnije.

## Članak 16. *Otkazivanje*

1. Svaka stranka može otkazati ovaj Protokol u bilo koje vrijeme nakon što je on za nju stupio na snagu.
2. Otkazivanje se obavlja polaganjem isprave kod Glavnoga tajnika Organizacije.
3. Otkazivanje stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave kod Glavnoga tajnika Organizacije ili poslije proteka svakoga duljeg razdoblja koje bi moglo biti naznačeno u ispravi o otkazivanju.
4. Među strankama ovoga Protokola otkazivanje Konvencije o odgovornosti iz 1969. od bilo koje stranke na osnovi članka XVI. Konvencije, neće se ni u kojem slučaju tumačiti kao otkazivanje Konvencije o odgovornosti iz 1969. izmijenjene ovim Protokolom.
5. Otkazivanje Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o Fondu iz 1971. od strane države koja ostaje strankom Konvencije o Fondu iz 1971. smatrat će se otkazivanjem ovoga Protokola. Takvo će otkazivanje proizvesti učinak istoga dana kada i otkazivanje Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o Fondu iz 1971., u skladu s člankom 34. toga Protokola.

## Članak 17. *Depozitar*

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena na temelju članka 15., bit će položeni kod Glavnoga tajnika Organizacije.
2. Glavni će tajnik Organizacije:
  - (a) izvještavati sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili su mu pri stupile:
    - (i) o svakom novom potpisu ili polaganju nove isprave i njihovom datumu;

(ii) each declaration and notification under article 13 and each declaration and communication under article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with article 15, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with article 15, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under article 15, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any denunciation deemed to have been made under article 16, paragraph 5;

(ix) any communication called for by any article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.

3 As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

## Article 18 *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 twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

- (ii) o svakoj izjavi i priopćenju na temelju članka 13. i svakoj izjavi i priopćenju na temelju članka V. stavak 9. Konvencije o odgovornosti iz 1992;
  - (iii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;
  - (iv) o svakom prijedlogu za izmjenu ograničenja odgovornosti u skladu s člankom 15. stavak 1.;
  - (v) o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu s člankom 15. stavak 4.;
  - (vi) o svakoj izmjeni za koju se smatra da je usvojena na temelju članka 15. stavak 7. i datumu stupanja na snagu te izmjene u skladu sa stavicama 8. i 9. toga članka;
  - (vii) o polaganju bilo koje isprave o otkazivanju ovoga Protokola, zajedno s datumom polaganja kao i datumom kada će to otkazivanje proizvoditi učinak;
  - (viii) o svakom otkazivanju za koje se smatra da je učinjeno na temelju članka 16. stavak 5.;
  - (ix) o svakom priopćenju danom uz bilo koji članak ovoga Protokola;
  - (b) dostavljati ovjerene prijepise ovoga Protokola svim državama potpisnicama i svim državama koje mu pristupe.
3. Odmah nakon stupanja na snagu ovoga Protokola, Glavni tajnik Organizacije dostavit će njegov tekst Tajništvu Ujedinjenih nacija radi njegova registriranja i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih nacija.

## Članak 18.

### *Jezici*

Ovaj je Protokol sastavljen u jednom izvornom primjerku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, a svaki je tekst jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO u Londonu 27. studenoga 1992.

U POTVRDU OVOGA dolje potpisani, valjano ovlašteni za tu svrhu, potpisali su ovaj Protokol.

**A n n e x**  
**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL**  
**SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL**  
**POLLUTION DAMAGE**

Issued in accordance with the provisions of article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

| Name of ship | Distinctive number of letters | Port of registry | Name and address of owner |
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------------------|
|              |                               |                  |                           |

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State)

At ..... On .....  
(Place) (Date)

Signature and Title of issuing  
or certifying official

**D o d a t a k**  
**SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINACIJSKOM**  
**JAMSTVU O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG**  
**ONEČIŠĆENJA ULJEM**

Sastavljeno u skladu s odredbama članka VII. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992.

| Ime broda | Slova ili brojevi<br>za raspoznavanje | Luka upisa | Ime i adresa vlasnika |
|-----------|---------------------------------------|------------|-----------------------|
|           |                                       |            |                       |

Ovim se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo prema odredbama članka VII. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992.

Vrsta jamstva .....

Trajanje jamstva .....

Ime i adresa osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca)

Ime .....

Adresa .....

Ova svjedodžba vrijedi do .....

Izdana ili ovjerena od Vlade .....

.....  
(cijelo ime države)

Sastavljeno u ..... Datum .....

.....  
Potpis i funkcija službenika koji  
izdaje ili ovjerava potvrdu

### Explanatory Notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.



Objašnjenja:

1. Uz oznaku države može se po volji uputiti na nadležni javni organ zemlje u kojoj je svjedodžba izdana.
2. Ako ukupni iznos jamstva potječe iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakoga od njih.
3. Ako je jamstvo dano u više oblika, potrebno ih je nabrojiti.
4. U rubrici "Trajanje jamstva" potrebno je naznačiti točan datum kada ono stupa na snagu.

Preveli:

Jasenکو Marin, znanstveni novak  
*Jadranski zavod HAZU*

i

Vlatka Živojnović  
*Jadranski zavod HAZU*

Consolidated text of the  
INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF  
AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION  
FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992<sup>1</sup>

*(Supplementary to the International Convention on  
Civil Liability for Oil Pollution Damage)*

*General Provisions*

Article 1

For the purposes of this Convention:

1 *1992 Liability Convention* means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

1bis *1971 Fund Convention* means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1971 Fund Convention as amended by that Protocol.

2 *Ship, Person, Owner, Oil, Pollution Damage, Preventive Measures, Incident and Organization* have the same meaning as in article I of the 1992 Liability Convention.

3 *Contributing oil* means crude oil and fuel oil as defined in subparagraphs (a) and (b) below:

(a) *Crude oil* means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation. It also includes crude oils from which certain distillate fractions have been removed (sometimes referred to as “topped crudes”) or to which certain distillate fractions have been added (sometimes referred to as “spiked” or “reconstituted” crudes).

(b) *Fuel oil* means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the “American Society for Testing and Materials’ Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D 396-69)”, or heavier.

---

<sup>1</sup> Tekst Konvencije objavljen u *Civil Liability for Oil Pollution Damage*, IMO London, 1996.

# MEĐUNARODNA KONVENCIJA O OSNIVANJU MEĐUNARODNOG FONDA ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992.

*(Dodatak Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za  
štetu zbog onečišćenja uljem)*

## *Opće odredbe*

### Članak 1.

U svrhe ove Konvencije:

1. *Konvencija o odgovornosti iz 1992.* označuje Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992.

1.bis *Konvencija o Fondu iz 1971.* označuje Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971. Za države stranke Protokola iz 1976. uz tu Konvenciju, smatrat će se da izraz obuhvaća Konvenciju o Fondu iz 1971. izmijenjenu tim Protokolom.

2. *Brod, Osoba, Vlasnik, Ulje, Šteta zbog onečišćenja, Zaštitne mjere, Nezgod a i Organizacija* imaju isto značenje kao u članku I. Konvencije o odgovornosti iz 1992.

3. *Ulje koje podliježe doprinosu* označuje sirovu naftu i gorivo ulje prema definiciji u dolje navedenim točkama (a) i (b).

(a) *Sirova nafta* označuje svaku smjesu tekućih ugljikovodika koja se nalazi u zemlji u prirodnom stanju, bez obzira da li je prerađena da bi bila pogodna za transport ili nije. Ova definicija, također, obuhvaća sirovu naftu oslobođenu stanovitim frakcija koja se u nekim slučajevima naziva "obrana sirova nafta" te onu kojoj su dodane stanovite frakcije koja se u nekim slučajevima naziva "dopunjena" ili "rekonstituirana sirova nafta";

(b) *Gorivo ulje* označuje teške frakcije ili ostatke sirove nafte ili mješavinu tih proizvoda namijenjenih za upotrebu kao gorivo za proizvodnju topli-ne ili energije, koje po kvaliteti odgovara standardima goriva pod brojem četiri u Specifikaciji Američkog udruženja za ispitivanje materijala (Oz-naka D 396-69) ili još teže od tog goriva.

4 *Unit of account* has the same meaning as in article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention.

5 *Ship's tonnage* has the same meaning as in article V, paragraph 10, of the 1992 Liability Convention.

6 *Ton* in relation to oil, means a metric ton.

7 *Guarantor* means any person providing insurance or other financial security to cover an owner's liability in pursuance of article VII, paragraph 1, of the 1992 Liability Convention.

8 *Terminal installation* means any site for the storage of oil in bulk which is capable of receiving oil from waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked to such site.

9 Where an incident consists of a series of occurrences, it shall be treated as having occurred on the date of the first such occurrence.

## Article 2

1 An International Fund for compensation for pollution damage, to be named "The International Oil Pollution Compensation Fund 1992" and hereinafter referred to as "the Fund", is hereby established with the following aims:

(a) to provide compensation for pollution damage to the extent that the protection afforded by the 1992 Liability Convention is inadequate;

(b) to give effect to the related purposes set out in this Convention.

2 The 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 of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each Contracting State shall recognize the Director of the Fund (hereinafter referred to as "The Director") as the legal representative of the Fund.

## Article 3

This Convention 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.

4. *Obračunska jedinica* ima isto značenje kao u članku V. stavak 9. Konvencije o odgovornosti iz 1992.
5. *Tonaža broda* ima isto značenje kao i u članku V. stavak 10. Konvencije o odgovornosti iz 1992.
6. *Tona*, kada se odnosi na ulje, označuje metričku tonu.
7. *Jamac* označuje svaku osobu koja daje osiguranje ili drugo financijsko jamstvo radi pokrića odgovornosti vlasnika broda u skladu s člankom VII. stavak 1. Konvencije o odgovornosti iz 1992.
8. *Prihvatno postrojenje* označuje svako mjesto za uskladištenje ulja u rasutom stanju koje može prihvatiti ulje prevezeno vodenim putem, uključujući sva postrojenja smještena izvan obale i povezana s takvim mjestom.
9. U slučaju da se neka nezgoda sastoji od niza događaja, smatrat će se da je nezgoda nastala na dan prvoga događaja.

## Članak 2.

1. Ovime se osniva Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja pod nazivom "Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992." (u daljnjem tekstu "Fond") sa sljedećim ciljevima:
  - (a) osigurati naknadu štete zbog onečišćenja u opsegu u kojem je neodgovarajuća zaštita koja proizlazi iz Konvencije o odgovornosti iz 1992.
  - (b) ostvariti ciljeve koji su s tim u svezi postavljeni ovom Konvencijom.
2. Fondu će se u svakoj državi ugovornici priznati svojstvo pravne osobe, koja na temelju zakona odnosno države može preuzimati prava i obveze te biti stranka u svim postupcima pred sudovima odnosno države. Svaka država ugovornica priznat će direktora Fonda (u daljnjem tekstu "Direktor") kao pravnog zastupnika Fonda.

## Članak 3.

Ova se Konvencija primjenjuje isključivo:

- (a) na štetu zbog onečišćenja prouzročenu:
  - (i) na teritoriju države ugovornice, uključujući njezino teritorijalno more, i
  - (ii) u gospodarskom pojasu države ugovornice ustanovljenom u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država ugovornica nije ustanovila takav pojas, u prostoru koji se nalazi izvan njezina teritorijalnog 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 sprječavanja ili umanjavanja takve štete.

## *Compensation*

### **Article 4**

1 For the purpose of fulfilling its function under article 2, paragraph 1(a), the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the 1992 Liability Convention,

(a) because no liability for the damage arises under the 1992 Liability Convention;

(b) because the owner liable for the damage under the 1992 Liability Convention is financially incapable of meeting his obligations in full and any financial security that may be provided under article VII of that Convention does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for the damage; an owner being treated as financially incapable of meeting his obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under the 1992 Liability Convention after having taken all reasonable steps to pursue the legal remedies available to him;

(c) because the damage exceeds the owner's liability under the 1992 Liability Convention as limited pursuant to article V, paragraph 1, of that Convention or under the terms of any other international Convention in force or open for signature, ratification, or accession at the date of this Convention.

Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as pollution damage for the purposes of this article.

2 The Fund shall incur no obligation under the preceding paragraph if:

(a) it proves that the pollution damage resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or was caused by oil which has escaped or been discharged from a warship or other ship owned or operated by a State and used, at the time of the incident, only on Government non-commercial service; or

(b) the claimant cannot prove that the damage resulted from an incident involving one or more ships.

3 If the Fund proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with the intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person. The Fund shall in any event be exonerated to the extent that the shipowner may have been exonerated under article III, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention. However, there shall be no such exoneration of the Fund with regard to preventive measures.

4. (a) Except as otherwise provided in subparagraphs (b) and (c) of this paragraph, the aggregate amount of compensation payable by the Fund

## *Naknada štete*

### **Članak 4.**

1. Radi vršenja funkcija predviđenih u članku 2. stavak 1. (a) ove Konvencije Fond će isplatiti naknadu svakoj osobi koja pretrpi štetu zbog onečišćenja, ako takva osoba nije mogla dobiti potpunu i odgovarajuću naknadu za štetu na temelju odredaba Konvencije o odgovornosti iz 1992.,

(a) zbog toga što Konvencijom o odgovornosti iz 1992. nije predviđena odgovornost za takvu štetu;

(b) zbog toga što vlasnik odgovoran za štetu na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. nije financijski sposoban u potpunosti udovoljiti svim obvezama, a bilo koje financijsko jamstvo koje je eventualno predviđeno na temelju članka VII. te konvencije ne pokriva štetu ili nije dovoljno da bi se zadovoljili zahtjevi za naknadu štete; smatra se da je vlasnik financijski nesposoban udovoljiti svojim obvezama i da je financijsko jamstvo nedovoljno ako osoba kojoj je nanesena šteta ne može dobiti potpuni iznos naknade koja joj pripada na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. i poslije poduzimanja svih razumnih mjera da se iskoriste svi pravni lijekovi koji su joj na raspolaganju.

(c) zbog toga što je šteta veća od odgovornosti vlasnika na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. kako je ograničena prema članku V. stavak 1. te konvencije ili na temelju odredaba bilo koje druge međunarodne konvencije koja je na dan potpisivanja ove Konvencije na snazi ili je otvorena za potpisivanje, ratifikaciju ili pristupanje.

U svrhe ovoga članka, razumni troškovi ili žrtve koje je vlasnik dobrovoljno podnio kako bi spriječio ili umanjio štetu zbog onečišćenja smatrat će se štetom nastalom zbog onečišćenja.

2. Fond se oslobađa svake obveze na temelju odredaba prethodnog stavka:

(a) ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili pobune, ili prouzročena uljem koje je iscurilo ili je bilo ispušteno iz ratnog broda ili nekog drugog broda čiji je vlasnik ili brodar država, a koji je u vrijeme nezgode bio korišten isključivo za netrgovačku djelatnost države; ili

(b) ako podnositelj zahtjeva ne može dokazati da je šteta nastala kao posljedica nezgode u kojoj su sudjelovali jedan ili više brodova.

3. Ako Fond dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili djelomično nastala zbog radnje ili propusta oštećene osobe, učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, ili zbog nemara te osobe, Fond može u cijelosti ili djelomično biti oslobođen obveze da takvoj osobi plati naknadu štete. Fond će u svakom slučaju biti oslobođen u opagu u kojem je, na temelju članka III. stavak 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992., oslobođen i vlasnik. Međutim, takvo oslobađanje Fonda neće se odnositi na zaštitne mjere.

4. (a) Osim ako drugačije nije određeno točkama (b) i (c) ovoga stavka, ukupan iznos naknade štete koju isplaćuje Fond na temelju ovoga članka,

under this article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and the amount of compensation actually paid under the 1992 Liability Convention for pollution damage within the scope of application of this Convention as defined in article 3 shall not exceed 135 million units of account.

(b) Except as otherwise provided in subparagraph (c), the aggregate amount of compensation payable by the Fund under this article for pollution damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character shall not exceed 135 million units of account.

(c) The maximum amount of compensation referred to in subparagraphs (a) and (b) shall be 200 million units of account with respect to any incident occurring during any period when there are three Parties to this Convention in respect of which the combined relevant quantity of contributing oil received by persons in the territories of such Parties, during the preceding calendar year, equalled or exceeded 600 million tons.

(d) Interest accrued on a fund constituted in accordance with article V, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention, if any, shall not be taken into account for the computation of the maximum compensation payable by the Fund under this article.

(e) The amounts mentioned in this article 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 of the decision of the Assembly of the Fund as to the first date of payment of compensation.

5 Where the amount of established claims against the Fund exceeds the aggregate amount of compensation under paragraph 4, 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 Convention shall be the same for all claimants.

6 The Assembly of the Fund may decide that, in exceptional cases, compensation in accordance with this Convention can be paid even if the owner of the ship has not constituted a fund in accordance with article V, paragraph 3, of the 1992 Liability Convention. In such case paragraph 4(e) of this article applies accordingly.

7 The Fund shall, at the request of a Contracting State, use its good offices as necessary to assist that State to secure promptly such personnel, material and services as are necessary to enable the State to take measures to prevent or mitigate pollution damage arising from an incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

8 The Fund may on conditions to be laid down in the Internal Regulations provide credit facilities with a view to the taking of preventive measures against pollution damage arising from a particular incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.



ograničen je u pogledu svake pojedine nezgode, tako da ukupan zbroj toga iznosa i iznosa naknade stvarno isplaćene za štetu zbog onečišćenja na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992., unutar područja primjene ove Konvencije kako je određeno u članku 3., neće prijeći 135 milijuna obračunskih jedinica.

(b) Osim ako drugačije nije određeno u točki (c), ukupan iznos naknade štete koju Fond isplaćuje na temelju ovoga članka za štetu zbog onečišćenja koja je posljedica iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, neće premašiti 135 milijuna obračunskih jedinica.

(c) Maksimalan iznos naknade štete spomenut u točkama (a) i (b) bit će 200 milijuna obračunskih jedinica za svaku nezgodu koja se zbila u vrijeme dok je ova Konvencija obvezivala tri strane u pogledu kojih je kombinirana relevantna količina ulja koje podliježe doprinosu, primljenog od osoba na području tih stranaka tijekom protekle kalendarske godine, bila jednaka ili veća od 600 milijuna tona.

(d) Kamate na fond osnovan u skladu s člankom V. stavak 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992., ako ih ima, neće se uzeti u obzir kod računanja ukupne svote naknade štete koju Fond isplaćuje na temelju ovoga članka.

(e) Iznosi navedeni u ovome članku pretvorit će se u nacionalnu valutu na osnovi vrijednosti te valute prema Posebnom pravu vučenja na dan odluke Skupštine Fonda kao prvom danu plaćanja naknade štete.

5. Kada iznos utvrđenih tražbina prema Fondu prelazi ukupni iznos naknade štete koju Fond isplaćuje na temelju stavka 4., raspoloživi se iznos raspodjeljuje tako da omjer između svake utvrđene tražbine i iznosa naknade koju podnositelj zahtjeva stvarno naplati na temelju ove Konvencije, bude isti za sve podnositelje.

6. Skupština Fonda može odlučiti da, u izuzetnim slučajevima, naknada štete u skladu s ovom Konvencijom može biti plaćena i onda ako vlasnik broda nije osnovao fond u skladu s člankom V. stavak 3. Konvencije o odgovornosti iz 1992. U tom se slučaju stavak 4. točka (e) ovoga članka primjenjuje u skladu s time.

7. Na zahtjev jedne države ugovornice Fond će pružiti svoje usluge koje su nužne da bi se toj državi pomoglo u pravovremenom osiguravanju osoblja, materijala i usluga potrebnih za poduzimanje mjera za sprječavanje ili umanjivanje štete zbog onečišćenja, do koje je došlo zbog nezgode u svezi s kojom se od Fonda može tražiti plaćanje naknade štete na temelju ove Konvencije.

8. Uz uvjete koji će biti predviđeni u Unutrašnjim pravilima, Fond može davati kreditne olakšice za poduzimanje preventivnih mjera protiv štete zbog onečišćenja koje je posljedica neke određene nezgode zbog koje bi Fond mogao biti pozvan da isplati naknadu na osnovi ove Konvencije.

## Article 5 (deleted)

## Article 6

Rights to compensation under article 4 shall be extinguished unless an action is brought thereunder or a notification has been made pursuant to article 7, paragraph 6, within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage.

## Article 7

1 Subject to the subsequent provisions of this article, any action against the Fund for compensation under article 4 of this Convention shall be brought only before a court competent under article IX of the 1992 Liability Convention in respect of actions against the owner who is or who would, but for the provisions of article III, paragraph 2, of that Convention, have been liable for pollution damage caused by the relevant incident.

2 Each Contracting State shall ensure that its courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions against the Fund as are referred to in paragraph 1.

3 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 Fund for compensation under the provisions of article 4 of this Convention 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 State Party to the 1992 Liability Convention but not to this Convention, any action against the Fund under article 4 of this Convention shall at the option of the claimant be brought either before a court of the State where the Fund has its headquarters or before any court of a State Party to this Convention competent under article IX of the 1992 Liability Convention.

4 Each Contracting State shall ensure that the Fund shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted in accordance with article IX of the 1992 Liability Convention before a competent court of that State against the owner of a ship or his guarantor.

5 Except as otherwise provided in paragraph 6, the Fund shall not be bound by any judgement or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.

6 Without prejudice to the provisions of paragraph 4, where an action under the 1992 Liability Convention for compensation for pollution damage has been brought against an owner or his guarantor before a competent court in a Contracting State, each party to the proceedings shall be entitled

## Članak 5. (briše se)

## Članak 6.

Prava na naknadu štete na temelju članka 4. gase se ako se ne podnese tužba ili ako se ne dostavi obavijest u skladu s člankom 7. stavak 6. u roku od tri godine od dana kada je šteta nastala. Ni u kojem slučaju, međutim, ne može se podnijeti tužba nakon proteka šest godina od datuma kada je došlo do nezgode koja je prouzročila štetu.

## Članak 7.

1. Iznimno od odredaba ovoga članka, tužba protiv Fonda za naknadu štete na temelju članka 4. ove Konvencije može se podnijeti samo sudu koji je na temelju članka IX. Konvencije o odgovornosti iz 1992. nadležan za tužbe protiv vlasnika koji je ili koji bi, osim kad su u pitanju odredbe članka III. stavak 2. te Konvencije, bio odgovoran za štetu zbog onečišćenja prouzročenu tom nezgodom.

2. Svaka država ugovornica treba osigurati nadležnost vlastitih sudova za rješavanje tužbi protiv Fonda kao što su one koje se spominju u stavku 1.

3. U slučaju kada je tužba za naknadu štete zbog onečišćenja podnesena sudu nadležnom na temelju članka IX. Konvencije o odgovornosti iz 1992. protiv vlasnika broda ili njegova jamca, taj sud je isključivo nadležan rješavati tužbu protiv Fonda za naknadu štete prema odredbama članka 4. ove Konvencije u pogledu iste štete. Međutim, u slučaju kada je tužba za naknadu štete zbog onečišćenja na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. podnesena sudu države koja je stranka Konvencije o odgovornosti iz 1992., ali nije stranka ove Konvencije, svaka će tužba protiv Fonda, na temelju članka 4. ove Konvencije, biti po izboru tužitelja podnesena nadležnom sudu države u kojoj se nalazi sjedište Fonda ili bilo kojem sudu države stranke ove Konvencije koji je nadležan prema odredbama članka IX. Konvencije o odgovornosti iz 1992.

4. Svaka država ugovornica osigurat će da Fond, kao stranka, ima pravo intervenirati u svakom sudskom postupku pokrenutom u skladu s člankom IX. Konvencije o odgovornosti iz 1992. pred nadležnim sudom te države protiv vlasnika broda ili njegova jamca.

5. Ako stavkom 6. nije drugačije određeno, Fond neće obvezivati nikakva sudska presuda ili odluka u postupku u kojemu on nije bio stranka niti nagodba u kojoj on nije stranka.

6. Bez utjecaja na odredbe stavka 4., kada je tužba za naknadu štete zbog onečišćenja podnesena na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. nadležnom sudu države ugovornice protiv vlasnika ili njegova jamca, svaka stranka u sporu bit će ovlaštena na temelju nacionalnog prava te države

under the national law of that State to notify the Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law or the court seized an in such time and in such a manner that the Fund has in fact been in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgement rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgement was given, become binding upon the Fund in the sense that the facts and findings in that judgement may not be disputed by the Fund even if the Fund has not actually intervened in the proceedings.

## Article 8

Subject to any decision concerning the distribution referred to in article 4, paragraph 5, any judgement given against the Fund by a court having jurisdiction in accordance with article 7, paragraphs 1 and 3, 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.

## Article 9

1 The Fund shall, in respect of any amount of compensation for pollution damage paid by the Fund in accordance with article 4, paragraph 1, of this Convention, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy under the 1992 Liability Convention against the owner or his guarantor.

2 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse or subrogation of the Fund against persons other than those referred to in the preceding paragraph. In any event that right of the 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.

3 Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the 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 Convention.

## *Contributions*

### Article 10

1 Annual contributions to the Fund shall be made in respect of each Contracting State by any person who, in the calendar year referred to in article 12, paragraph 2(a) or (b), has received in total quantities exceeding 150,000 tons:

obavijestiti Fond o pokretanju postupka. Kada je takva obavijest dostavljena u skladu s formalnostima što ih propisuje pravo suda koji meritorno rješava, u takvom roku i na takav način da je Fond stvarno mogao uspješno intervenirati kao stranka u postupku, svaka presuda koju sud donese u takvom postupku, pošto postane konačna i izvršna u državi u kojoj je donesena, obvezuje Fond u tom smislu da on nema pravo osporavati činjenice i zaključke te presude suda, čak i ako on stvarno nije intervenirao u postupku.

#### Članak 8.

Bez utjecaja na bilo kakvu odluku o raspodjeli o kojoj je riječ u članku 4. stavak 5., svaka presuda koju nadležni sud donese protiv Fonda u skladu s člankom 7. stavak 1. i 3., kada postane izvršna u državi u kojoj je donesena i više ne može biti predmet nikakva redovitog načina revizije, priznaje se i izvršna je u svakoj državi ugovornici uz iste uvjete koji su predviđeni u članku X. Konvencije o odgovornosti iz 1992.

#### Članak 9.

1. U pogledu bilo kojega iznosa naknade za štetu zbog onečišćenja, koji je isplaćen u skladu s člankom 4. stavak 1. ove Konvencije, Fond subrogacijom stječe prava koja bi osoba kojoj je šteta naknađena imala na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. u postupku protiv vlasnika ili njegova jamca.

2. Nijedna odredba ove Konvencije neće utjecati na pravo regresa ili subrogacije Fonda prema osobama koje nisu spomenute u prethodnom stavku. U svakom slučaju, pravo Fonda na subrogaciju prema takvoj osobi ne smije biti manje povoljno od prava osiguratelja osobe kojoj je isplaćena naknada štete.

3. Bez utjecaja na bilo koje drugo pravo na subrogaciju ili regres prema Fondu koje može postojati, država ugovornica ili agencija koja je isplatila naknadu štete zbog onečišćenja u skladu s odredbama nacionalnog prava stječe subrogacijom prava koja bi osoba kojoj je nadoknađena šteta na taj način imala na temelju ove Konvencije.

### *Doprinosi*

#### Članak 10.

1. Godišnje doprinose Fondu za svaku državu ugovornicu uplaćuje osoba koja je tijekom kalendarske godine spomenute u članku 12. stavak 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 (a) For the purposes of paragraph 1, where the quantity of contributing oil received in the territory of a Contracting State by any person in a calendar year when aggregated with the quantity of contributing oil received in the same Contracting State in that year by any associated person or persons exceeds 150,000 tons, such person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by him notwithstanding that that quantity did not exceed 150,000 tons.
- (b) *Associated person* means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.

## Article 11 (deleted)

## Article 12

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 Fund in the relevant year and any deficit from operations in preceding years;
- (b) payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under article 4, including repayment on loans previously taken by the Fund for the satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate amount of such claims in respect of any one incident does not exceed four million units of account.
- (c) payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under article 4, including repayments on loans previously taken by the Fund for the satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate amount of such claims in respect of any one incident is in excess of four million units of account;

(ii) *Income*

- (a) surplus funds from operations in preceding years, including any interest;

- (a) ulja koje podliježe doprinosu, a dopremljeno je morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na teritoriju te države; i
  - (b) ulja koje podliježe doprinosu i nalazi se u postrojenjima na području te države ugovornice, a dopremljeno je morskim putem i iskrcano u luci ili prihvatnom postrojenju države neugovornice, s tim 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. (a) U svrhe stavka 1., kada zbroj količine ulja koje podliježe doprinosu, a koje na teritoriju države ugovornice u jednoj kalendarskoj godini primi bilo koja osoba i količine ulja koje podliježe doprinosu, a koje iste godine u toj državi ugovornici primi bilo koja udružena osoba ili više njih prelazi 150 000 tona, takva će osoba platiti doprinos obračunat prema količini koju je stvarno primila, bez obzira na to što ta količina ne prelazi 150 000 tona.
- (b) *Povezana osoba* označuje svako društvo-kćerku ili pravnu osobu, koja je pod kontrolom. Nacionalno pravo odnosno države određuje potpada li neka osoba pod tu definiciju ili ne.

#### Članak 11. (briše se)

#### Članak 12.

1. Da bi se odredila visina godišnjeg doprinosa, ako takav postoji, a uzimajući u obzir potrebu održavanja dovoljno likvidnih fondova, Skupština će za svaku kalendarsku godinu pripremiti predračun u obliku budžeta, na ovaj način:

(i) *Rashodi*

- (a) troškovi i izdaci za administraciju Fonda u odnosnoj godini te svaki manjak koji proizlazi iz poslovanja u proteklim godinama;
- (b) plaćanja koja Fond mora izvršiti tijekom odnosne godine radi namirivanja tražbina koje Fond duguje na temelju članka 4., uključujući i otplatu zajmova što ih je Fond prije uzeo da bi namirio takve tražbine, kada ukupna svota takvih tražbina u pogledu bilo koje nezgode ne prelazi četiri milijuna obračunskih jedinica.
- (c) plaćanja koja Fond mora izvršiti tijekom odnosne godine radi namirivanja tražbina koje Fond duguje na temelju članka 4., uključujući i otplate zajmova što ih je Fond prije uzeo da bi namirio takve tražbine, kada ukupna svota takvih tražbina u pogledu bilo koje nezgode prelazi četiri milijuna obračunskih jedinica.

(ii) *Prihodi*

- (a) višak sredstava nastao iz poslovanja proteklih godina, uključujući i sve kamate;

- (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 shall, in respect of each Contracting State, calculate for each person referred to in article 10 the amount of his annual contribution:
- (a) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)(a) and (b) 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)(c) of this article 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 the State was a Party to this Convention at the date of the incident.
- 3 The sums referred to in paragraph 2 above 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 Fund. The Assembly may decide on a different date of payments.
- 5 The Assembly may decide, under conditions to be laid down in the Financial Regulations of the Fund, to make transfers between funds received in accordance with article 12.2(a) and funds received in accordance with article 12.2(b).

### Article 13

- 1 The amount of any contribution due under article 12 and which is in arrears shall bear interest at a rate which shall be determined in accordance with the Internal Regulations of the Fund, provided that different rates may be fixed for different circumstances.
- 2 Each Contracting State shall ensure that any obligation to contribute to the Fund arising under this Convention in respect of oil received within the territory of that State is fulfilled and shall take any appropriate measures under its law, including the imposing of such sanctions as it may deem necessary, with a view to the effective execution of any such obligation; provided, however, that such measures shall only be directed against those persons who are under an obligation to contribute to the Fund.
- 3 Where a person who is liable in accordance with the provisions of article 10 and 12 to make contributions to the Fund does not fulfil his obligations in respect of any such contribution or any part thereof and is in arrears, the Director shall take all appropriate action against such person on behalf of the Fund with a view to the recovery of the amount due. However, where



- (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 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) i (b) 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)(c) ovoga članka 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 stranka ove Konvencije na dan kada se nezgoda dogodila.
3. Iznosi spomenuti u stavku 2. ovoga članka dobivaju se kada se ukupan iznos traženoga doprinosa podijeli 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 Fonda. Skupština može odrediti drugi datum uplate.
5. Skupština može odlučiti, pod uvjetima propisanim Financijskim pravilima Fonda, o prijenosu između novčanih sredstava primljenih u skladu s člankom 12. 2. (a) i novčanih sredstava iz članka 12. 2.(b).

### Članak 13.

1. Za svaki iznos doprinosa koji se duguje prema članku 12., a koji nije na vrijeme podmiren, plaća se kamata po stopi koja će se odrediti u skladu s Unutrašnjim pravilima Fonda, tako da se za različite okolnosti može odrediti različita visina kamate.
2. Svaka država ugovornica osigurat će da se izvrši svaka obveza davanja doprinosa Fondu koja proistječe iz ove Konvencije u odnosu prema ulju primljenom na teritoriju te države i poduzet će sve odgovarajuće mjere u skladu sa svojim pravom, uključujući i poduzimanje sankcija koje smatra potrebnim radi uspješnog izvršavanja tih obveza, s time da će takve mjere biti poduzete samo protiv onih osoba koje su obvezne plaćati doprinos Fondu.
3. Ako osoba koja je u skladu s odredbama članka 10. i 12. obvezna uplaćivati doprinose Fondu ne ispuní svoju obvezu u pogledu nekog takvog doprinosa ili dijela doprinosa, Direktor će u ime Fonda poduzeti sve odgovarajuće mjere protiv takve osobe kako bi se od nje naplatio dužni iznos. Međutim, ako je

the defaulting contributor is manifestly insolvent or the circumstances otherwise so warrant, the Assembly may, upon recommendation of the Director, decide that no action shall be taken or continued against the contributor.

#### Article 14

1 Each Contracting State may at the time when it deposits its instrument of ratification or accession or at any time thereafter declare that it assumes itself obligations that are incumbent under this Convention on any person who is liable to contribute to the Fund in accordance with article 10, paragraph 1, in respect of oil received within the territory of that State. Such declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.

2 Where a declaration under paragraph 1 is made prior to the entry into force of this Convention in accordance with article 40, it shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall after the entry into force of the Convention communicate the declaration to the Director.

3 A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.

4 A declaration made in accordance with this article may be withdrawn by the relevant State giving notice thereof in writing to the Director. Such notification shall take effect three months after the Director's receipt thereof.

5 Any State which is bound by a declaration made under this article shall, in any proceedings brought against it before a competent court in respect of any obligation specified in the declaration, waive any immunity that it would otherwise be entitled to invoke.

#### Article 15

1 Each Contracting State shall ensure that any person who receives contributing oil within its territory in such quantities that he is liable to contribute to the Fund appears on a list to be established and kept up to date by the Director in accordance with the subsequent provisions of this article.

2 For the purposes set out in paragraph 1, each Contracting State shall communicate, at a time and in the manner to be prescribed in the Internal Regulations, to the Director the name and address of any person who in respect of that State is liable to contribute to the Fund pursuant to article 10, as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person during the preceding calendar year.

3 For the purposes of ascertaining who are, at any given time, the persons liable to contribute to the Fund in accordance with article 10, paragraph 1, and of establishing, where applicable, the quantities of oil to be taken into account for any such person when determining the amount of his contribution, the list shall be *prima facie* evidence if the facts stated therein.

dužnik očito nelikvidan, ili ga okolnosti opravdavaju, Skupština može, na preporuku Direktora, odlučiti da protiv tog dužnika neće pokrenuti ili nastaviti postupak.

#### Članak 14.

1. Svaka država ugovornica može, pri polaganju isprave o ratifikaciji ili pristupanju, ili u bilo koje vrijeme nakon toga, izjaviti da preuzima na sebe obveze kojima na osnovi ove Konvencije podliježe svaka osoba koja je obvezana u skladu s člankom 10. stavak 1. uplaćivati doprinos Fondu za ulje primljeno na teritoriju odnosno države. Takva se izjava daje u pismenom obliku i u njoj se precizira koje se obveze preuzimaju.
2. Ako je izjava iz stavka 1. dana prije stupanja na snagu ove Konvencije u skladu s člankom 40., ona se polaže kod Glavnog tajnika Organizacije koji će je nakon stupanja na snagu dostaviti Direktoru.
3. Izjava iz stavka 1. koja se daje nakon stupanja na snagu ove Konvencije polaže se kod Direktora.
4. Država može povući izjavu koju je dala u skladu s ovim člankom, s time da o tome pismenim putem obavijesti Direktora. Takva će obavijest proizvesti učinak tri mjeseca od dana kada ju je Direktor primio.
5. Svaka država koja se obvezala izjavom danom na temelju ovoga članka odriče se, u bilo kojem postupku pokrenutom protiv nje pred nadležnim sudom u pogledu bilo koje obveze sadržane u izjavi, imuniteta na koji bi se inače imala pravo pozvati.

#### Članak 15.

1. Svaka država ugovornica osigurat će da bilo koja osoba koja na njezinu teritoriju primi ulje što podliježe doprinosu u takvoj količini da je obvezna uplaćivati doprinos Fondu, bude stavljena na popis koji sastavlja i ažurno vodi Direktor Fonda u skladu s daljnjim odredbama ovoga članka.
2. U svrhe određene stavkom 1. svaka će država ugovornica dostavljati Direktoru, u vrijeme i na način koji će se odrediti Unutrašnjim pravilima, ime i adresu svake osobe koja je u pogledu te države obvezna uplaćivati doprinos Fondu prema članku 10., te podatke o količini ulja koje podliježe doprinosu što ga je takva osoba primila tijekom protekle kalendarske godine.
3. U svrhe utvrđivanja koje su osobe, u svakom danom momentu, obvezne uplaćivati doprinos Fondu u skladu s člankom 10. stavak 1., te radi utvrđivanja, gdje se to traži, koje količine ulja treba uzeti u obzir za svaku od tih osoba pri utvrđivanju iznosa njihova doprinosa, ovaj će popis biti *prima facie* dokaz o činjenicama koje su u njemu navedene.

4 Where a Contracting State does not fulfil its obligations to submit to the Director the communication referred to in paragraph 2 and this results in a financial loss for the Fund, that Contracting State shall be liable to compensate the Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by that Contracting State.

### *Organization and Administration*

#### **Article 16**

The Fund shall have an Assembly and a Secretariat headed by the Director.

### *Assembly*

#### **Article 17**

The Assembly shall consist of all Contracting States to this Convention.

#### **Article 18**

The functions of the Assembly shall be:

- 1 to elect at each regular session its Chairman and two Vice-Chairmen who shall hold office until the next regular session;
- 2 to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;
- 3 to adopt Internal Regulations necessary for the proper functioning of the Fund;
- 4 to appoint the Director and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary and determine the terms and conditions of service of the Director and other personnel;
- 5 to adopt the annual budget and fix the annual contributions;
- 6 to appoint auditors and approve the accounts of the Fund;
- 7 to approve settlements of claims against the Fund, to take decisions in respect of the distribution among claimants of the available amount of compensation in accordance with article 4, paragraph 5, and to determine the terms and conditions according to which provisional payments in respect of claims shall be made with a view to ensuring that victims of pollution damage are compensated as promptly as possible;
- 8 *(deleted)*

4. Kada država ugovornica ne ispunjava svoje obveze o dostavljanju podataka Direktor, navedenih u stavku 2., a to dovodi do financijskog gubitka za Fond, ta će država ugovornica biti obvezna naknaditi Fondu nastali gubitak. Skupština će na prijedlog Direktora odlučiti hoće li se takva naknada naplatiti od te države ugovornice ili ne.

### *Organizacija i uprava*

#### **Članak 16.**

Fond će imati Skupštinu i Tajništvo na čijem se čelu nalazi Direktor.

### *Skupština*

#### **Članak 17.**

Skupštinu čine sve države ugovornice ove Konvencije.

#### **Članak 18**

Funkcije Skupštine su sljedeće:

1. na svakom redovitom zasjedanju izbor predsjednika i dva dopredsjednika čiji mandat traje do sljedećeg redovitog zasjedanja;
2. donošenje vlastitih pravila rada u skladu s odredbama ove Konvencije;
3. usvajanje Unutrašnjih pravila Fonda koja su potrebna za njegovo pravilno funkcioniranje;
4. imenovanje Direktora Fonda i donošenje pravila za imenovanje drugog potrebnog osoblja te određivanje uvjeta rada Direktora i drugoga osoblja;
5. donošenje godišnjeg budžeta i utvrđivanje godišnjih doprinosa;
6. imenovanje revizora i odobravanje računa Fonda;
7. odobravanje isplata zahtjeva za naknadu štete upućenih Fondu, donošenje odluka o raspodjeli raspoloživog iznosa, među podnositeljima zahtjeva, na ime naknade štete u skladu s člankom 4. stavak 5., te određivanje rokova i uvjeta uz koje se mogu izvršiti privremene isplate kako bi se žrtvama štete zbog onečišćenja što prije osigurala naknada;
8. (*briše se*)

9 to establish any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary, to define its terms of reference and to give it the authority needed to perform the functions entrusted to it; when appointing the members of such body, the Assembly shall endeavour to secure an equitable geographical distribution of members and to ensure that the Contracting States, in respect of which the largest quantities of contributing oil are being received, are appropriately represented; the Rules of Procedure of the Assembly may be applied, *mutatis mutandis*, for the work of such subsidiary body;

10 to determine which non-Contracting States and which intergovernmental and international non-governmental organizations shall be admitted to take part, without voting rights, in meetings of the Assembly and subsidiary bodies;

11 to give instructions concerning the administration of the Fund to the Director and subsidiary bodies;

12 (*deleted*)

13 to supervise the proper execution of the Convention and of its own decisions;

14 to perform such other functions as are allocated to it under Convention or are otherwise necessary for the proper operation of the Fund.

## Article 19

1 Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director.

2 Extraordinary sessions of the Assembly shall be convened by the Director at the request of at least one-third of the members of the Assembly and may be convened on the Director's own initiative after consultation with the Chairman of the Assembly. The Director shall give members at least thirty days' notice of such sessions.

## Article 20

A majority of the members of the Assembly shall constitute a quorum for its meetings.

## Articles 21 to 27 (*deleted*)

## *Secretariat*

## Article 28

1 The Secretariat shall comprise the Director and such staff as the administration of the Fund may require.

2 The Director shall be the legal representative of the Fund.

9. osnivanje bilo kojega privremenog ili stalnog pomoćnog tijela koje smatra potrebnim, određivanje okvira njegovih zadataka i ovlasti potrebnih za obnašanje dužnosti koje su mu povjerene; kod imenovanja članova takvoga tijela Skupština će nastojati osigurati pravednu geografsku zastupljenost kao i odgovarajuću zastupljenost država ugovornica u pogledu kojih su primljene najveće količine ulja koje podliježe doprinosu; Pravila postupka u Skupštini mogu se, *mutatis mutandis*, primijeniti u radu takvoga pomoćnog tijela;

10. određivanje kojim će se državama neugovornicama i kojim će se međuvladinim i međunarodnim nevladinim organizacijama dopustiti sudjelovanje, bez prava glasa, na zasjedanjima Skupštine i pomoćnih tijela;

11. davanje uputa Direktor i pomoćnim tijelima koje se odnose na upravljanje Fondom;

12. (*briše se*)

13. nadziranje pravilne provedbe odredaba Konvencije i vlastitih odluka;

14. obavljanje drugih funkcija koje su joj dane u nadležnost na temelju odredaba ove Konvencije ili su inače nužne za pravilan rad Fonda.

#### Članak 19.

1. Direktor saziva redovita zasjedanja Skupštine jednom u svakoj kalendarskoj godini.

2. Direktor će sazvati izvanredna zasjedanja Skupštine na zahtjev najmanje jedne trećine članova Skupštine, a može ih sazvati i na vlastitu inicijativu poslije dogovora s predsjedavajućim Skupštine. O takvim zasjedanjima Direktor će obavijestiti članove najmanje 30 dana unaprijed.

#### Članak 20.

Većina članova Skupštine čini kvorum potreban za njezina zasjedanja.

#### Članci 21. do 27.

(*brišu se*)

### *Tajništvo*

#### Članak 28.

1. Tajništvo čine Direktor i osoblje potrebno za upravljanje Fondom.
2. Direktor je pravni zastupnik Fonda.

## Article 29

- 1 The Director shall be the chief administrative officer of the Fund. Subject to the instructions given to him by the Assembly, he shall perform those functions which are assigned to him by this Convention, the Internal Regulations of the Fund and the Assembly.
- 2 The Director shall in particular
  - (a) appoint the personnel required for the administration of the Fund.
  - (b) take all appropriate measures with a view to the proper administration of the Fund's assets;
  - (c) collect the contributions due under this Convention while observing in particular the provisions of article 13, paragraph 3;
  - (d) to the extent necessary to deal with claims against the Fund and carry out the other functions of the Fund, employ the services of legal, financial and other experts;
  - (e) take all appropriate measures for dealing with claims against the Fund within the limits and on conditions to be laid down in the Internal Regulations, including the final settlement of claims without the prior approval of the Assembly where these Regulations so provide;
  - (f) prepare and submit to the Assembly the financial statements and budget estimates for each calendar year;
  - (g) prepare, in consultation with the Chairman of the Assembly, and publish a report of the activities of the Fund during the previous calendar year;
  - (h) prepare, collect and circulate the papers, documents, agenda, minutes and information that may be required for the work of the Assembly and subsidiary bodies.

## Article 30

In the performance of their duties the Director and the staff and experts appointed by him shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the Fund. They shall refrain from any action which might reflect on their position as international officials. Each Contracting State on its part undertakes to respect the exclusively international character of the responsibilities of the Director and the staff and experts appointed by him, and not to seek to influence them in the discharge of their duties.

## *Finances*

## Article 31

- 1 Each Contracting State shall bear the salary, travel and other expenses of its own delegation to the Assembly and of its representatives on subsidiary bodies.



## Članak 29.

1. Direktor je najviši upravni funkcionar Fonda. U skladu s uputama dobivenima od Skupštine, on će obavljati funkcije koje su mu dodijeljene ovom Konvencijom, Unutrašnjim pravilima Fonda, te od strane Skupštine.

2. Direktor će posebno:

- (a) imenovati osoblje potrebno za upravljanje Fondom;
- (b) poduzimati sve odgovarajuće mjere radi pravilnoga upravljanja sredstvima Fonda;
- (c) ubirati doprinose koji se duguju na temelju ove Konvencije, poštujući osobito odredbe članka 13. stavak 3.
- (d) u mjeri potrebnoj za reguliranje tražbina prema Fondu i za obavljanje drugih funkcija Fonda, osigurati usluge pravnih, financijskih i drugih stručnjaka;
- (e) poduzimati sve odgovarajuće mjere kako bi se regulirale tražbine prema Fondu u granicama i uz uvjete određene Unutrašnjim pravilima, uključujući i konačno reguliranje tražbina bez prethodnoga odobrenja Skupštine kada je to Pravilima predviđeno;
- (f) pripremati i podnositi Skupštini financijski izvještaj i obračun budžeta za svaku kalendarsku godinu;
- (g) pripremati, u dogovoru s predsjednikom Skupštine, i objavljivati izvještaj o aktivnostima Fonda u prethodnoj kalendarskoj godini;
- (h) pripremati, prikupljati i dostavljati spise, dokumente, dnevni red, zapisnike i obavijesti potrebne za rad Skupštine i pomoćnih tijela.

## Članak 30.

U obavljanju svojih dužnosti Direktor, osoblje i stručnjaci koje je on imenovao neće tražiti ni primati upute od bilo koje vlade ili tijela izvan Fonda. Oni će se suzdržavati od obavljanja bilo koje radnje koja bi se mogla odraziti na njihovo svojstvo međunarodnih službenika. Svaka se država ugovornica sa svoje strane obvezuje da će poštivati isključivo međunarodni karakter odgovornosti Direktora, osoblja i stručnjaka koje je on imenovao i da neće nastojati utjecati na njih u obavljanju njihovih dužnosti.

## *Financije*

## Članak 31.

1. Svaka država ugovornica snosi izdatke za plaće, putne i druge troškove svoje delegacije na zasjedanjima Skupštine te svojih predstavnika u ostalim pomoćnim tijelima.

2 Any other expenses incurred in the operation of the Fund shall be borne by the Fund.

### *Voting*

#### **Article 32**

The following provisions shall apply to voting in the Assembly

- (a) each member shall have one vote;
- (b) except as otherwise provided in article 33, decisions of the Assembly shall be by a majority vote of the members present and voting;
- (c) decisions where a three-fourths or a two-thirds majority is required shall be by a three-fourths or two-thirds majority vote, as the case may be, of those present;
- (d) for the purpose of this article the phrase “members present” means “members present at the meeting at the time of the vote”, and the phrase “members present and voting” means “members present and casting an affirmative or negative vote”. Members who abstain from voting shall be considered as not voting.

#### **Article 33**

The following decisions of the Assembly shall require a two-thirds majority:

- (a) a decision under article 13, paragraph 3, not to take or continue action against a contributor;
- (b) the appointment of the Director under article 18, paragraph 4;
- (c) the establishment of subsidiary bodies, under article 18, paragraph 9, and matters relating to such establishment.

#### **Article 34**

- 1 The Fund, its assets, income, including contributions, and other property shall enjoy in all Contracting States exemption from all direct taxation.
- 2 When the Fund makes substantial purchases of movable or immovable property, or has important work carried out which is necessary for the exercise of its official activities and the cost of which includes indirect taxes or sales taxes, the Governments of Member States shall take, whenever possible, appropriate measures for the remission or refund of the amount of such duties and taxes.
- 3 No exemption shall be accorded in the case of duties, taxes or dues which merely constitute payment for public utility services.
- 4 The Fund shall enjoy exemption from all customs duties, taxes and other related taxes on articles imported or exported by it or on its behalf for its official use. Articles thus imported shall not be transferred either for consideration or gratis on the territory of the country into which they have been imported except on conditions agreed by the Government of that country.

## 2. Sve druge troškove potrebne za funkcioniranje Fonda snosi Fond.

### *Glasovanje*

#### Članak 32.

Sljedeće odredbe primjenjivat će se na glasovanje u Skupštini:

- (a) svaki član ima jedan glas;
- (b) osim ako članak 33. ne predviđa drugačije, odluke Skupštine donose se većinom glasova nazočnih članova koji glasuju;
- (c) odluke za koje se traži tročetvrtinska ili dvotrećinska većina donose se, prema slučaju, tročetvrtinskom ili dvotrećinskom većinom glasova nazočnih članova;
- (d) u svrhu ovoga članka izraz “nazočni članovi” označuje “članove koji su nazočni zasjedanju u vrijeme glasovanja”, a izraz “nazočni članovi koji glasuju” označuje “članove koji su nazočni i koji daju svoj bilo pozitivan bilo negativan glas”. Za članove koji se suzdrže od glasovanja smatra se da nisu glasovali.

#### Članak 33.

Za sljedeće odluke Skupštine potrebna je dvotrećinska većina:

- (a) odluke na temelju članka 13. stavak 3. da se ne pokreće ili nastavlja postupak protiv davatelja doprinosa;
- (b) imenovanje Direktora na temelju članka 18. stavak 4.
- (c) osnivanje pomoćnih tijela na temelju članka 18. stavak 9. i pitanja koja se odnose na takvo osnivanje.

#### Članak 34.

- 1. Fond, njegova sredstva, prihodi, uključujući doprinose, i druga imovina oslobađaju se svakog neposrednog oporezivanja u svim zemljama ugovornicama.
- 2. Kada Fond obavlja opsežne nabavke pokretne ili nepokretne imovine ili je dao da se obave važni poslovi potrebni za obavljanje njegovih službenih funkcija, a u njihovu cijenu su uključeni posredni porez ili porez na promet, vlade država članica poduzet će, kada god je to moguće, odgovarajuće mjere za smanjenje ili vraćanje iznosa takvih davanja i poreza.
- 3. Oslobađanje se ne odobrava kada je riječ o davanjima, porezima ili pristojbama koje predstavljaju samo plaćanje za korištenje javnih usluga.
- 4. Fond će imati pravo na oslobađanje od svih carinskih davanja, pristojbi i drugih poreza u svezi s robom koju za službenu upotrebu Fond uvozi ili izvozi ili se to čini u njegovo ime. Tako uvezena roba ne može se ustupati, bilo uz naknadu bilo besplatno, na teritoriju zemlje u koju je uvezena, osim uz uvjete s kojima se suglasi vlada te zemlje.

5 Persons contributing to the Fund and victims and owners of ships receiving compensation from the Fund shall be subject to the fiscal legislation of the State where they are taxable, no special exemption or other benefit being conferred on them in this respect.

6 Information relating to individual contributors supplied for the purpose of this Convention shall not be divulged outside the Fund except in so far as it may be strictly necessary to enable the Fund to carry out its functions including the bringing and defending of legal proceedings.

7 Independently of existing or future regulations concerning currency or transfers, Contracting States shall authorize the transfer and payment of any contribution to the Fund and of any compensation paid by the Fund without any restriction.

### *Transitional Provisions*

#### **Article 35**

Claims for compensation under article 4 arising from incidents occurring after the date of entry into force of this Convention may not be brought against the Fund earlier than the one hundred and twentieth day after that date.

#### **Article 36**

The Secretary-General of the Organization shall convene the first session of the Assembly. This session shall take place as soon as possible after entry into force of this Convention and, in any case, not more than thirty days after such entry into force.

#### **Article 36 bis**

The following transitional provisions shall apply in the period, hereinafter referred to as the transitional period, commencing with the date of entry into force of this Convention and ending with the date on which the denunciations provided for in article 31 of the 1992 Protocol to amend the 1971 Fund Convention take effect:

(a) In the application of paragraph 1(a) of article 2 of this Convention, the reference to the 1992 Liability Convention shall include reference to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, either in its original version or as amended by the Protocol thereto of 1976 (referred to in this article as “the 1969 Liability Convention”), and also the 1971 Fund Convention.

(b) Where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage only if, and to the extent that, such person has

5. Osobe koje daju doprinos Fondu, oštećenici i vlasnici brodova koji dobivaju naknadu štete od Fonda podliježu fiskalnom zakonodavstvu države u kojoj plaćaju poreze i, u svezi s time, nikakvo posebno oslobađanje ili druge povlastice ne daju im se ovom Konvencijom.

6. Podaci koji se odnose na pojedine davatelje doprinosa u svrhu ove Konvencije ne objavljuju se izvan Fonda, osim ako je to izričito potrebno da bi Fond mogao obavljati svoje funkcije, uključujući pokretanje i obranu u sudskim postupcima.

7. Bez obzira na postojeće ili buduće propise u svezi s valutom ili prijenosom, države ugovornice odobravaju prijenos i isplatu svakoga doprinosa Fondu i svake naknade koju plaća Fond bez ikakva ograničenja.

### *Prijelazne odredbe*

#### **Članak 35.**

Zahtjevi za naknadu štete na temelju članka 4. koji proistječu iz nezgoda koje su se dogodile nakon datuma stupanja na snagu ove Konvencije ne mogu se podnositi Fondu prije isteka sto dvadesetoga dana od toga datuma.

#### **Članak 36.**

Glavni tajnik Organizacije saziva prvo zasjedanje Skupštine. To zasjedanje treba se održati što prije nakon stupanja na snagu ove Konvencije, a u svakom slučaju najkasnije trideset dana nakon stupanja na snagu.

#### **Članak 36.bis**

Sljedeće prijelazne odredbe primijenit će se u razdoblju (u daljnjem tekstu prijelazno razdoblje) koje počinje s danom stupanja na snagu ove Konvencije, a završava s danom od kojega djeluje otkazivanje predviđeno u članku 31. ovoga Protokola o izmjenama Konvencije o Fondu iz 1971:

(a) Kod primjene stavka 1.(a) članka 2. ove Konvencije, pozivanje na Konvenciju o odgovornosti iz 1992. uključit će i pozivanje na Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. u njezinoj izvornoj verziji ili na tekst izmijenjen Protokolom iz 1976. (spomenutu u ovome članku kao Konvencija o odgovornosti iz 1969.), te također na Konvenciju o Fondu iz 1971.

(b) Kada je šteta zbog onečišćenja prouzročena nezgodom obuhvaćena ovom Konvencijom, Fond će isplatiti naknadu svakoj osobi koja pretrpi štetu zbog onečišćenja samo ako i u mjeri u kojoj takva osoba nije mogla

been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the 1969 Liability Convention, the 1971 Fund Convention and the 1992 Liability Convention, provided that, in respect of pollution damage within the scope of this Convention in respect of a Party to this Convention but not a Party to the 1971 Fund Convention, the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage only if, and to the extent that, such person would have been unable to obtain full and adequate compensation had that State been party to each of the above-mentioned Conventions.

(c) In the application of article 4 of this Convention, the amount to be taken into account in determining the aggregate amount of compensation payable by the Fund shall also include the amount of compensation actually paid under the 1969 Liability Convention, if any, and the amount of compensation actually paid or deemed to have been paid under the 1971 Fund Convention.

(d) Paragraph 1 of article 9 of this Convention shall also apply to the rights enjoyed under the 1969 Liability Convention.

#### Article 36 *ter*

1 Subject to paragraph 4 of this article, 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 27.5% of the total amount of annual contributions pursuant to the 1992 Protocol to amend the 1971 Fund Convention, in respect of the calendar year.

2 If the application of the provisions in paragraphs 2 and 3 of article 12 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 27.5 % 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 27.5% of the total annual contributions to the 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 of this article, 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 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 of this article shall operate until the total quantity of contributing oil received in all Contracting States in a calendar year has reached 750 million tons or until a period of 5 years after the date of entry into force of the said 1992 Protocol has elapsed, whichever occurs earlier.

dobiti potpunu i odgovarajuću naknadu za štetu na temelju odredaba Konvencije o odgovornosti iz 1969., Konvencije o Fondu iz 1971., te Konvencije o odgovornosti iz 1992. s time da će Fond za štetu zbog onečišćenja obuhvaćenu ovom Konvencijom i s obzirom na stranku ove Konvencije koja nije stranka Konvencije o Fondu iz 1971. isplatiti naknadu svakoj osobi koja pretrpi štetu zbog onečišćenja samo ako, i u mjeri u kojoj takva osoba ne bi mogla dobiti potpunu i odgovarajuću naknadu za štetu da je država bila stranka svake od gore navedenih konvencija.

(c) Kod primjene članka 4. ove Konvencije, iznos koji se uzima u obzir pri određivanju ukupnoga iznosa naknade koju Fond isplaćuje uključuje iznos naknade stvarno isplaćen u skladu s Konvencijom o odgovornosti iz 1969., ako je uopće isplaćen, i iznos naknade stvarno isplaćen ili koji se smatra isplaćenim u skladu s Konvencijom o Fondu iz 1971.

(d) Stavak 1. članka 9. ove Konvencije primjenjuje se također i na prava prema Konvenciji o odgovornosti iz 1969.

### Članak 36.ter

1. Uzimajući u obzir stavak 4. ovoga članka, ukupan iznos godišnjih doprinosa plativih u odnosu na količinu ulja koje podliježe doprinosu primljenog u jednoj državi ugovornici tijekom kalendarske godine, neće prijeći 27,5% cjelokupnoga iznosa godišnjih doprinosa u skladu s Protokolom iz 1992. o izmjenama Konvencije o Fondu iz 1971., u odnosu na kalendarsku godinu.

2. Ako uslijed primjene odredaba stavka 2. i 3. članka 12. ukupan iznos doprinosa plativih od strane obveznika u jednoj državi ugovornici u određenoj kalendarskoj godini premaši 27,5% cjelokupnog godišnjeg doprinosa, doprinosi plativi od svih obveznika u toj državi bit će umanjeni *pro rata* tako da njihov ukupan doprinos bude jednak 27,5% cjelokupnog godišnjeg doprinosa u Fond u odnosu na tu godinu.

3. Ako bi doprinosi plativi od strane osoba u određenoj državi ugovornici bili umanjeni u skladu sa stavkom 2. ovoga članka, doprinosi plativi od strane osoba u svim ostalim državama ugovornicama porasli bi *pro rata* kako bi se osiguralo da ukupan iznos doprinosa plativih od strane svih obveznika dužnih da doprinose u Fond za kalendarsku godinu o kojoj je riječ dosegne ukupni iznos doprinosa koji odredi Skupština.

4. Odredbe stavka 1. do 3. ovoga članka primjenjivat će se sve dok ukupna količina ulja koje podliježe doprinosu primljenoga u svim državama ugovornicama u kalendarskoj godini ne dostigne 750 milijuna tona, ili dok ne prođe razdoblje od 5 godina od dana stupanja na snagu spomenutoga Protokola iz 1992., ovisno što se prije dogodi.

### **Article 36 *quater***

Notwithstanding the provisions of this Convention, the following provisions shall apply to the administration of the Fund during the period in which both the 1971 Fund Convention and this Convention are in force:

- (a) The Secretariat of the Fund, established by the 1971 Fund Convention (hereinafter referred to as “the 1971 Fund”), headed by the Director, may also function as the Secretariat and the Director of the Fund.
- (b) If, in accordance with subparagraph (a), the Secretariat and the Director of the 1971 Fund also perform the function of Secretariat and Director of the Fund, the Fund shall be represented, in cases of conflict of interests between the 1971 Fund and the Fund, by the Chairman of the Assembly of the Fund.
- (c) The Director and the staff and experts appointed by him, performing their duties under this Convention and the 1971 Fund Convention, shall not be regarded as contravening the provisions of article 30 of this Convention in so far as they discharge their duties in accordance with this article.
- (d) The Assembly of the Fund shall endeavour not to take decisions which are incompatible with decisions taken by the Assembly of the 1971 Fund. If differences of opinion with respect to common administrative issues arise, the Assembly of the Fund shall try to reach a consensus with the Assembly of the 1971 Fund, in a spirit of mutual co-operation and with the common aims of both organizations in mind.
- (e) The Fund may succeed to the rights, obligations and assets of the 1971 Fund if the Assembly of the 1971 Fund so decides, in accordance with article 44, paragraph 2, of the 1971 Fund Convention.
- (f) The Fund shall reimburse to the 1971 Fund all costs and expenses arising from administrative services performed by the 1971 Fund on behalf of the Fund.

### **Article 36 *quinquies***

#### ***Final clauses***

The final clauses of this Convention shall be articles 28 to 39 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.



### Članak 36.*quater*

Bez obzira na odredbe ove Konvencije, sljedeće odredbe primjenjivat će se u upravljanju Fondom za razdoblje u kojem su na snazi i Konvencija o Fondu iz 1971. i ova Konvencija:

- (a) Tajništvo Fonda, osnovano Konvencijom o Fondu iz 1971. (dalje "Fond iz 1971."), na čelu s Direktorom, mogu također funkcionirati kao Tajništvo i Direktor Fonda.
- (b) Ako, u skladu s točkom (a) Tajništvo i Direktor Fonda iz 1971. vrše također funkcije Tajništva i Direktora Fonda, u slučaju sukoba interesa između Fonda iz 1971. i Fonda, Fond će predstavljati predsjednik Skupštine Fonda.
- (c) Ne smatra se da Direktor, osoblje i stručnjaci koje je on imenovao, obavljajući svoje dužnosti, rade protivno odredbama članka 30. ove Konvencije tako dugo dok svoje dužnosti izvršavaju u skladu s ovim člankom.
- (d) Skupština Fonda nastojat će ne donositi odluke koje su nespojive s odlukama Skupštine Fonda iz 1971. Ako dođe do različitih mišljenja u pogledu općih upravnih pitanja, Skupština Fonda će pokušati postići suglasnost sa Skupštinom Fonda iz 1971. u duhu uzajamne suradnje, imajući na umu zajedničke ciljeve obiju Organizacija.
- (e) Fond može naslijediti prava, obveze i sredstva Fonda iz 1971. ako Skupština Fonda iz 1971. tako odluči u skladu s člankom 44. stavak 2. Konvencije o Fondu iz 1971.
- (f) Fond će naknaditi Fondu iz 1971. sve troškove koje je ovaj imao prilikom izvršavanja upravnih usluga u ime Fonda.

### Članak 36.*quinquies*

#### *Završne odredbe*

Završne odredbe ove Konvencije bit će članci 28. do 39. Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o Fondu iz 1971. Upućivanja u ovoj Konvenciji na države ugovornice tumačit će se kao upućivanja na države ugovornice toga Protokola.

## FINAL CLAUSES

(articles 28 to 39 of the Protocol of 1992 to Amend the 1971 Fund Convention)

### Article 28

#### *Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1 This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by any State which has signed the 1992 Liability Convention.

2 Subject to paragraph 4, this Protocol shall be ratified, accepted or approved by States which have signed it.

3 Subject to paragraph 4, this Protocol is open for accession by States which did not sign it.

4 This Protocol may be ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have ratified, accepted, approved or acceded to the 1992 Liability Convention.

5 Ratification, acceptance, approval or accession shall be affected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

6 A State which is a Party to this Protocol but is not a Party to the 1971 Fund Convention shall be bound by the provisions of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol in relation to other Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1971 Fund Convention in relation to Parties thereto.

7 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

### Article 29

#### *Information on contributing oil*

1 Before this Protocol enters into force for a State, that State shall, when depositing an instrument referred to in article 28, paragraph 5, and annually thereafter at a date to be determined by the Secretary-General of the Organization, communicate to him the name and address of any person who in respect of that State would be liable to contribute to the Fund pursuant to article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol 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.

2 During the transitional period, the Director shall, for Parties, communicate annually to the Secretary-General of the Organization data on quanti-

**ZAVRŠNE ODREDBE**  
(članci 28 do 39 Protokola iz 1992. o izmjenama  
Konvencije o Fondu iz 1971.)

**Članak 28.**

*Potpisivanje, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje i pristupanje*

1. Ovaj Protokol bit će otvoren za potpisivanje u Londonu od 15. siječnja 1993. do 14. siječnja 1994. svakoj državi koja je potpisala Konvenciju o odgovornosti iz 1992.
2. Uzimajući u obzir stavak 4., ovaj Protokol mogu ratificirati, prihvatiti ili odobriti države koje su ga potpisale.
3. Uzimajući u obzir stavak 4., ovaj Protokol je otvoren za pristupanje državama koje ga nisu potpisale.
4. Ovaj Protokol mogu ratificirati, prihvatiti, odobriti ili mu pristupiti samo države koje su ratificirale, prihvatile, odobrile ili pristupile Konvenciji o odgovornosti iz 1992.
5. Ratifikacija, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje obaviti će se polaganjem isprave u propisanoj formi kod Glavnog tajnika Organizacije.
6. Država koja je stranka ovoga Protokola, ali nije stranka Konvencije o Fondu iz 1971., bit će vezana odredbama Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom, u odnosu na ostale stranke ovoga Protokola, ali neće biti vezana odredbama Konvencije o Fondu iz 1971. s obzirom na stranke te Konvencije.
7. Svaka isprava o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju, položena nakon stupanja na snagu izmjene Konvencije o Fondu iz 1971. kako je izmijenjena ovim Protokolom, smatrat će se da se primjenjuje na Konvenciju izmijenjenu takvom izmjenom.

**Članak 29.**

*Podatak o količini ulja koje podliježe doprinosu*

1. Prije nego što ovaj Protokol stupi na snagu za neku državu, ona će pri polaganju isprave spomenute u članku 28. stavak 5., a nakon toga svake godine na dan koji odredi Glavni tajnik Organizacije, dostavljati Glavnome tajniku Organizacije ime i adresu svake osobe koju je ta država zadužila da uplaćuje doprinos Fondu prema članku 10. Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom, kao i podatke u svezi s odnosnim količinama ulja koje podliježe doprinosu, a koje je takva osoba primila na području te države tijekom protekle kalendarske godine.
2. Tijekom prijelaznog razdoblja Direktor će godišnje, u ime stranaka, dostavljati Glavnom tajniku Organizacije podatke o količinama ulja koje podliježe

ties of contributing oil received by persons liable to contribute to the Fund pursuant to article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol.

### Article 30 *Entry into force*

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which the following requirements are fulfilled:

(a) at least eight States have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization; and

(b) the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with article 29 that those persons who would be liable to contribute pursuant to article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 450 million tons of contributing oil.

2 However, this Protocol shall not enter into force before the 1992 Liability Convention has entered into force.

3 For each State 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 twelve months following the date of the deposit by such State of the appropriate instrument.

4 Any State may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol declare that such instrument shall not take effect for the purpose of this article until the end of the six-month period in article 31.

5 Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it any time by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, and any State making such withdrawal shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

6 Any State which has made a declaration under article 13, paragraph 2, of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention shall be deemed to have also made a declaration under paragraph 4 of this article. Withdrawal of a declaration under the said article 13, paragraph 2, shall be deemed to constitute withdrawal also under paragraph 5 of this article.

### Article 31 *Denunciation of the 1969 and 1971 Conventions*

Subject of article 30, within six months following the date on which the following requirements are fulfilled:

doprinosu primljenih od osoba obveznih na uplaćivanje doprinosa Fondu prema članku 10. Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom.

### Članak 30. *Stupanje na snagu*

1. Ovaj će Protokol stupiti na snagu 12 mjeseci od dana kada su ispunjeni sljedeći uvjeti:
  - (a) da je najmanje osam država položilo kod Glavnoga tajnika Organizacije svoje isprave o ratifikaciji, odobrenju ili pristupanju; i
  - (b) da je Glavni tajnik Organizacije primio obavijest u skladu s člankom 29. da su osobe koje bi bile obvezne plaćati doprinose prema članku 10. Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom, primile tijekom protekle kalendarske godine ukupnu količinu od najmanje 450 milijuna tona ulja koje podliježe doprinosu.
2. Međutim, ovaj Protokol neće stupiti na snagu prije nego što stupi na snagu Konvencija o odgovornosti iz 1992.
3. Za svaku državu koja ratificira, prihvati, odobri ovaj Protokol ili mu pristupi nakon što su ispunjeni uvjeti za stupanje na snagu iz stavka 1., Protokol će stupiti na snagu 12 mjeseci od dana kada je ta država položila odgovarajuću ispravu.
4. Svaka država može, u vrijeme polaganja svoje isprave o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju, u pogledu ovoga Protokola izjaviti da takva isprava neće imati učinak u svrhu ovoga članka do proteka šestomjesečnog razdoblja iz čl. 31.
5. Svaka država koja je dala izjavu u skladu s prethodnim stavkom može ju opozvati u bilo koje vrijeme priopćenjem Glavnom tajniku Organizacije. Svako takvo opozivanje imat će učinak od dana primitka obavijesti, a za svaku državu koja izvršila takvo opozivanje smatrat će se da je toga dana položila ispravu o ratifikaciji, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju ovome Protokolu.
6. Za svaku državu koja je dala izjavu na temelju članka 13. stavak 2. Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o odgovornosti iz 1969. smatrat će se da je to učinila i na temelju stavka 4. ovoga članka. Opoziv izjave dane na temelju navedenoga članka 13. stavak 2. smatrat će se i opozivom na temelju stavka 5. ovoga članka.

### Članak 31. *Otkazivanje Konvencije iz 1969. i 1971.*

U skladu s člankom 30., unutar razdoblja od šest mjeseci od dana ispunjenja sljedećih uvjeta:

- (a) at least eight States have become Parties to this Protocol or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, whether or not subject to article 30, paragraph 4, and
  - (b) the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with article 29 that those persons who are or would be liable to contribute pursuant to article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 750 million tons of contributing oil;
- each Party to this Protocol and each State which has deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whether or not subject to article 30, paragraph 4, shall, if Party thereto, denounce the 1971 Fund Convention and the 1969 Liability Convention with effect twelve months after the expiry of the above-mentioned six-month period.

## Article 32

### *Revision and amendment*

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Fund Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Fund Convention at the request of not less than one third of all Contracting States.

## Article 33

### *Amendment of compensation limits*

- 1 Upon the request of at least one quarter of the Contracting States, any proposal to amend the limits of amounts of compensation laid down in article 4, paragraph 4, of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol 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.
- 3 All Contracting States to the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 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 limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount

- (a) da je najmanje osam država postalo strankama ovoga Protokola ili položilo isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju kod Glavnog tajnika Organizacije bilo prema članku 30. stavak 4., ili ne; i
- (b) da je Glavni tajnik Organizacije primio podatke u skladu s člankom 29. o tome da su osobe koje su obvezne ili bi bile obvezne plaćati doprinose prema članku 10. Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom, primile tijekom protekle kalendarske godine ukupnu količinu od najmanje 750 milijuna tona ulja koje podliježe doprinosu;
- svaka stranka ovoga Protokola te svaka država koja je položila ispravu o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju bilo prema članku 30. stavak 4. ili ne, moći će otkazati Konvenciju o Fondu iz 1971. i Konvenciju o odgovornosti iz 1969., ako je njihova stranka, s učinkom od 12 mjeseci nakon proteka gore spomenutoga razdoblja od 6 mjeseci.

### Članak 32.

#### *Revizija i izmjena*

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu revizije ili izmjene Konvencije o Fondu iz 1992.
2. Organizacija će sazvati konferenciju država ugovornica u svrhu revizije ili izmjene Konvencije o Fondu iz 1992. na traženje najmanje jedne trećine država ugovornica.

### Članak 33.

#### *Izmjena ograničenja naknade*

1. Na zahtjev najmanje jedne četvrtine država ugovornica Glavni tajnik će svim članicama Organizacije i svim državama ugovornicama dostaviti prijedlog za izmjenу ograničenja naknade utvrđenih u članku 4. stavak 4. Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom.
2. Svaka izmjena koja je predložena i dostavljena kako je to gore navedeno, podnijet će se na razmatranje Pravnom odboru Organizacije najkasnije 6 mjeseci od dana njezine dostave.
3. Sve države ugovornice Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom, bez obzira na članstvo u Organizaciji, ovlaštene su sudjelovati u postupku razmatranja i usvajanja izmjena pred Pravnim odborom.
4. Izmjene će se usvojiti dvotrećinskom većinom država ugovornica koje su nazočne i koje glasuju u Pravnom odboru, proširenom na način predviđen stavkom 3., pod uvjetom da barem jedna polovina država ugovornica bude nazočna u vrijeme glasanja.
5. Kada se radi o prijedlogu za izmjenу ograničenja, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s obzirom na nezgode, posebice iznos štete koja potječe od

of damage resulting therefrom and changes in the monetary values. It shall also take into account the relationship between the limits in article 4, paragraph 4, of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol and those in article V, paragraph 1, of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

6 (a) No amendment of the limits under this article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article. No amendment under this article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1971 Fund Convention as amended by 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 eighteen 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 eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 34, 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 eighteen-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.

#### Article 34 *Denunciation*

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.



njih, te promjene u novčanim vrijednostima. Također će uzeti u obzir odnos između ograničenja u članku 4. stavak 4. Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom, i ograničenja u članku V. stavak 1. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992.

6. (a) Nijedna izmjena ograničenja na temelju ovoga članka neće se razmatrati prije 15. siječnja 1998. niti prije proteka pet godina od dana stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene na temelju ovoga članka. Nijedna izmjena na temelju ovoga članka neće se uzeti u razmatranje prije stupanja na snagu ovoga Protokola.

(b) Nijedno ograničenje ne može se povećati tako da prijeđe iznos koji odgovara ograničenju utvrđenom u Konvenciji o Fondu iz 1971. izmijenjenoj ovim Protokolom, uvećanom za 6% godišnje, izračunatom na složenoj osnovi od 15. siječnja 1993.

(c) Nijedno ograničenje ne može se povećati tako da prijeđe iznos koji odgovara ograničenju utvrđenom u Konvenciji o Fondu iz 1971. izmijenjenoj ovim Protokolom, pomnoženom s tri.

7. O svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 4. Organizacija će obavijestiti sve države ugovornice. Smatrat će se da je izmjena usvojena po proteku razdoblja od osamnaest mjeseci od dana obavijesti, osim ako u tome razdoblju najmanje jedna četvrtina država koje su bile države ugovornice u trenutku prihvaćanja izmjene u Pravnom odboru, priopći Organizaciji da ne prihvaća izmjenu, u kojem slučaju je izmjena odbijena i bez učinka.

8. Izmjena koja se smatra prihvaćenom u skladu sa stavkom 7. stupit će na snagu osamnaest mjeseci nakon njezina prihvaćanja.

9. Izmjena obvezuje sve države ugovornice, osim ako otkazu ovaj Protokol u skladu s člankom 34. stavak 1. i 2., najkasnije šest mjeseci prije stupanja takve izmjene na snagu. Ovakvo otkazivanje imat će učinak kada izmjena stupi na snagu.

10. Kada je izmjena usvojena u Pravnom odboru, a rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvaćanje još nije istekao, država koja u tome razdoblju postane ugovornicom bit će vezana izmjenom ukoliko ona stupi na snagu. Država koja postane ugovornicom nakon toga razdoblja, bit će vezana izmjenom usvojenom u skladu sa stavkom 7. U slučajevima naznačenim u ovome stavku, izmjena će obvezivati državu kada stupi na snagu ili kada ovaj Protokol stupi na snagu za takvu državu, ako to bude kasnije.

#### **Članak 34.** ***Otkazivanje***

1. Svaka stranka može otkazati ovaj Protokol u bilo koje vrijeme nakon što je on za nju stupio na snagu.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.
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 of the Organization.
4. Denunciation of the 1992 Liability 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 1969 Liability Convention takes effect according to article 16 of that Protocol.
5. Any Contracting State to this Protocol which has not denounced the 1971 Fund Convention and the 1969 Liability Convention as required by article 31 shall be deemed to have denounced this Protocol with effect twelve months after the expiry of the six-month period mentioned in that article. As from the date on which the denunciations provided for in article 31 take effect, any Party to this Protocol which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the 1969 Liability Convention shall be deemed to have denounced this Protocol with effect from the date on which such instrument takes effect.
6. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1971 Fund Convention in accordance with article 41 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol.
7. Notwithstanding a denunciation of this Protocol by a Party pursuant to this article, any provisions of this Protocol relating to the obligations to make contributions under article 10 of the 1971 Fund Convention as amended by this Protocol with respect to an incident referred to in article 12, paragraph 2(b), of that amended Convention and occurring before the denunciation takes effect shall continue to apply.

### Article 35

#### *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 contributions for the remaining Contracting States, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not later than sixty days after receipt of the request.
2. The Director may convene, on his own initiative, an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty days after the deposit of any instrument of denunciation, if he considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions of the remaining Contracting States.

2. Otkazivanje se obavlja polaganjem isprave kod Glavnoga tajnika Organizacije.
3. Otkazivanje stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave kod Glavnoga tajnika Organizacije ili poslije proteka svakoga duljeg razdoblja koje bi moglo biti naznačeno u ispravi o otkazivanju.
4. Otkazivanje Konvencije o odgovornosti iz 1992. smatrat će se otkazivanjem ovoga Protokola. Takvo će otkazivanje imati učinak istoga dana kada i otkazivanje Protokola iz 1992. o izmjenama Konvencije o odgovornosti iz 1969. u skladu s člankom 16. toga Protokola.
5. Smatrat će se da je država ugovornica ovoga Protokola koja nije otkazala Konvenciju o Fondu iz 1971. i Konvenciju o odgovornosti iz 1969., kako je to traženo u članku 31., otkazala ovaj Protokol, a otkaz će imati učinak dvanaest mjeseci nakon proteka šestomjesečnog razdoblja naznačenoga u spomenutom članku. Od dana kada su otkazi predviđeni po članku 31. počeli proizvoditi učinak smatrat će se da je svaka stranka ovoga Protokola koja položi ispravu o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju Konvenciji o odgovornosti iz 1969. otkazala ovaj Protokol s učinkom istoga dana kao i za tu ispravu.
6. Između stranaka ovoga Protokola, otkazivanje Konvencije o Fondu iz 1971. u skladu s člankom 41. te Konvencije od bilo koje stranke, neće se ni u kojem slučaju smatrati otkazom Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom.
7. Bez obzira na otkazivanje ovoga Protokola od strane neke stranke prema ovome članku, svaka odredba ovoga Protokola koja se odnosi na obveze davanja doprinosa prema članku 10. Konvencije o Fondu iz 1971. izmijenjene ovim Protokolom, a u svezi s nezgodom spomenutom u članku 12. stavak 2 (b) te izmijenjene Konvencije koja se dogodila prije nego što je otkaz imao učinak, i nadalje će se primjenjivati.

### Članak 35.

#### *Izvanredna zasjedanja Skupštine*

1. Svaka država ugovornica može u roku od devedeset dana nakon polaganja isprave o otkazivanju zbog kojega će se, po njezinu mišljenju, znatno povećati visina doprinosa ostalih država ugovornica, zahtijevati od Direktora da sazove izvanredno zasjedanje Skupštine. Direktor će sazvati Skupštinu najkasnije u roku od šezdeset dana od dana primitka zahtjeva.
2. Direktor 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. 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 36 *Termination*

1. This Protocol shall cease to be in force on the date when the number of Contracting States falls below three.
2. States which are bound by this Protocol on the day before the date it ceases to be in force shall enable the Fund to exercise its functions as described under article 37 of this Protocol and shall, for that purpose only, remain bound by this Protocol.

### Article 37 *Winding up of the Fund*

1. If this Protocol ceases to be in force, the 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 right to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under subparagraph (a), including expenses for the administration of the Fund necessary for this purpose.
2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the Fund including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the Fund.
3. For the purposes of this article the Fund shall remain a legal person.

### Article 38 *Depositary*

1. This Protocol and any amendments accepted under article 33 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization 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;

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 dana od kojega takav otkaz proizvodi učinak, otkazati ovaj Protokol s učinkom od istoga dana.

### **Članak 36.** ***Prestanak***

1. Ovaj Protokol prestaje biti na snazi na dan kada se broj država ugovornica smanji ispod tri.
2. Države koje su vezane ovim Protokolom na dan prije nego što on prestane biti na snazi, omogućit će Fondu da izvršava svoje funkcije kao što je predviđeno u članku 37. ovoga Protokola i, samo u te svrhe, ostaju vezane ovim Protokolom.

### **Članak 37.** ***Likvidacija Fonda***

1. Ako ovaj Protokol prestane biti na snazi, 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 točke (a), uključujući troškove nužne za upravljanje Fondom.
2. Skupština poduzima sve odgovarajuće mjere za likvidaciju Fonda, uključujući ravnopravnu raspodjelu svih preostalih sredstava među osobama koje su dale doprinos Fondu.
3. U svrhe ovoga članka Fond će ostati pravna osoba.

### **Članak 38.** ***Depozitar***

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena na temelju članka 33., bit će položeni kod Glavnoga tajnika Organizacije.
2. Glavni će tajnik Organizacije:
  - (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) each declaration and notification under article 30 including declarations and withdrawals deemed to have been made in accordance with that article;
  - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
  - (iv) the date by which denunciations provided for in article 31 are required to be made;
  - (v) any proposal to amend limits of amounts of compensation which has been made in accordance with article 33, paragraph 1;
  - (vi) any amendment which has been adopted in accordance with article 33, paragraph 4;
  - (vii) any amendment deemed to have been accepted under article 33, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;
  - (viii) 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;
  - (ix) any denunciation deemed to have been made under article 34, paragraph 5;
  - (x) 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 of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

### Article 39 *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 twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose, have signed this Protocol.

- (ii) o svakoj izjavi i priopćenju na temelju članka 30. uključujući izjave i otkazivanja za koja se smatra da su učinjena u skladu s tim člankom;
  - (iii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;
  - (iv) o datumu do kojega se može izvršiti otkazivanje u skladu s člankom 31.;
  - (v) o svakom prijedlogu za izmjenu ograničenja naknade podneseno-me u skladu s člankom 33. stavak 1.;
  - (vi) o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu s člankom 33. stavak 4.;
  - (vii) o svakoj izmjeni za koju se smatra da je usvojena na temelju članka 33. stavak 7. s datumom stupanja na snagu te izmjene u skladu sa stavicima 8. i 9. toga članka;
  - (viii) o polaganju isprave o otkazivanju ovoga Protokola, zajedno s datumom polaganja i datumom kada će to otkazivanje proizvoditi učinak;
  - (ix) o svakom otkazivanju za koje se smatra da je učinjeno na temelju članka 34. stavak 5.;
  - (x) o svakom priopćenju danom uz bilo koji članak ovoga Protokola;
- (b) dostavljati ovjerene prijepise ovoga Protokola svim državama potpisnicama i svim državama koje mu pristupe.
3. Odmah nakon stupanja na snagu ovoga Protokola, Glavni tajnik Organizacije dostavit će njegov tekst Tajništvu Ujedinjenih nacija radi registriranja i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih nacija.

### Članak 39.

#### *Jezici*

Ovaj je Protokol sastavljen u jednom izvornom primjerku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, a svaki je tekst jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO U LONDONU 27. studenoga 1992.

U POTVRDU OVOGA su dolje potpisani, valjano ovlašteni za tu svrhu, potpisali ovaj Protokol.

Preveli:

Jasenka Marin, znanstveni novak

Jadranski zavod HAZU

i

Vlatka Živojnović

Jadranski zavod HAZU

## LLOYD'SOV STANDARDNI OBRAZAC UGOVORA O SPAŠAVANJU (LOF 1995)

### PREDGOVOR

Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - skraćeno Lloyd's Open Form - LOF) najznačajnije je autonomnopravno vrelo pomorskog instituta spašavanja. Povijest toga obrasca duga je preko sto godina. Danas je u primjeni obrazac LOF 1995. Prethodio mu je obrazac LOF 1990.

Najznačajnije promjene unesene u taj obrazac vezane su za njegovu redakciju iz 1980. godine - LOF 80. Tada je po prvi puta u pravo spašavanja, na temelju svježeg iskustva iz nezgode broda Amoco Cadiz (1978.), radi zaštite morskog okoliša uveden u stanovitaj mjeri izuzetak od općeprihvaćenog i davno utemeljenog načela da bez korisnog rezultata ne postoji ni pravo na nagradu. Obrazac LOF 90. i obrazac LOF 95. u tom pogledu idu još i dalje, doslovno uvrštavajući u obrazac najznačajnije odredbe Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Na taj su se način u praksi putem ugovornih odredaba načela te konvencije primjenjivala i prije njena stupanja na snagu kao međunarodnopravnog instrumenta. Revizijom iz 1995. godine obrazac LOF je tekstualno poboljšán i nadopunjen novim odredbama. Te promjene, međutim, nisu značajnije izmijenile prijašnji sadržaj tog obrasca.

Osnovni razlog za reviziju obrasca LOF 90. proizašao je iz činjenice što je u međuvremenu Velika Britanija ratificirala Konvenciju o spašavanju iz 1989. godine i tekst Konvencije unijela u svoj Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act, pa je valjalo uz stanovite dopune teksta čitav obrazac uskladiti s novim engleskim pravom spašavanja - zapravo Konvencijom o spašavanju iz 1989. godine. Na taj se način na čitav ugovor o spašavanju primjenjuju odredbe Konvencije, a ne samo one konvencijske odredbe koje su tekstualno uvrštene u sam obrazac, kao što je to bio slučaj s obrascem LOF 90.

Temeljna je karakteristika obrasca LOF 95., isto tako kao i verzije koje su mu prethodile, da bez korisnog rezultata nema ni prava na nagradu. To se vidi iz samog njegova naslova - "NO CURE - NO PAY".

Osim toga, taj obrazac karakteriziraju i sljedeće obilježja:

- Spašavatelj se ugovorom obvezuje da će uložiti ne samo krajnje napore u spašavanju imovine u opasnosti nego istodobno nastojati spriječiti nastanak štete ili smanjiti štetu okolišu;



- Visinu nagrade za spašavanje utvrđuje arbitraža u Londonu na način predviđen ugovorom;
- Brodar broda u opasnosti i njegove osobe potupno će surađivati sa spašavateljem. Spašavatelj ima pravo razborito se koristiti strojevima, uređajima, opremom i zalihama broda u opasnosti radi spašavanja bez plaćanja naknade;
- Poslije završene usluge spašavanja spašavatelj će obavijestiti Council of Lloyd's (Vijeće Lloyd'sa) o visini jamstva koje traži od svakog pojedinog interesa;
- Vlasnik broda u opasnosti dužan je uložiti sve svoje snage da dobije razmjerno jamstvo od vlasnika tereta prije predaje tereta;
- U slučaju da spašavanje nije dalo koristan rezultat, brodar broda u opasnosti dužan je spašavatelju pružiti jamstvo za njegovu "posebnu naknadu";
- Spašavatelj ima pomorsko založno pravo (privilegij) na spašenoj imovini dok mu se ne pruži jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje. Bez suglasnosti spašavatelja zabranjeno je micanje spašene imovine iz mjesta gdje je spašavanje završeno;
- Jamstvo mora biti pruženo od osobe prihvatljive za spašavatelja ili osobe prihvatljive za Council of Lloyd's i sa sjedištem u UK;
- Nakon što je pruženo jamstvo, ili po zahtjevu stanaka, Vijeće će imenovati arbitra - pojedinca. Stranka nezadovoljna arbitražnom odlukom može Vijeću izjaviti žalbu. Tada Vijeće imenuje posebnog arbitra - za rješavanje žalbe. Njegova je odluka u arbitražnom postupku konačna;
- U obrazac LOF doslovno je preneseno više odredaba Konvencije o spašavanju, 1989. Naročito je značajno da su prenesene odredbe o kriterijima za određivanje nagrade za spašavanje i odredbe o pravu na "posebnu naknadu";
- Potpisivanjem obrasca LOF stranke ugovaraju primjenu engleskog prava na ugovor i arbitražu. Stranke mogu ugovoriti i pravo neke druge države.

Koristimo ovu priliku da naglasimo kako postoji neodgodiva potreba da se i naš domaći obrazac ugovora o spašavanju uskladi s novim rješenjima u hrvatskom pravu spašavanja. Odredbe Pomorskog zakonika usklađene su s Konvencijom o spašavanju iz 1989., pa bi valjalo, po našem mišljenju, naš ugovorni obrazac, poput obrasca LOF, uskladiti s načelima toga zakona i Konvencije. Predlažem da *code name* novoga obrasca bude: *Salvage Agreement - CROATIA Form*.

Prof.dr. Drago Pavić  
*Viša pomorska škola, Split*

# LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

---

## NO CURE NO PAY

---

On board the.....

Dated.....

IT IS HEREBY AGREED between Captain .....  
for and on behalf of the Owners of the '.....',  
her cargo freight bunkers stores and any other property thereon (hereinafter collectively called 'the Owners') and .....  
for and on behalf of .....  
(hereinafter called 'the Contractor') that:

1. (a) The Contractor shall use his best endeavours:
  - (i) to save the '.....' and/or her cargo freight bunkers stores and any other property thereon and take them to ..... or to such other place as may hereafter be agreed either place to be deemed a place of safety or if no such place is named or agreed to a place of safety and
  - (ii) while performing the salvage services to prevent or minimize damage to the environment.
- (b) Subject to the statutory provisions relating to special compensation the services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of 'no cure - no pay'.
- (c) The Contractor's remuneration shall be fixed by Arbitration in London in the manner hereinafter prescribed and any other difference arising out of this Agreement or the operations thereunder shall be referred to Arbitration in the same way.
- (d) In the event of the services referred to in this Agreement or any part of such services having been already rendered at the date of this Agreement by the Contractor to the said vessel and/or her cargo freight bunkers stores and any other property thereon the provisions of this Agreement shall apply to such services.
- (e) The security to be provided to the Council of Lloyd's (hereinafter called 'the Council') the Salvaged Value(s) the Award and/or any Interim Award(s) and/or any Award on Appeal shall be in ..... currency.

## LLOYD'SOV STANDARDNI OBRAZAC UGOVORA O SPAŠAVANJU

(OBRAZAC ODOBRILLO I OBJAVILO VIJEĆE LLOYD'SA)

---

### BEZ USPJEHA - NEMA NAGRADE

---

Na brodu .....

Dana .....

Ovim se ugovara između zapovjednika ..... u ime i za račun vlasnika broda ".....", tereta, vozarine, bunkera, zaliha i drugih stvari na brodu (u nastavku teksta pod jedinstvenim nazivom: "vlasnik") i ..... u ime i za račun ..... (u nastavku teksta: "ugovaratelj"):

1. (a) Ugovaratelj će uložiti sve svoje napore da
  - (i) spasi "....." i/ili njegov teret, vozarinu, bunker, zalihe i druge stvari na brodu i dovede ih u ..... ili neko drugo mjesto, kako bude ugovoreno, kada će se to mjesto smatrati sigurnim ili, ako to mjesto nije ugovoreno, u neku drugu sigurnu luku i
  - (ii) pri spašavanju spriječi ili smanji štetu na okolišu.
- (b) Pod uvjetima predviđenim zakonskim odredbama koje se odnose na posebnu naknadu, usluga spašavanja će se dati i prihvatiti prema načelu "bez uspjeha - nema nagrade".
- (c) Ugovaratelju će nagradu odrediti arbitraža u Londonu onako kako je predviđeno ovim ugovorom, a na isti će se način arbitraži prepustiti da rješava sva među strankama sporna pitanja iz ugovora, kao i njegovu realizaciju.
- (d) U slučaju da je ugovaratelj prije nego je potpisan ovaj ugovor već pružio usluge za spašavanje broda, tereta, vozarine, bunkera, zaliha i drugih stvari na brodu, na takve će se usluge primijeniti odredbe ovog ugovora.
- (e) Jamstvo koje se ima pribaviti Vijeću Lloyd'sa (u nastavku teksta: Vijeće), spašena vrijednost (-ti), arbitražna odluka i/ili privremena arbitražna odluka i/ili odluka žalbene arbitraže bit će u ..... valuti.

- (f) If Clause 1(e) is not completed then the security to be provided and the Salvaged Value(s) the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal shall be in Pounds Sterling.
- (g) This Agreement and Arbitration thereunder shall except as otherwise expressly provided be governed by the law of England, including the English law of salvage.

## PROVISIONS AS TO THE SERVICES

- 2. *Definitions:* In this Agreement any reference to 'Convention' is a reference to the International Convention on Salvage 1989 as incorporated in the Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994 (and any amendment thereto). The terms 'Contractor' and 'services'/'salvage services' in this Agreement shall have the same meanings as the terms 'salvor(s)' and 'salvage operation(s)' in the Convention.
- 3. *Owners Cooperation:* The Owners their Servants and Agents shall co-operate fully with the Contractor in and about the salvage including obtaining entry to the place named or the place of safety as defined in Clause 1. The Contractor may make reasonable use of the vessel's machinery gear equipment anchors chains stores and other appurtenances during and for the purpose of the salvage services free of expense but shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice the same or any property the subject of this Agreement.
- 4. *Vessel Owners Right to Terminate:* When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Article 13 the owners of the vessel shall be entitled to terminate the services of the Contractor by giving reasonable notice to the Contractor in writing.

## PROVISIONS AS TO SECURITY

- 5. (a) The Contractor shall immediately after the termination of the services or sooner notify the Council and where practicable the Owners of the amount for which he demands salvage security (inclusive of costs expenses and interest) from each of the respective Owners.
- (b) Where a claim is made or may be made for special compensation, the owners of the vessel shall on the demand of the Contractor whenever made provide security for the Contractor's claim for special compensation provided always that such demand is made within two years of the date of termination of the services.
- (c) The amount of any such security shall be reasonable in the light of the knowledge available to the Contractor at the time when the demand is made. Unless otherwise agreed such security shall be provided (i) to the

- (f) Ako u tekstu prethodne klauzule nije unesena odredba o valuti, jamstvo će se dati, a spašena će vrijednost (-ti), arbitražna odluka o nagradi i/ili privremena arbitražna odluka o nagradi i/ili odluka o nagradi u žalbenom postupku biti u britanskim funtama.
- (g) Osim ako se drukčije izričito ne ugovori, na ovaj će se ugovor i arbitražu primijeniti englesko pravo, uključujući englesko pravo spašavanja.

## ODREDBE O SPAŠAVANJU

2. *Definicije:* U ovom ugovoru izraz "Konvencija" podrazumijeva Međunarodnu konvenciju o spašavanju od 1989. kako je ugrađena u Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994 (i svaku njegovu izmjenu). Izrazi "ugovaratelj", "usluga" ili "usluga spašavanja" navedeni u ovom ugovoru imaju isto značenja kao i izrazi "spašavatelj" i "djelatnost spašavanja" u člancima Konvencije.
3. *Suradnja vlasnika:* Vlasnik, njegovi službenici i zastupnici potpuno će surađivati s ugovarateljem pri izvođenju i u svezi sa spašavanjem uključujući i pribavljanje dozvole za uplovljenje u ugovoreno ili sigurno mjesto, kako je to predviđeno u klauzuli 1. Ugovaratelj se može razborito bez naknade koristiti brodskim strojevima, uređajima opreme, sidrima, lancima, zalihama i ostalim priborom tijekom spašavanja i radi njega, a da ih nepotrebno ne ošteti, napusti ili žrtvuje, kao ni drugu imovinu koja je predmet ovog ugovora.
4. *Pravo vlasnika broda na prestanak spašavanja:* Kada više ne postoje razboriti izgledi za koristan rezultat koji bi omogućio ostvarivanje nagrade za spašavanje u skladu s člankom 13. Konvencije o spašavanju, vlasnici su broda ovlašteni obustaviti usluge Ugovaratelja tako što će mu u pisanom obliku dati razboriti otkazni rok.

## ODREDBE O JAMSTVU

5. (a) Ugovaratelj će čim završi usluga spašavanja obavijestiti Vijeće, a kada je to praktično i vlasnike, o iznosu na koji se traži jamstvo (uključujući troškove, izdatke i kamate) od svakog vlasnika posebno.
- (b) Kada se postavi ili kada bi se mogao postaviti odštetni zahtjev za posebnu naknadu, vlasnici broda će na traženje Ugovaratelja, uvijek kada on to zatraži, dati jamstvo za Ugovarateljev odštetni zahtjev za posebnu naknadu uz uvjet da se takav zahtjev postavi unutar dvije godine od dana završetka usluge spašavanja.
- (c) Visina traženog jamstva bit će razborito određena prema saznanjima dostupnim ugovaratelju u vrijeme kad se postavlja zahtjev. Osim ako drukčije nije ugovoreno, takvo će jamstvo biti dano (i) Vijeću, (ii) u obliku

Council (ii) in a form approved by the Council and (iii) by persons firms or corporations either acceptable to the Contractor or resident in the United Kingdom and acceptable to the Council. The Council shall not be responsible for the sufficiency (whether in amount or otherwise) of any security which shall be provided nor the default or insolvency of any person firm or corporation providing the same.

(d) The owners of the vessel their Servants and Agents shall use their best endeavours to ensure that the cargo owners provide their proportion of salvage security before the cargo is released.

6. (a) Until security has been provided as aforesaid the Contractor shall have a maritime lien on the property salvaged for his remuneration.

(b) The property salvaged shall not without the consent in writing of the Contractor (which shall not be unreasonably withheld) be removed from the place to which it has been taken by the Contractor under Clause 1(a). Where such consent is given by the Contractor on condition that the Contractor is provided with temporary security pending completion of the voyage the Contractor's maritime lien on the property salvaged shall remain in force to the extent necessary to enable the Contractor to compel the provision of security in accordance with Clause 5(c).

(c) The Contractor shall not arrest or detain the property salvaged unless:

(i) security is not provided within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of the termination of the services or

(ii) he has reason to believe that the removal of the property salvaged is contemplated contrary to Clause 6(b) or

(iii) any attempt is made to remove the property salvaged contrary to Clause 6(b).

(d) The Arbitrator appointed under Clause 7 or the Appeal Arbitrator(s) appointed under Clause 13(d) shall have power in their absolute discretion to include in the amount awarded to the Contractor the whole or part of any expenses reasonably incurred by the Contractor in:

(i) ascertaining demanding and obtaining the amount of security reasonably required in accordance with Clause 5,

(ii) enforcing and/or protecting by insurance or otherwise or taking reasonable steps to enforce and/or protect his lien.

## PROVISIONS AS TO ARBITRATION

7. (a) Whether security has been provided or not the Council shall appoint an Arbitrator upon receipt of a written request made by letter telex facsimile or in any other permanent form provided that any party requesting such appointment shall if required by the Council undertake to pay the reasonable fees and expenses of the Council and/or any Arbitrator or Appeal Arbitrator(s).

- odobrenom od Vijeća i (iii) od osoba, poduzeća ili društva koje je prihvatljivo za ugovaratelja ili je njihovo sjedište u U.K. i prihvatljivi su za Vijeće. Vijeće neće biti odgovorno ako bilo koje jamstvo ne bude dostatno (u pogledu visine ili na drugi način) zbog neispunjenja obveza ili insolencije bilo koje osobe, poduzeća ili društva koje je jamstvo dalo.
- (d) Vlasnik broda, njegovi službenici i zastupnici uložiti će sve napore da vlasnici tereta pruže razmjeran dio svoga jamstva prije nego im se preda teret.
6. (a) Sve dok ne dobije jamstvo na taj način, ugovaratelj će imati pomorski privilegij na spašenoj imovini za tražbinu na osnovi nagrade za spašavanje.
- (b) Spašena se imovina neće bez pisane suglasnosti ugovaratelja (koja neće biti nerazborito zadržana) premještati iz mjesta gdje ju je preuzeo ugovaratelj prema klauzuli 1(a). Kada je Ugovaratelj dao takvu suglasnost uz uvjet da mu se priskrbi privremeno jamstvo do završetka putovanja, Ugovarateljev pomorski privilegij na spašenoj imovini ostaje na snazi koliko je to potrebno da bi se omogućilo Ugovaratelju pribavljanje jamstva u skladu s klauzulom 5(c).
- (c) Ugovaratelj neće poduzeti privremenu mjeru zaustavljanja ili neće zadržati spašenu imovinu osim ako
- (i) jamstvo nije pribavljeno u roku od 14 dana od završetka spašavanja (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su),
  - (ii) ima razloga vjerovati da bi premještanje spašene imovine bilo suprotno klauzuli 6(b), ili
  - (iii) postoji pokušaj premještanja imovine suprotno klauzuli 6(b).
- (d) Arbitar, određen prema klauzuli 7, ili žalbeni arbitar (-tri), određen prema klauzuli 13(d), ima apsolutno diskrecijsko pravo pri odlučivanju da u iznos nagrade za spašavanje, u cijelosti ili dijelom, uključi svaki razborito uloženi trošak ugovaratelja u
- (i) utvrđivanju, traženju i pribavljanju iznosa jamstva traženog u skladu s klauzulom 5,
  - (ii) pribavljanju i/ili zaštiti osiguranjem, ili na drugi način, ili poduzimanju razboritih koraka u provođenju i/ili zaštiti prava na pomorski privilegij.

## ODREDBE O ARBITRAŽI

7. (a) Bilo jamstvo dano ili ne, Vijeće će imenovati arbitra po primitku zahtjeva u pisanom obliku, upućenog pismom, teleksom, telefaksom ili u nekom drugom nepromjenljivom obliku, pod uvjetom da svaka stranka koja je tražila to imenovanje, ako to Vijeće zatraži, preuzme obvezu da će platiti razborite honorare i troškove Vijeća i/ili arbitra ili žalbenog arbitra (-tara).

- (b) Where an Arbitrator has been appointed and the parties do not proceed to arbitration the Council may recover any fees costs and/or expenses which are outstanding.
8. The Contractor's remuneration and/or special compensation shall be fixed by the Arbitrator appointed under Clause 7. Such remuneration shall not be diminished by reason of the exception to the principle of 'no cure - no pay' in the form of special compensation.

## REPRESENTATION

9. Any party to this Agreement who wishes to be heard or to adduce evidence shall nominate a person in the United Kingdom to represent him failing which the Arbitrator or Appeal Arbitrator(s) may proceed as if such party had renounced his right to be heard or adduce evidence.

## CONDUCT OF THE ARBITRATION

- 10.(a) The Arbitrator shall have power to:
- (i) admit such oral or documentary evidence or information as he may think fit,
  - (ii) conduct the Arbitration in such manner in all respects as he may think fit subject to such procedural rules as the Council may approve,
  - (iii) order the Contractor in his absolute discretion to pay the whole or part of the expense of providing excessive security or security which has been unreasonably demanded under Clause 5(b) and to deduct such sum from the remuneration and/or special compensation,
  - (iv) make Interim Award(s) including payment(s) on account on such terms as may be fair and just,
  - (v) make such orders as to costs fees and expenses including those of the Council charged under Clause 10(b) and 14(b) as may be fair and just.
- (b) The Arbitrator and the Council may charge reasonable fees and expenses for their services whether the Arbitration proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the Arbitration.
- (c) Any Award shall (subject to Appeal as provided in this Agreement) be final and binding on all the parties concerned whether they were represented at the Arbitration or not.



- (b) Kada se imenuje arbitar, a stranke ne nastave arbitražni postupak, Vijeće može postaviti zahtjev za naknadu svojih troškova i izdataka.
8. Ugovaratelju će nagradu i/ili posebnu naknadu odrediti arbitar, imenovan prema odredbama klauzule 7. Nagrada se neće umanjiti zbog toga što se primijenila iznimka od načela "bez uspjeha - nema nagrade" u obliku posebne naknade.

## ZASTUPANJE

9. Svaka ugovorna stranka, koja želi arbitraži izložiti svoj stav ili podnijeti dokaze, imenovat će neku osobu iz U.K. da je u arbitraži zastupa. Ako do toga ne dođe, arbitar ili žalbeni arbitar nastaviti će postupak kao da se ta stranka odrekla prava da bude saslušana ili da podnese dokaze.

## ARBITRAŽNI POSTUPAK

### 10.(a) Arbitar ima pravo

- (i) prihvatiti svaki usmeni ili pismeni dokaz ili obavještenje koje ocijeni primjerenim,
  - (ii) u svakom pogledu voditi arbitražu na način koji smatra prikladnim uzimajući u obzir postupovna pravila koje Vijeće odobri,
  - (iii) izdati nalog Ugovaratelju, prema svom apsolutnom diskrecijskom pravu, plaćanja u cijelosti ili djelomično troškova u pribavljanju jamstva ako je iznos zatraženog jamstva previsok ili jamstva koje je bilo nerazborito traženo prema klauzuli 5(b) i odbiti tu svotu od nagrade za spašavanje i/ili posebne naknade,
  - (iv) donijeti privremenu arbitražnu odluku (-ke), uključujući plaćanje predujma, primjenom mjerila koje ocijeni pravičnim i primjerenim,
  - (v) izdati nalog za plaćanje troškova, honorara i izdataka koje ocijeni pravičnim i primjerenim, uključujući i one koje je Vijeće odredilo prema klauzulama 10(b) i 14(b).
- (b) Arbitar i Vijeće mogu zaračunati razborite honorare i troškove za svoju uslugu, neovisno o tome je li održano raspravno ročište ili nije, a svi će se ti honorari i troškovi smatrati kao dio troškova arbitraže.
- (c) Svaka arbitražna odluka (uz mogućnost žalbe kako je to predviđeno ovim ugovorom) bit će konačna i obvezujuća za sve stranke kojih se tiče, neovisno o tome jesu li bile zastupane u arbitražnom postupku ili nisu.

## INTEREST & RATES OF EXCHANGE

11. *Interest*: Interest at rates per annum to be fixed by the Arbitrator shall (subject to Appeal as provided in this Agreement) be payable on any sum awarded taking into account any sums already paid:

- (i) from the date of termination of the services unless the Arbitrator shall in his absolute discretion otherwise decide until the date of publication by the Council of the Award and/or Interim Award(s) and
- (ii) from the expiration of 21 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of publication by the Council of the Award and/or Interim Award(s) until the date payment is received by the Contractor or the Council both dates inclusive.

For the purpose of sub-clause (ii) the expression 'sum awarded' shall include the fees and expenses referred to in Clause 10(b).

12. *Currency Correction*: In considering what sums of money have been expended by the Contractor in rendering the services and/or in fixing the amount of the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal the Arbitrator or Appeal Arbitrator(s) shall to such an extent and in so far as it may be fair and just in all the circumstances give effect to the consequences of any change or changes in the relevant rates of exchange which may have occurred between the date of termination of the services and the date on which the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal is made.

## PROVISIONS AS TO APPEAL

13.(a) Notice of Appeal if any shall be given to the Council within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of the publication by the Council of the Award and/or Interim Award(s).

(b) Notice of Cross-Appeal if any shall be given to the Council within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after notification by the Council to the parties of any Notice of Appeal. Such notification if sent by post shall be deemed received on the working day following the day of posting.

(c) Notice of Appeal or Cross-Appeal shall be given to the Council by letter telex facsimile or in any other permanent form.

(d) Upon receipt of Notice of Appeal the Council shall refer the Appeal to the hearing and determination of the Appeal Arbitrator(s) selected by it.

(e) If any Notice of Appeal or Cross-Appeal is withdrawn the Appeal hearing shall nevertheless proceed in respect of such Notice of Appeal or Cross-Appeal as may remain.

(f) Any Award on Appeal shall be final and binding on all the parties to that Appeal Arbitration whether they were represented either at the Arbitration or at the Appeal Arbitration or not.

## KAMATE I TEČAJEVI

11. *Kamate*: Arbitar će odrediti godišnju kamatnu stopu (uz mogućnost žalbe kako je to predviđeno ovim ugovorom), a kamate će se platiti, uzimajući u obzir već plaćene iznose, na svaki dosuđeni iznos nagrade:

(i) od završetka spašavanja, osim ako arbitar na temelju svog apsolutnog diskrecijskog prava ne odluči drukčije, do objave arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka) od strane Vijeća,

(ii) protekom 21 dana (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) od objave arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka) do dana kada ugovaratelj ili Vijeće primi uplaćeni iznos, uključujući oba ta dana.

Za potrebe primjene pod-klauzule (ii) izraz "dosuđeni iznos nagrade" uključivat će honorare i troškove određene u klauzuli 10(b).

12. *Ispravak tečaja valuta*: Pri razmatranju koje je sve novčane izdatke imao Ugovaratelj pružajući usluge spašavanja i/ili pri utvrđivanju iznosa nagrade za spašavanje i/ili privremene arbitražne odluke i/ili odluke žalbene arbitraže, arbitar ili žalbeni arbitar (-tri) priznat će, u mjeri u kojoj je to pravično i primjereno, posljedice svake promjene u važećim valutnim tečajevima do koje može doći u vremenu od završetka spašavanja do dana donošenja arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka) i/ili odluke žalbene arbitraže.

## ODREDBE O ŽALBI

13. (a) Izjava o žalbi podnosi se Vijeću u roku od 14 dana (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) nakon što je Vijeće objavilo arbitražnu odluku i/ili privremenu arbitražnu odluku (-ke).

(b) Izjava o protužalbi podnosi se Vijeću u roku od 14 dana (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) nakon što je Vijeće obavijestilo stranke da je primilo izjavu o žalbi. Ako je takva obavijest poslana poštom, smatrat će se da je primljena sljedeći radni dan pošto je predana pošti.

(c) Izjava o žalbi i protužalbi podnosi se Vijeću pismom, teleksom, telefaksom ili u nekom drugom nepromjenljivom obliku.

(d) Pošto primi izjavu o žalbi, Vijeće će imenovati žalbenog arbitra (-tre) i podnijeti mu žalbu na raspravljanje i odlučivanje.

(e) Ako je neka izjava o žalbi ili protužalbi povučena, žalbeni će se postupak nastaviti u odnosu na one žalbe i protužalbe koje nisu povučene.

(f) Svaka odluka u žalbenom postupku bit će konačna i obvezujuća za sve stranke kojih se tiče, neovisno o tome jesu li bile zastupane u arbitražnom postupku ili u žalbenom arbitražnom postupku ili nisu.

### CONDUCT OF THE APPEAL

- 14.(a) The Appeal Arbitrator(s) in addition to the powers of the Arbitrator under Clauses 10(a) and 11 shall have power to:
- (i) admit the evidence which was before the Arbitrator together with the Arbitrator's notes and reasons for his Award and/or Interim Award(s) and any transcript of evidence and such additional evidence as he or they may think fit,
  - (ii) confirm increase or reduce the sum awarded by the Arbitrator and to make such order as to the payment of interest on such sum as he or they may think fit,
  - (iii) confirm revoke or vary any order and/or Declaratory Award made by the Arbitrator,
  - (iv) award interest on any fees and expenses charged under paragraph (b) of this clause from the expiration of 21 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of publication by the Council of the Award on Appeal and/or Interim Award(s) on Appeal until the date payment is received by the Council both dates inclusive.
- (b) The Appeal Arbitrator(s) and the Council may charge reasonable fees and expenses for their services in connection with the Appeal Arbitration whether it proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the Appeal Arbitration.

### PROVISIONS AS TO PAYMENT

- 15.(a) In case of Arbitration if no Notice of appeal be received by the Council in accordance with Clause 13(a) the Council shall call upon the party or parties concerned to pay the amount awarded and in the event of non-payment shall subject to the Contractor first providing to the Council a satisfactory Undertaking to pay all the costs thereof realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the amount awarded to him together with interest if any. The Contractor shall reimburse the parties concerned to such extent as the Award is less than any sums paid on account or in respect of Interim Award(s).
- (b) If Notice of Appeal be received by the Council in accordance with Clause 13 it shall as soon as the Award on Appeal has been published by it call upon the party or parties concerned to pay the amount awarded and in the event of non-payment shall subject to the Contractor first providing to the Council a satisfactory Undertaking to pay all the costs thereof realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the amount awarded to him together with interest if any. The Contractor shall reimburse the parties

## ŽALBENI POSTUPAK

14. (a) Žalbeni arbitar (-tri) osim ovlaštenja koje ima arbitar na temelju klauzule 10(a) i 11 ima još i pravo
- (i) uvažiti dokaze u arbitražnom postupku s bilješkama arbitra i njegovim obrazloženjem arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka), svaki prijepis dokaznih isprava, kao i provesti dodatne dokaze koje smatra (-ju) primjerenim,
  - (ii) potvrditi, povećati ili smanjiti dosuđeni iznos naknade utvrđen u arbitražnoj odluci i izdati nalog za plaćanje kamata na iznos koji smatra(-ju) primjerenim.
  - (iii) potvrditi, ukinuti ili izmijeniti svaki nalog i/ili objavljenu arbitražnu odluku.
  - (iv) dosuditi kamate na bilo koje honorare i troškove zaračunate na temelju paragrafa (b) ove klauzule pošto protekne 21 dan (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) od objave od strane Vijeća odluke žalbene arbitraže i/ili privremene odluke žalbene arbitraže do dana kada Vijeće primi uplaćeni iznos, uključujući oba ta dana.
- (b) Žalbeni arbitar (-tri) i Vijeće mogu zaračunati razborite honorare i troškove za svoju uslugu u svezi sa žalbenim postupkom, neovisno o tome je li održano raspravno ročište ili nije, a svi će se ti honorari i troškovi smatrati kao dio troškova arbitraže.

## ODREDBE O PLAĆANJU

15. (a) Ako Vijeće ne primi izjavu o žalbi na arbitražnu odluku u skladu s klauzulom 13(a), pozvat će stranku ili stranke kojih se to tiče da plate iznos nagrade. Ako plaćanje izostane, Vijeće će, pod uvjetom da mu se ugovaratelj na odgovarajući način obveže da će snositi sve troškove koji iz toga nastanu, realizirati ili izvršiti jamstvo i doznačiti ugovaratelju (uz pisanu potvrdu primitka) dosuđeni iznos zajedno s kamatama, ako su priznate. Ugovaratelj će refundirati strankama kojih se to tiče svaki primljeni iznos za koji je dosuđeni iznos niži od iznosa uplaćenih na račun ili u svezi s arbitražnom odlukom ili privremenom arbitražnom odlukom (-kama).
- (b) Ako Vijeće primi izjavu o žalbi u skladu s klauzulom 13, ono će čim objavi odluku žalbene arbitraže pozvati stranku ili stranke kojih se to tiče da plate dosuđeni iznos. Ako plaćanje izostane, Vijeće će, pod uvjetom da mu se ugovaratelj na odgovarajući način obveže da će snositi sve troškove koji iz toga nastanu, realizirati ili izvršiti jamstvo i doznačiti ugovaratelju (uz pisanu potvrdu primitka) dosuđeni iznos zajedno s kamatama, ako su priznate. Ugovaratelj će refundirati strankama kojih se to tiče svaki primljeni iznos za koji je dosuđeni iznos niži od iznosa

concerned to such extent as the Award on Appeal is less than any sums paid on account or in respect of the Award or Interim Award(s).

(c) If any sum shall become payable to the Contractor as remuneration for his services and/or interest and/or costs as the result of an agreement made between the Contractor and the Owners or any of them the Council in the event of non-payment shall subject to the Contractor first providing to the Council a satisfactory Undertaking to pay all the costs thereof realize or enforce the security and pay, therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the said sum.

(d) If the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal provides or provide that the costs of the Arbitration and/or of the Appeal Arbitration or any part of such costs shall be borne by the Contractor such costs may be deducted from the amount awarded or agreed before payment is made to the Contractor unless satisfactory security is provided by the Contractor for the payment of such costs.

(e) Without prejudice to the provisions of Clause 5(c) the liability of the Council shall be limited in any event to the amount of security provided to it.

## GENERAL PROVISIONS

16. *Scope of Authority:* The Master or other person signing this Agreement on behalf of the property to be salvaged enters into this Agreement as agent for the vessel her cargo freight bunkers stores and any other property thereon and the respective Owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.

17. *Notices:* Any Award notice authority order or other document signed by the Chairman of Lloyd's or any person authorised by the Council for the purpose shall be deemed to have been duly made or given by the Council and shall have the same force and effect in all respects as if it had been signed by every member of the Council.

18. *Sub-Contractor(s):* The Contractor may claim salvage and enforce any Award or agreement made between the Contractor and the Owners against security provided under Clause 5 or otherwise if any on behalf of any Sub-Contractors his or their Servants or Agents including Masters and members of the crews of vessels employed by him or by any Sub-Contractors in the services provided that he first provides a reasonably satisfactory indemnity to the Owners against all claims by or liabilities to the said persons.

19. *Inducements prohibited:* No person signing this Agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide demand or take any form of inducement for entering into this Agreement.

uplaćenih na račun ili u svezi s arbitražnom odlukom ili privremenom arbitražnom odlukom (-kama).

(c) Ako neki iznos treba uplatiti ugovaratelju kao naknadu za njegovu uslugu i/ili kamatu i/ili troškove na temelju ugovora sklopljenog između ugovaratelja i vlasnika ili svakog od njih posebno, a plaćanje izostane, Vijeće će, pod uvjetom da mu se ugovaratelj na odgovarajući način obveže da će snositi sve troškove koji iz toga nastanu, realizirati ili izvršiti jamstvo i doznačiti ugovaratelju (uz pisanu potvrdu primitka) dužni iznos.

(d) Ako arbitražnom odlukom ili privremenom arbitražnom odlukom i/ili odlukom žalbene arbitraže bude određeno da troškove arbitraže i/ili žalbene arbitraže, ili samo neki dio tih troškova, snosi ugovaratelj, ti se iznosi mogu odbiti od dosuđenog ili dogovorenog iznosa prije nego ga Vijeće doznači ugovaratelju, osim ako ugovaratelj ne pruži zadovoljavajuće jamstvo za plaćanje tih troškova.

(e) Odgovornost Vijeća je ograničena u svakom pojedinom slučaju do iznosa pribavljenog jamstva, što ničim ne utječe na odredbe klauzule 5(c).

## OPĆE ODREDBE

16. *Širina ovlaštenja*: Zapovjednik ili druga osoba koja potpisuje ovaj ugovor u ime imovine koja se ima spašavati, nastupa kao zastupnik broda, tereta, vozarine, bunkera, zaliha i drugih stvari na brodu i njihovih vlasnika i obvezuje svakog od njih (ali ne jednoga za drugoga ili sebe osobno) na ispunjenje ugovorenog.

17. *Obavijest*: Za svaku arbitražnu odluku, obavijest, nalog ili drugu ispravu koju je potpisao predsjednik Lloyd'sa ili druga osoba koju Vijeće na to ovlašti, smatrat će se da je sačinjena ili izdana od strane Vijeća i u svakom će pogledu imati istu snagu ili učinak kao da ju je potpisao svaki član Vijeća.

18. *Pod-ugovaratelj (-lji)*: Ugovaratelj može zahtijevati da se plati nagrada za spašavanje i zatražiti izvršenje svake arbitražne odluke ili ugovora sklopljenog između ugovaratelja i vlasnika o jamstvu, pribavljenog u skladu s klauzulom 5. ili drugačije za račun svakog podugovaratelja, njegovih službenika ili zastupnika, uključujući zapovjednika i članove posade broda koje je zaposlio on ili neki podugovaratelj radi spašavanja, pod uvjetom da ugovaratelj prije toga osigura vlasniku odgovarajuće razboritu odštetu za sve odštetne zahtjeve tih osoba ili odgovornosti prema njima.

19. *Zabrana navođenja*: Nijedna osoba koja potpisuje ovaj ugovor ili stranka u čije je ime ugovor potpisan neće nikad ni na koji način omogućiti ili obećati da će omogućiti ostvarenje zahtjeva ili da će na drugi način navoditi na skla-panje ovog ugovora.

| For and on behalf of the Contractor                                                                                                                              | For and on behalf of the Owners<br>of property to be salvaged                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| .....<br>(To be signed by the Contractor personally or by the Master of the salvaging vessel or other person whose name is inserted in line 4 of this Agreement) | .....<br>(To be signed by the Master or other person whose name is inserted in line 4 of this Agreement) |

## INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE 1989

The following provisions of the Convention are set out below for information only.

### Article 1

#### Definitions

- (a) *Salvage operation* means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.
- (b) *Vessel* means any ship or craft, or any structure capable of navigation.
- (c) *Property* means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.
- (d) *Damage to the environment* means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.
- (e) *Payment* means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

### Article 6

#### Salvage Contracts

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.
2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner or the property on board the vessel.



| U ime i za račun ugovaratelja                                                                                                                     | U ime i za račun vlasnika imovine u opasnosti                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| .....<br><br>(Potpisuje ugovaratelj osobno ili zapovjednik broda spašavatelja ili druga osoba čije je ime upisano u četvrtom retku ovog ugovora.) | .....<br><br>(Potpisuje zapovjednik ili druga osoba čije je ime upisano u prvom retku ovog ugovora.) |

## MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SPAŠAVANJU 1989.

Navedene konvencijske odredbe daju se samo radi informacije.

### Članak 1.

#### Definicije

- (a) *Operacija spašavanja* - je svaki čin ili djelatnost poduzeta da bi se pružila pomoć brodu ili drugoj imovini u opasnosti na plovnim vodama ili bilo kojim drugim vodama.
- (b) *Brod* - je svaki brod, plovilo ili naprava sposobna za plovidbu.
- (c) *Imovina* - je svaka imovina koja nije trajno i namjerno pričvršćena za obalu, te uključuje vozarinu izloženu riziku.
- (d) *Šteta na okolišu* - je znatno fizičko oštećenje ljudskog zdravlja, života u moru ili prirodnog bogatstva u priobalnim ili unutarnjim vodama ili na područjima koja s njima graniče, uzrokovano zagađenjem, onečišćenjem, vatrom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama.
- (e) *Plaćanje* - je svaka nagrada, naknada ili odšteta koja se duguje prema ovoj Konvenciji.

### Članak 6.

#### Ugovori o spašavanju

1. Ova će se Konvencija primjenjivati na sve operacije spašavanja, osim ako je ugovorom izričito drukčije predviđeno ili iz njega proizlazi.
2. Zapovjednik ima ovlaštenje sklapati ugovore o spašavanju u ime vlasnika broda. Zapovjednik ili vlasnik broda ima ovlaštenje sklapati takve ugovore u ime vlasnika imovine na brodu.

## Article 8

### Duties of the Salvor and of the Owner and Master

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:
  - (a) to carry the salvage operations with due care;
  - (b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
  - (c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and
  - (d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.
2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:
  - (a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;
  - (b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and
  - (c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

## Article 13

### Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
  - (a) the salvaged value of the vessel and other property;
  - (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
  - (c) the measure of success obtained by the salvor;
  - (d) the nature and degree of the danger;
  - (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
  - (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
  - (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
  - (h) the promptness of the services rendered;

## Članak 8.

### Dužnosti spašavatelja, vlasnika i zapovjednika

1. Spašavatelj je dužan, u odnosu prema vlasniku broda ili drugoj imovini u opasnosti:

- (a) obaviti operacije spašavanja s dužnom pažnjom;
- (b) pri izvršavanju dužnosti naznačene u točki a), posvetiti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš;
- (c) uvijek kada to okolnosti razborito nalažu, zatražiti pomoć od drugih spašavatelja, i
- (d) prihvatiti pomoć drugih spašavatelja kada vlasnik ili zapovjednik broda ili druge imovine u opasnosti razborito zatraže da to učini, s tim da to ne utječe na visinu njegove nagrade ako se poslije pokaže da takav zahtjev nije bio razborit.

2. Vlasnik i zapovjednik broda ili vlasnik druge imovine u opasnosti, dužni su u odnosu prema spašavatelju:

- (a) u cijelosti s njim surađivati tijekom operacije spašavanja;
- (b) pri tome primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš, i
- (c) kada brod ili druga imovina budu dopremljeni na sigurno mjesto, prihvatiti njihovu predaju ako to razborito zatraži spašavatelj.

## Članak 13.

### Mjerila za određivanje visine nagrade za spašavanje

1. Visina nagrade za spašavanje odredit će se tako da potiče akcije spašavanja, uzimajući u obzir sljedeća mjerila, neovisno o redoslijedu kojim su ovdje navedena:

- (a) spašenu vrijednost broda i druge imovine,
- (b) vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš,
- (c) stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao,
- (d) narav i stupanj opasnosti,
- (e) vještinu i napore spašavatelja u spašavanju broda, druge imovine i osoba,
- (f) utrošeno vrijeme te uložene troškove i gubitke spašavatelja,
- (g) rizik odgovornosti i druge rizike kojima su se izložili spašavatelji ili njihova oprema,
- (h) brzinu kojom su usluge pružene,

- (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;
  - (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.
2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values.
3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

## Article 14

### Special Compensation

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under Article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this Article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.
2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the Tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in Article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.
3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means to out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in Article 13, paragraph 1(h), (i), and (j).
4. The total special compensation under this Article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under Article 13.
5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this Article.
6. Nothing in this Article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

- (i) dostupnost i uporabu brodova ili druge opreme namijenjene operacijama spašavanja,
  - (j) stanje pripravnosti i učinkovitost opreme spašavatelja, te njenu vrijednost.
2. Nagradu za spašavanje, određenu prema odredbama stavka 1., platit će brod i drugi imovinski interesi razmjerno njihovoj spašenoj vrijednosti.
  3. Nagrada za spašavanje, ne računajući kamate i priznate pravne troškove, neće biti veća od vrijednosti spašenog broda i druge imovine.

## Članak 14.

### Posebna naknada

1. Ako je spašavatelj obavio spašavanje broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš, a nije primjenom mjerila iz članka 13. uspio zaslužiti nagradu za spašavanje barem u visini posebne naknade u skladu s ovim člankom, imat će pravo na posebnu naknadu od vlasnika toga broda u visini svojih uložених troškova, kako su ovim člankom određeni.
2. Ako je spašavatelj, u okolnostima predviđenim u stavku 1. ovog članka, pružajući uslugu spašavanja spriječio ili smanjio štete na okolišu, posebna naknada koju vlasnik broda ima platiti spašavatelju prema odredbama stavka 1. može se povećati najviše do 30% od iznosa troškova koje je spašavatelj uložio. Međutim, ako to smatra pravednim i opravdanim, te vodeći računa o odgovarajućim mjerilima utvrđenima u članku 13. stavku 1. sud može dodatno povećati takvu posebnu naknadu, ali ukupno povećanje ni u kojem slučaju neće biti veće od 100% iznosa troškova što ih je spašavatelj uložio.
3. Troškovi spašavatelja, u smislu stavka 1. i 2. ovog članka, podrazumijevaju gotovinske izdatke koje je spašavatelj razborito uložio pri spašavanju i pravednu naknadu za opremu i osoblje koji su stvarno i razborito bili uključeni u operaciji spašavanja, primjenjujući mjerila predviđena u čl. 13, stavak 1.(h), (i) i (j).
4. Ukupna posebna naknada prema ovom članku platit će se jedino onda i u onom omjeru za koliko je ta naknada veća od bilo koje naknade koja spašavatelju pripada prema članku 13.
5. Ako je spašavatelj svojom krivnjom propustio spriječiti ili smanjiti štetu na okolišu, može biti dijelom ili u cijelosti lišen posebne naknade na koju bi imao pravo primjenom odredaba ovog članka.
6. Odredbe ovog članka ni na koji način neće utjecati na regresna prava vlasnika broda.

Preveo:  
Prof. dr. Drago Pavić  
*Viša pomorska škola, Split*

## PRISTUPANJE MEĐUNARODNIM UNIFIKACIJSKIM INSTRUMENTIMA od strane Republike Hrvatske<sup>1</sup>

| NAZIV                                                                                                                                                                                                                                          | datum polaganja<br>instrumenta o<br>pristupanju | datum<br>stupanja na<br>snagu |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Konvencija o ograničenju odgovornosti za<br/>pomorske tražbine (1976)</b>                                                                                                                                                                   | 2. ožujka 1993.                                 | 31. svibnja 1993.             |
| objavljeno:<br>"Zakon o potvrđivanju Konvencije o ograničenju<br>odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori,</u><br>br.2/1992                                                                  |                                                 |                               |
| <b>Protokol (1968) o izmjeni Međunarodne<br/>konvencije za izjednačavanje nekih pravila<br/>o teretnici (1924)</b>                                                                                                                             | 28. listopada 1998.                             | 28. siječnja 1999.            |
| <b>Protokol (1979) o izmjeni Međunarodne<br/>konvencije za izjednačavanje nekih pravila<br/>o teretnici (1924)</b>                                                                                                                             | 28. listopada 1998.                             | 28. siječnja 1999.            |
| objavljeno :<br>"Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1968. i<br>Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne<br>konvencije za izjednačavanje nekih pravila<br>o teretnici iz 1924.", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori,</u><br>br.3/1995 |                                                 |                               |
| <b>Međunarodna konvencija o traganju i<br/>spašavanju na moru (1979)</b>                                                                                                                                                                       | 12. siječnja 1998.                              | 11. veljače 1998.             |
| objavljeno :<br>"Zakon o potvrđivanju Međunarodne<br>konvencije o traganju i spašavanju na<br>moru iz 1979. godine", u :<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori,</u><br>br.1/1996                                                          |                                                 |                               |
| <b>Atenska konvencija o prijevozu putnika<br/>i njihove prtljage morem (1974)</b>                                                                                                                                                              | 12. siječnja 1998.                              | 12. travnja 1998.             |
| <b>Protokol (1976) Atenske konvencije o<br/>prijevozu putnika i njihove prtljage<br/>morem (1974)</b>                                                                                                                                          | 12. siječnja 1998.                              | 12. travnja 1998.             |

1 Ovaj pregled sadrži popis unifikacijskih instrumenata iz područja pomorskog prava kojima je Republika Hrvatska pristupila od datuma proglašenja nezavisnosti (8. listopada 1991.)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                    |                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>Protokol (1990) Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (1974)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12. siječnja 1998. | 12. travnja 1998.                                              |
| objavljeno:<br>"Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s Protokolima iz 1976. i 1990. godine", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori</u> , br.2/1997                                                                                                                                                                                    |                    | objava o stupanju na snagu:<br>NN : Međ.ugov. br.11/1998.      |
| <b>Međunarodna konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja mora uljem (1990)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 12. siječnja 1998. | 12. travnja 1998.                                              |
| objavljeno:<br>"Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja mora uljem iz 1990. godine", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori</u> , br.2/1997                                                                                                                                                                                                 |                    | objava o stupanju na snagu:<br>NN: Međ.ugov. br.11/1998.       |
| <b>Protokol (1992) o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem (1969)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12. siječnja 1998. | 12. siječnja 1999.                                             |
| <b>Protokol (1992) o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem (1971)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                     | 12. siječnja 1998. | 12. siječnja 1999.                                             |
| objavljeno :<br>"Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969.godine"; "Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971.godine", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori</u> , br.2/1997 |                    | objava stupanja na snagu<br>NN: Međunarodni ugovori br. 3/1999 |
| <b>Međunarodna konvencija o spašavanju (1989)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 10. rujna 1998.    | 10. rujna 1999.                                                |
| objavljeno:<br>"Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori</u> , br.9/1998                                                                                                                                                                                                                                                       |                    |                                                                |

## OTKAZIVANJE MEĐUNARODNIH UNIFIKACIJSKIH INSTRUMENATA od strane Republike Hrvatske

| NAZIV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | datum polaganja<br>instrumenta o<br>otkazivanju | datum<br>stupanja<br>na snagu |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------|
| Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem mora uljem iz 1969.                                                                                                                                                                                                                                              | 30. srpnja 1998.                                | 30. srpnja 1999.              |
| Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročenu onečišćenjem mora uljem iz 1971.                                                                                                                                                                                                                                 | 30. srpnja 1998.                                | 30. srpnja 1999.              |
| objavljeno :<br>"Odluka o otkazu Međunarodne konvencije<br>o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu<br>onečišćenjem mora uljem iz 1969., i<br>Međunarodne konvencije o osnivanju<br>Međunarodnog fonda za naknadu štete<br>prouzročenu onečišćenjem mora<br>uljem iz 1971.", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori,</u><br>br. 6/1998 |                                                 |                               |
| Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru iz 1910.                                                                                                                                                                                                                                               |                                                 |                               |
| Protokol iz 1967. o izmjeni Konvencije<br>za ujednačavanje nekih pravila o pružanju<br>pomoći i spašavanju na moru iz 1910.                                                                                                                                                                                                                         |                                                 |                               |
| objavljeno :<br>"Uredba o otkazu Međunarodne konvencije<br>za ujednačavanje nekih pravila o pružanju<br>pomoći i spašavanju na moru iz 1910. i<br>Protokola iz 1967. o izmjeni Konvencije za<br>ujednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći<br>i spašavanju na moru iz 1910.", u:<br><u>Narodne novine : Međunarodni ugovori,</u><br>br. 5/1999.  |                                                 |                               |

Pripremile:  
Mr. Dorotea Ćorić, asistent  
Jadranski zavod HAZU  
Marula Vujasinović, dipl. bibliotekar  
Jadranski zavod HAZU



## ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

### OBVEZA PLAĆANJA VOZARINE NA OSNOVI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI\*

TRGOVAČKI SUD U RIJECI  
Presuda br. IX-P-600/96-13  
od 21. svibnja 1996. godine.

*Ugovorom o prijevozu stvari naručitelj se obvezuje platiti prevozninu. Krcatelj je obvezan platiti prevozninu samo ako je on istovremeno i naručitelj.*

“Croatia Line” (tužitelj) je podnio tužbu Trgovačkom sudu u Rijeci protiv “Rainer Timber Handelsgesen” (prvotuženik) i “Jadrošped” (drugotuženik) kao solidarnih dužnika, zbog neisplate dijela vozarine (14.223,73 USD) za prijevoz tereta drva (1600 m<sup>3</sup>). Kao alternativni tužbeni zahtjev, tužitelj je zatražio od suda da naloži tuženicima da mu predaju u vlasništvo i posjed navedeni teret drva koji se nalazi u skladištu u Luci Rijeka.

U svezi sa spornim prijevozom sačinjene su teretnice u kojima je kao krcatelj označen prvotuženik.

Po prispjeću tereta na brod, a po nalogu i za račun tužitelja, izvršena je kontrola prispjelog tereta. Premjerom tereta utvrđena je veća količina od one koja je deklarirana u teretnicama.

Među strankama je sporno je li bilo viška tereta u odnosu na deklariranu količinu na teretnici, te ako je bilo viška tereta, tko je obvezan platiti trošak prevoznine za pronađeni višak. Također je sporno može li drugotuženik uopće biti stranka u postupku, te postoji li solidarnost krcatelja i naručitelja prijevoza za isplatu vozarine.

Prvotuženik je u odgovoru na tužbu istaknuo da solidarnost dužnika ne postoji, da ne postoji pravna osnova za alternativni zahtjev na predaju stvari, da je drugotuženik naručitelj prijevoza i dužnik plaćanja obveza iz ugovora o prijevozu, a da je prvotuženik samo krcatelj tereta koji je bio predmet

---

\* U svezi s ovim sporom vođen je i postupak osiguranja određivanjem privremene mjere. Odluka u tom postupku prikazana je u: *Uparedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 38., (1-4), 141-144, (1996).

ugovora o prijevozu. Zbog toga je prvotuženik postavio prigovor nedostataka pasivne legitimacije. Prvotuženik je naveo da je između drugotuženika i tužitelja sporan način obračuna vozarine, jer je iz narudžbe vidljivo da su ugovoreni uvjeti plaćanja 46 USD po m<sup>3</sup> netto primljene količine. Postavljanjem drvenih letvica između redova drvene građe, što je bilo potrebno zbog ventilacije, došlo je do povećanja zapremine građe. Sporna razlika vozarine predstavlja razliku između brutto i netto količine građe koja je služila kao osnova za obračun vozarine.

Drugotuženik je u odgovoru na tužbu istaknuo da smatra da on ne može imati položaj tuženika u ovom sporu, obzirom na svoj pravni status unutar poduzeća "Luka Rijeka". Drugotuženik je naveo da je on samo ustrojbeni jedinicu u sastavu "Luka Rijeka" te da nema svojstvo pravne osobe. Opreza radi, drugotuženik je porekao sve navode o eventualnoj odgovornosti.

U daljnjem tijeku postupka tužitelj je istaknuo da ustraje kod navoda da postoji solidarnost dužnika jer je drugotuženik naručio prijevoz kao špediter u svoje ime a za račun prvotuženika, obračunavajući svoju otpremničku proviziju. Štoviše, tužitelj je naglasio da je drugotuženik izdao i pismenu garanciju da će dio dužnog iznosa biti uplaćen. Kao krunski dokaz da je i prvotuženik obveznik plaćanja vozarine, tužitelj je naveo činjenicu da je prvotuženik platio nesporni dio vozarine, čime je nedvojbeno priznao svoj dug. Tužitelj je naglasio da sporna razlika vozarine predstavlja razliku između deklariranog za ukrcaj i pronađenog nakon mjerenja količine drva, a ne razliku između netto i brutto količine tereta.

Prvotuženik je u tijeku postupka ustrajao na nedostatku pasivne legitimacije na njegovoj strani. Istaknuo je da, ako netko nastupa u ime i za račun drugoga, onda to mora naznačiti. Kako to drugotuženik u ovom slučaju nije naznačio, proizlazi da je drugotuženik kod zaključenja ovog ugovora nastupio u svoje ime i za svoj račun. To što je prvotuženik platio nesporni dio vozarine nije dokaz da je prvotuženik stranka ugovora. Prvotuženik se pozvao na članak 463. Pomorskog zakonika koji sadrži jasne definicije naručitelja i krcatelja. Također se prvotuženik pozvao i na članak 465. Pomorskog zakonika u kojem je izričito rečeno da se ugovorom o prijevozu stvari brodar obvezuje prevesti stvari brodom, a *naručitelj prijevoza* platiti vozarinu. Odnosi između naručitelja i eventualnih drugih osoba nisu relevantni za odnose iz ugovora o iskorištavanju brodova.

Drugotuženik je naglasio da je cijenu vozarine dogovorio s tužiteljem imajući u vidu točnu količinu tereta, te zbog toga smatra da je nebitna činjenica da je ta točna količina tereta zauzela veću količinu prostora prilikom smještaja u brod.

Nakon provedenog dokaznog postupka u kojem je sud izvršio uvid u dokumentaciju (teretnice, poslovne prepiske tužitelja i tuženika) i saslušao svjedoka – ovlaštenu stručnu osobu koja je izvršila mjerenje ukrcanog tereta i iznijela svoja saznanja o praksi ugovaranja količine tereta, sud je donio presudu kojom je odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom u odnosu na prvo-

tuženika, dok je drugotuženiku naložio da tužitelju plati utuženi iznos.

U obrazloženju presude sud je naveo da je drugotuženik naručilj prijeto-  
za koji je nastupao u svoje ime, pa je na osnovi članka 465. Pomorskog zakoni-  
nika obvezan platiti vozarinu. Nije sporno da je drugotuženik profesionalni  
špediter čija je osnovna djelatnost obavljanje pomorskih agencijskih poslo-  
va. Da je u tom svojstvu nastupao i u ovom slučaju, vidljivo je iz poslovne  
prepiske (telefaksa) između drugotuženika i tužitelja. Na ugovor o pomorskoj  
agenciji primjenjuju se odredbe članka 487.-696. Pomorskog zakonika koji je  
*lex specialis* u odnosu na Zakon o obveznim odnosima. Odredba članka 693.  
Pomorskog zakonika određuje da ako pomorski agent izričito ne navede da  
nastupa u svojstvu agenta, smatra se u odnosu na osobu koja je u dobroj  
vjeri da radi u svoje ime. Kako drugotuženik nije izričito naveo da nastupa u  
svojstvu agenta niti to proizlazi iz dokumentacije, sud je utvrdio da je drugo-  
tuženik odgovoran tužitelju za obveze iz ugovora o prijevozu, uključujući  
plaćanje vozarine. U pogledu položaja prvotuženika kao krcatelja, sud se  
pozvao na odredbu članka 463. stavka 2. Pomorskog zakonika, u kojoj je  
navedeno da je krcatelj naručilj ili od njega određena osoba koja na te-  
melju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari brodaru radi prijevoza. Iz  
navedene odredbe vidljivo je da bi krcatelj mogao biti stranka (pa prema  
tome i obveznik) iz ugovora o prijevozu stvari samo kad bi on bio istovre-  
meno i naručilj, što ovdje nije slučaj. Slijedom navedenog, prigovor  
promašene pasivne legitimacije prvotuženika sud je ocijenio opravdanim.

Sud nije prihvatio navode drugotuženika da, obzirom na svoj status u  
“Luci Rijeka”, on ne može biti stranka u sporu. Uvidom u Statut “Luke Rijeka”  
sud je utvrdio da drugotuženik, kao dio poduzeća, ima pravo nastupati u  
pravnom prometu.

Rješavajući o spornom pitanju mogućeg postojanja viška količine ukrca-  
nog tereta u odnosu na deklariranu, uvidom u odgovarajuću dokumenta-  
ciju (tranzitni listovi i dispozicije ukrcaja), sud je utvrdio da iznosi koje je  
drugotuženik prijavio na obračun vozarine ne označavaju netto količinu  
nego zapreminu tereta, što znači da je drugotuženik sam prijavio brutto  
količinu tereta. To je u suprotnosti s tvrdnjom drugotuženika da je s  
tužiteljem dogovorio obračun vozarine prema netto količini tereta. Time je  
sam drugotuženik doveo u sumnju svoju postavku kakav način obračuna  
vozarine je dogovoren. Sud je napomenuo da drugotuženik nije nikada oba-  
vijestio tužitelja o točnoj netto količini tereta. Obzirom da je sam drugo-  
tuženik prijavio količinu tereta, on je morao znati što prijavljuje. Budući da  
iz svih ovih činjenica sud nije mogao utvrditi da je među strankama dogovo-  
rena vozarina prema netto količini tereta, a kako u pogledu težine, volume-  
na i slično, za obračun vozarine u pomorskoj praksi vrijede opće usvojena  
pravila da se mjere za pojedine vrste tereta određuju sa stajališta interesa  
brodara, sud je ocijenio da u konkretnom slučaju vozarinu treba obračunati  
na način kako je to učinio tužitelj, dakle prema zapremini tereta. Slijedom  
navedenoga, a temeljem odredbe članka 219. Zakona o parničnom postupku,  
te članka 221.A u svezi s člankom 8. Zakona o parničnom postupku, sud je

ocijenio da drugotuženik nije dokazao činjenicu da je obračun vozarine dogovoren prema netto količini tereta, čemu u prilog govori i činjenica da je za dio sporne razlike u vozarini drugotuženik dao garanciju plaćanja. Na osnovi navedenih odredaba kao i odredaba članka 17. Zakona o obveznim odnosima te članaka 465. i 693. Pomorskog zakonika, sud je u cijelosti udovoljio tužbenom zahtjevu tužitelja u odnosu na drugotuženika.

O opravdanosti tužbenog zahtjeva kojim tužitelj zahtjeva da sud naloži tuženicima da predaju tužitelju u vlasništvo i posjed 1.600 m<sup>3</sup> drva, sud će eventualno odlučiti po pravomoćnosti odluke o tužbenom zahtjevu na isplatu novčanog iznosa na ime razlike vozarine.

## BILJEŠKA

Na ovu odluku Trgovačkog suda u Rijeci podnesena je žalba Visokom trgovačkom sudu u Zagrebu. Žalbu je podnijelo poduzeće "Luka Rijeka" (žalitelj). U žalbi je, između ostalih žalbenih razloga, ponovo istaknut prigovor promašene pasivne legitimacije. Žalitelj je naglasio da drugotuženik nije pravna osoba, nego samo organizacijski oblik unutar poduzeća "Luka Rijeka". Stoga je pasivno legitimirana u ovoj parnici mogla biti samo "Luka Rijeka" a nikako drugotuženik. Žalitelj je naglasio da je sud pogrešno rješio pitanje pravnog statusa drugotuženika. To pitanje, naglasio je žalitelj, nije riješeno Statutom "Luka Rijeka" nego Zakonom o poduzećima.

Visoki trgovački sud je donio rješenje kojim je žalbu odbacio iz dva razloga. Ponajprije, žalbeni sud je utvrdio da je žalba nepravovremena. Osim toga, taj je sud utvrdio i da je žalba nedopuštena. U obrazloženju, žalbeni sud naglašava da žalitelj nije sudjelovao kao stranka u ovom postupku. Tužitelj je kao drugotuženika označio tvorevinu koja ne može biti stranka u postupku jer ne ispunjava uvjete za stjecanje svojstva stranke u postupku iz članka 77. Zakona o parničnom postupku. Prema odredbi navedenog članka, stranka u postupku može biti svaka fizička i pravna osoba. Posebnim propisima uređuje se tko može biti stranka u postupku osim fizičkih i pravnih osoba. Parnični sud iznimno može s pravnim učinkom u određenoj parnici priznati svojstvo stranke i onim oblicima udruživanja koji nemaju stranačku sposobnost prema odredbama toga članka, ako utvrdi da s obzirom na predmet spora, u suštini udovoljavaju bitnim uvjetima za stjecanje stranačke sposobnosti. Takvo priznanje vrši se posebnim rješenjem protiv kojeg nije dopuštena žalba. Drugotuženik nije ni pravna ni fizička osoba niti takva tvorevina koja ima svojstvo stranke u postupku. Radi se o obliku udruživanja u poduzeću u društvenom vlasništvu prema odredbama Zakona o poduzećima. Naime, člankom 13. stavak 3. Zakona o poduzećima propisivano je da se statutom poduzeća može utvrditi da dio poduzeća ima određena prava i obveze u pravnom prometu, te poseban obračun rezultata poslovanja. Međutim, stavkom 4. istoga članka propisano je da dijelovi poduzeća iz stavka 3. nemaju svojstvo pravne osobe. (Napominje se da je čl 13. brisan

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o poduzećima). Visoki trgovački sud je zaključio da iz iznijetog slijedi da je pobijana presuda donijeta protiv tvorevine koja nije pravna osoba niti je mogla biti stranka u postupku, a takva presuda ne može se izvršiti protiv "Luke Rijeka" jer ne glasi na tu pravnu osobu. Zbog toga "Luka Rijeka" nema pravnog interesa pobijati prvostupanjsku presudu, pa je žalba, osim što je nepravovremena, također i nedopuštena.

Jasenکو Marin, znanstveni novak  
Jadranski zavod HAZU

### *Summary*

#### ***OBLIGATION TO PAY THE FREIGHT UNDER THE CONTRACT OF THE CARRIAGE OF GOODS***

*By a contract of the carriage of goods the charterer is obligated to pay the freight.*

*The shipper is obligated to pay the freight only if he is, at the same time, the charterer.*

**PRIMJENA INSTITUTA SUDSKOG I JAVNOBILJEŽNIČKOG  
OSIGURANJA PRIJENOSOM VLASNIŠTVA NA STVARI I  
PRIJENOSOM PRAVA NA BRODOVE**

MINISTARSTVO POMORSTVA,  
PROMETA I VEZA REPUBLIKE HRVATSKE  
Rješenje Klasa: UP/II-342-01/97-01/22  
od 13. kolovoza 1997.

*Na temelju odredbe članka 1. stavka 2. Ovršnog zakona isključena je primjena općih ovršnih propisa na ovrhu i postupak osiguranja reguliran posebnim zakonima. Odredbama čl. 867.- 988. dijela X. Pomorskog zakonika posebno je reguliran postupak ovrhe i osiguranja na brodu, te isti ne predviđa osiguranje prijenosom vlasništva kao mjeru osiguranja. Sukladno navedenom, ista se može primijeniti na brodove.*

Dana 4. ožujka 1997. godine između, Christiana Nikolca kao vjerovnika i Branka Grubiše kao dužnika, sklopljen je ugovor u svrhu javnobilježničkog osiguranja novčane tražbine prijenosom vlasništva na ribarskom brodu *Angelina I*, upisanog u Lučkoj kapetaniji Zadar.

Novčanu tražbinu predstavlja kredit dat dužniku temeljem ugovora o kreditu od 29. siječnja 1996. godine.

Vjerovnik je podnio prijedlog Lučkoj kapetaniji Zadar za provođenje zabilježbe prijenosa vlasništva na brodu u svrhu osiguranja novčane tražbine.

Prvostupanjskim rješenjem Lučke kapetanije Zadar, Klasa: UP/I-342-11/97-02/461 od 4. kolovoza 1997. godine odbijen je prijedlog vjerovnika za upisom javnobilježničkog osiguranja prijenosom vlasništva na brodu *Angelina I*, upisan u Lučkoj kapetaniji Zadar, uz obrazloženje da u Pomorskom zakoniku nije propisan takav način osiguranja novčanih tražbina na brodu.

Protiv navedenog rješenja vjerovnik je podnio žalbu, te u istoj, pored ostaloga, navodi sljedeće:

- da lučka kapetanija nema kompetenciju podučavanja niti utvrđivanja niti ograničenja stranaka u raspolaganju njihovih vlasničkih prava, niti im propisivati neprava,

- da je vlasništvo institut opće priznat u hrvatskom zakonodavnom i pravnom sustavu, te kao skup najviših ovlaštenja, te kao takvo se može ograničiti samo zakonom, a ne rješenjem upravnog tijela,

- da su ispunjeni svi uvjeti za provođenje upisa iz članka 308. Pomorskog zakonika,

- Ovršni zakon primjenjuje se na sve slučajeve u kojima Pomorski zakonik ne propisuje drugačije temeljem članka 867. stavka 5. Pomorskog zakonika.

Zbog navedenih razloga žalitelj smatra da je prvostupanjsko rješenje protuzakonito, te traži da tijelo drugog stupnja usvoji njegovu žalbu i ukine prvostupanjsko rješenje.

Drugostupanjskim rješenjem Klasa, UP/II-342-01/97-01/22 žalba je odbijena kao neosnovana, te potvrđeno gore navedeno prvostupanjsko rješenje Lučke kapetanije Zadar.

U obrazloženju drugostupanjskog rješenja navedeno je da je člankom 867. stavkom 1. Pomorskog zakonika (*Narodne novine*, br.17/94, 74/94 i 43/96) utvrđeno da se odredbama navedenog Zakonika uređuje postupak izvršenja i osiguranja na brodu i teretu na brodu koji se nalazi u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

U stavku 3. istoga članka izričito je utvrđeno da se izvršenje i osiguranje na plovnom objektu koji se u smislu odredbe članka 5. Pomorskog zakonika ne smatra brodom provodi prema propisima općeg izvršnog postupka. *Argumentum a contrario* ovo tijelo zaključuje da se za postupak ovrhe i osiguranja na plovnom objektu koji se smatra brodom primjenjuju specijalni propisi ovršnog postupka regulirani Pomorskim zakonikom.

U stavku 5. navedenog članka Zakonika izričito je propisano da ako odredbama Pomorskog zakonika o postupku ovrhe i osiguranja na brodu i teretu nije drugačije određeno, u tim će se postupcima na odgovarajući način primijeniti propisi općeg ovršnog postupka o ovrsi i osiguranju.

Postupak osiguranja na brodu određen je u dijelu X. glavom IV. Pomorskog zakonika u kojem su navedeni načini osiguranja novčanih tražbina na brodu, a to su: sudska hipoteka, zasnivanje sudske hipoteke na brodu na temelju sporazuma stranaka, kao i privremene mjere zaustavljanja broda, odnosno zabrane raspolaganja brodom.

U navedenom dijelu Zakonika nigdje se ne spominje osiguranje novčanih tražbina na brodu putem promjene vlasništva na brodu s dužnika na vjerovnika.

Stoga ovo tijelo smatra da sukladno pravilu *lex specialis derogat lex generalis* na postupak osiguranja na brodu ne mogu se primijeniti opće odredbe Ovršnog zakona, a što je propisano i u odredbi članka 1. stavka 1. i 2. Ovršnog zakona. Prema tome, pravo raspolaganja predmetnim brodom ograničeno je temeljem navedenih zakonskih odredbi.

Ovo tijelo posebno ističe činjenicu da je na predmetnom brodu već upisana hipoteka, a što je vidljivo iz izvadka iz upisnika pomorskih ribarskih brodo-

va Lučke kapetanije Zadar broj uloška 6. list C u kojem je upisano da je rješenjem Lučke kapetanije Zadar (Klasa: UP/I-342-11/96-01738) od 19. veljače 1996. godine uknjiženo ugovorno založno pravo na teret m/b *Angelina I* u korist hipotekarnog vjerovnika Christiana Nikolca, a radi osiguranja kredita.

Žalitelj je dakle već osigurao svoju tražbinu upisom hipoteke, te stoga njegovo pravo nije ugroženo, jer isti zbog neizvršenja obveze od strane hipotekarnog dužnika ima mogućnost i pravo tražiti ispunjenje svoje tražbine sudskom prodajom broda sukladno članku 234. stavku 1. Pomorskog zakonika, odnosno temeljem posebnog ovlaštenja svoju tražbinu namiriti iskorištavanjem broda sukladno članku 234. stavku 3. Pomorskog zakonika.

Sukladno navedenom, ovo tijelo smatra da žalbu treba odbiti kao neosnovanu, te je riješio kao u izreci rješenja.



## TRGOVAČKI SUD SPLIT

Rješenje br. I-626/97

od 12. lipnja 1998.

Sudac: Srđan Šimac

Člankom 867. stavkom 5. Pomorskog zakonika jasno je propisano da ako odredbama Zakonika o postupku ovrhe i osiguranja na brodu nije drukčije određeno, u tim će se postupcima na odgovarajući način primjenjivati odredbe općeg ovršnog postupka o postupku ovrhe i osiguranja. Kako u Pomorskom zakoniku nije ništa drukčije određeno, pravno je moguće temeljem odredbi čl.273.-279. Ovršnog zakona mjeru osiguranja prijenosom vlasništva primijeniti i na brodove.

Ovrhovoditelj je dana 27. svibnja 1997. godine podnio ovršni prijedlog radi ovrhe na brodu *Angelina I* njegovom predajom, a na temelju sporazuma sklopljenog između stranaka dana 4. ožujka 1997. godine u Rijeci, u svrhu javnobilježničkog osiguranja novčane tražbine kreditora, prijenosom vlasništva na spomenutom ribarskom brodu. Novčanu tražbinu predstavlja ovrhovoditeljev kredit dat ovršeniku temeljem ugovora o kreditu od 29. siječnja 1996. godine.

Predmetni brod je u vlasništvu ovrhovoditelja (predlagatelja osiguranja) od dana potpisivanja spomenutog sporazuma (čl.274.st.6. i 8. Ovršnog zakona, *Narodne novine*, br. 57/96, OZ). Stranke su se sporazumjele da će brod ostati u posjedu ovršenika za trajanja osiguranja.

Stranke su se također sporazumjele da ovrhovoditelj kao predlagatelj osiguranja može neposredno na temelju ovoga sporazuma zatražiti prisilnu ovrhu radi predaje broda u njegov posjed nakon dospjeća osigurane tražbine (čl.274.st.7.OZ).

Sporazum, (u konkretnom slučaju, javnobilježnički akt) koji sadrži takvu izjavu ovršna je isprava (čl.274.st.7. u svezi s čl.279.st.1.OZ).

Kako ovršenik o dospjeću nije podmirio svoj dug ovrhovoditelju, to je ovrhovoditelj predložio sudu provođenje ovrhe iz prijedloga.

Usvojivši ovrhovoditeljev prijedlog sud je dana 22. travnja 1998. godine, donio rješenje o ovrsi, te dana 12. lipnja 1998. godine dopunsko rješenje o ovrsi.

U obrazloženju navedenih rješenja sud ističe da je novi Ovršni zakon unio novinu, koju nije poznao raniji Zakon o izvršnom postupku, a to je sudsko i javnobilježničko osiguranje prijenosom prava vlasništva na stvari i prijenosom prava (čl.273.-279.OZ). Primjena ovih odredbi u odnosu na brodove kao predmete osiguranja (prijenosom vlasništva), u praksi je izazvala dvojbe.

Osnovno je pitanje može li se temeljem spomenutih odredbi OZ, sudskim zapisnikom ili javnobilježničkim aktom ili solemniziranom ispravom (čl.279.st.2. OZ) u kojoj su se stranke sporazumjele o postojanju novčane tražbine, vremenu njenog dospjeća, o prijenosu prava vlasništva na brodu

radi osiguranja tražbine i pravu predlagatelja osiguranja zatražiti prisilnu ovrhu radi predaje broda u posjed nakon dospjeća osigurane tražbine, valjano pravno osigurati novčana tražbina?

Kako su se stranke u gornjem pravcu morale najprije obratiti lučkim kapetanijama koje vode upisnike brodova, to su se lučke kapetanije bile u prilici prve očitovati o takvim traženjima, a time ujedino i odgovoriti na naprijed postavljeno pitanje. Naime, lučke kapetanije su, sukladno nalogu nadležnog ministarstva, odbile prihvatiti spomenute isprave kao isprave temeljem kojih se u upisnike brodova provodi zabilježba prijenosa vlasništva na brodu u svrhu osiguranja novčane tražbine.

Takvo stajalište utemeljeno je na odredbi članka 1.stavka 2. OZ prema kojoj se odredbe OZ ne primjenjuju na postupke ovrhe propisane posebnim zakonom, te na činjenici da Pomorski zakonik (*Narodne novine br. 17/94, 74/94, 43/96*) ne predviđa sudsko i javnobilježničko osiguranje prijenosom vlasništva na brodu temeljem sporazuma stranaka. Na primjenu spomenutog naputka u praksi, upućuje nemogućnost provedbe takve zabilježbe po ovrhovoditeljevom prijedlogu upućenom Lučkoj kapetaniji Zadar.

Prihvaćanjem naprijed navedenog stajališta stranke bi bile i jesu neopravdano dovedene u neravnopravan položaj, jer bi brod bio jedina stvar isključena kao predmet osiguranja novčane tražbine prijenosom prava vlasništva. Izneseno stajalište po mišljenju ovog suda nije održivo.

I pored nedvojbene činjenice što PZ u svojim odredbama izrijeком ne propisuje osiguranje novčane tražbine prijenosom prava vlasništva na brodu sporazumom stranaka, postoje elementi koji upućuju na suprotno tumačenje o dopustivosti provedbe takvog osiguranja na brodu.

Prije svega odredbe članaka 273. do 279. OZ propisuju sudsko i javnobilježničko osiguranje vlasništva na stvari i prijenosom prava. Brod je pokretna stvar (čl.223. PZ) i stoga mu to svojstvo nije moguće oduzeti u konkretnom slučaju i isključiti ga od primjene spomenutih odredbi OZ, samo zato što takva mogućnost osiguranja nije izrijeком propisana odredbama PZ. Ovo posebice stoga što su brodovi pokretne stvari koje se u stvarnopravnim raspolaganjima tretiraju kao nekretnine na kopnu i podvrgavaju se tzv. knjižnom režimu u stvarnopravnim odnosima. Brodovi se na ovaj način u pravnom smislu imobiliziraju.

S druge strane, što je još i važnije, člankom 867.st.5. PZ jasno je propisano da ako odredbama ovog Zakonika o postupku ovrhe i osiguranja na brodu i teretu nije drukčije određeno, u tim će se postupcima na odgovarajući način primjenjivati odredbe općeg ovršnog postupka o postupku ovrhe i osiguranja. Stoga se može zaključiti da je pravno moguće, temeljem odredaba čl.273.- 279. OZ sporazumom stranaka utvđenim sudskim zapisnikom ili javnobilježničkim aktom ili solemniziranom privatnom ispravom, s pravnom snagom sudske nagodbe, osigurati vjerovnikovu tražbinu na način da su lučke kapetanije dužne provoditi zabilježbu prijenosa prava vlasništva na brodu radi osiguranja.

Predmetni sporazum stranaka radi javnobilježničkog osiguranja novčane tražbine kreditora prijenosom vlasništva na brodu, između ostaloga, sadrži i izjavu kojom protivnik osiguranja iskazuje suglasnost da se neposredno na temelju sporazuma može izvršiti prijenos (zabilježbom prijenosa prava vlasništva na brodu u upisniku lučke kapetanije) u svrhu osiguranja novčane tražbine koja proizlazi iz osnovnog ugovora o kreditu (odgovarajuća primjena čl.274.točka 4. OZ).

Ovu zabilježbu po prijedlogu predlagatelja osiguranja dužna je provesti nadležna lučka kapetanija (u konkretnom slučaju Lučka kapetanija Zadar), zabilježbom u teretnom listu registarskog uložka glavne knjige odgovarajućeg upisnika brodova. Zabilježbom prijenosa prava vlasništva javno se objavljuje da je predlagatelj postao (uvjetno) vlasnikom broda (čl.274.t.6. OZ) koji prijenos je sredstvo osiguranja naplate tražbine, uz mogućnost stjecanja punopravnog vlasništva na njemu ukoliko protivnik osiguranja ne podmiri osiguranu tražbinu o dospjeću, naravno uz ispunjenje svih drugih zakonskih pretpostavki.

Ovrhovoditelj je pravilno postupio kada je podnio prijedlog nadležnoj lučkoj kapetaniji za upis zabilježbe prijenosa vlasništva na brodu radi osiguranja. Lučka kapetanija bila je, kako je već navedeno, dužna udovoljiti ovrhovoditeljevom prijedlogu.

Lučka kapetanija na temelju ovršnog javnobilježničkog akta o osiguranju prijenosom prava vlasništva na brodu - ovršne isprave, provodi zatraženu zabilježbu u upisniku brodova, bez potrebe traženja prisilne (sudske) ovrhe u tom pravcu (čl.241.-245. OZ). Ovlaštenje za traženje takve izmjene u upisniku lučke kapetanije proizlazi upravo iz izjave protivnika osiguranja sadržane u Sporazumu kojom se unaprijed suglasio s takvom zabilježbom.

## BILJEŠKA

Novi Ovršni zakon<sup>1</sup> uređuje institut sudskog i javnobilježničkog osiguranja prijenosom vlasništva na stvari i prijenosom prava (čl.273. do 279. Ovršnog zakona).

Navedeni oblici osiguranja vrlo brzo su se počeli koristiti u praksi, ali prikazana rješenja ukazuju na različitost tumačenja u svezi njihove primjene na brodove.

Ovrha predmetnog sporazuma o javnobilježničkom osiguranju novčane tražbine vjerovnika (kreditora) prijenosom vlasništva na brodu dužnika otvorila je pitanje mogućnosti primjene navedenog osiguranja na brodove.

Različitost mišljenja prikazala sam kroz rješenje Klasa:UP/II-342-01/97-01/22 upravnog tijela nadležnog za postupak upisa u upisnike brodova (zabilježba prijenosa vlasništva na brodu radi prijenosa vlasništva), te Rješenje

---

<sup>1</sup> "Narodne novine Republike Hrvatske", br.57/1996.

<sup>2</sup> "Narodne novine Republike Hrvatske", br.17/1994, br.74/1994, br.43/1996.

Trgovačkog suda I-626/97 pred kojim se vodio postupak ovrhe radi predaje broda ovrhovoditelju.

Problem je nastao oko tumačenja odredbe čl.867.st.5. Pomorskog zakonika<sup>2</sup> (Zakonik) koji određuje supsidijarnu primjenu ovršnih propisa, te čl.1. stavka 1. i 2. Ovršnog zakona, kojim se određuje opći i supsidijarni značaj Ovršnog zakona.

Treba podsjetiti da je postupak ovrhe i osiguranja na brodu i teretu na brodu reguliran u dijelu X. Pomorskog zakonika.

Primjena tog dijela Zakonika određuje se u skladu s načelom teritorijalnosti:

- boravak broda u unutrašnjim i teritorijalnim vodama Republike Hrvatske,

- upis u hrvatski upisnik brodova. (čl. 867. stavak 1. i 2. Zakonika).

Za brodove koji ne ispunjavaju navedene kriterije, postupak ovrhe i osiguranja predviđen Zakonom primjenjivat će se u iznimnim slučajevima predviđenim Zakonom. (čl. 867. stavak 2. Zakonika).

Odredba članka 867.stavka 5. Zakonika navodi da se na postupak osiguranja i izvršenja na brodu odgovarajuće primjenjuju odredbe Zakona o izvršnom postupku<sup>3</sup> (koji je u vrijeme donošenja Zakonika bio na snazi) ako Zakonom nije drugačije određeno. Jasno je da se nakon reforme hrvatskog ovršnog prava podrazumjeva odgovarajuća primjena odredbi novog Ovršnog zakona.

Međutim, supsidijarna primjena Ovršnog zakona dovedena je u pitanje stavkom 2. člankom 1. toga Zakona, prema kojoj se njegove odredbe ne primjenjuju na postupke ovrhe propisane posebnim zakonom.

Ta odredba kolidira s odredbom članka 1. stavka 1. Ovršnog zakona koja određuje opći i supsidijarni značaj tog pojma.<sup>4</sup>

Postoje mišljenja da je ta odredba rezultat jedne nepromišljene redakcijske intervencije, čija bi primjena dovela do apsurdnih rješenja, te da je u cijelosti treba zanemariti.<sup>5</sup>

Uvažavajući citirano mišljenje, spornu odredbu članka 1. Ovršnog zakonika treba tumačiti na način da se odredbe Ovršnog zakona ne primjenjuju na ovrhe i postupke osiguranja na koje se primjenjuju posebni propisi, osim supsidijarno ako je to predviđeno posebnim zakonom.

Očito je da je prikazano rješenje nadležnog upravnog tijela kojim se odbija prijedlog vjerovnika za provedbu zabilježbe prijenosa vlasništva u upisniku brodova upravo rezultat *nepromišljene redakcijske intervencije*.

---

<sup>3</sup> "Narodne novine Republike Hrvatske", br.51/1993.

<sup>4</sup> Odredba članka 1. stavka 1. Ovršnog zakona glasi: "Ovim se Zakonom uređuje postupak po kojemu sudovi provode prisilno ostvarenje tražbina na temelju ovršnih i vjerodostojnih isprava (ovršni postupak), te osiguranje tražbina (postupak osiguranja), ako posebnim zakonom nije drukčije propisano."

<sup>5</sup> Dika, M., "Novo ovršno pravo-neki temeljni instituti", *Novo ovršno i stečajno pravo*, Organizator, Zagreb 1996, str.3.

U obrazloženju se navodi da se takav oblik osiguranja ne može primijeniti na brodove jer nije predviđen Pomorskim zakonikom. Prema odredbi članka 1. stavka 2. Ovršnog zakona primjena općih propisa nije moguća, ako postoji *lex specialis* postupak.

Za razliku od navedenoga, sud je zauzeo stav o dopustivosti provedbe takvog osiguranja i na brodove.

Između ostaloga, u svom rješenju o provedbi ovrhe sud navodi da članak 867. stavak 5. Pomorskog zakonika jasno upućuje na primjenu općih ovršnih propisa, ako odredbama Zakonika nije drukčije određeno.

Različita rješenja glede istoga pitanja ne pružaju pravnu sigurnost za buduće slučajeve.

Navedene nedoumice rezultat su neusklađenosti Pomorskog zakonika s odredbama zakonskih propisa koji su stupili na snagu nakon njegova usvajanja, a predstavljaju podredna pravna vrela u odnosu na materiju koju uređuje Pomorski zakonik.

To je bio jedan od osnovnih razloga zbog kojih se pristupilo izradi Prijedloga o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (Prijedlog).<sup>6</sup>

Tekst Prijedloga krenuo je u zakonodavni postupak u jesen 1998. godine i može se očekivati njegovo usvajanje u tijeku 1999. godine.

Stupanjem na snagu Prijedloga, iz razloga koje u nastavku izlažem, problem primjene osiguranja prijenosom vlasništva na brodove bit će jasno riješen.

Prijedlog sadrži značajne izmjene dijele X. Zakonika koji regulira postupak ovrhe i osiguranja na brodu. One su posljedica jezičnog, stilskog i sadržajnog usklađivanja ovog dijela zakonskog teksta s rješenjima novog Ovršnog zakona.

Kako je Ovršni zakon unio neke nove oblike osiguranja, u tijeku rada na izmjenama Zakonika posebna pažnja posvećena je mogućnosti njihove primjene na brodove.<sup>7</sup>

Člankom 288. prvog radnog teksta Prijedloga predloženo je uvođenje osiguranja prijenosom vlasništva na brodu.

Nakon provedene rasprave zaključeno je da se njegova primjena na brodove isključuje.

Opravdano se može prigovoriti da ne treba ograničavati stranke u izboru odgovarajuće mjere osiguranja.

Međutim, s obzirom da su pravni odnosi glede broda najčešće obilježeni međunarodnim elementom, primjena ovoga instituta otvorila bi niz pitanja i problema i dovela do pravne nesigurnosti.

U prvom redu, nejasan odnos između predlagatelja osiguranja i protivnika osiguranja u odnosu na brod, kao i odnos svakog od njih prema trećima (npr. posadi broda, osiguratelju, klasifikacijskom društvu).

<sup>6</sup> Rješenje MINISTARSTVA POMORSTVA, PROMETA I VEZA br. 011-01/96-02731 od 9. 04. 1996.

<sup>7</sup> Ćorić, D., "Pomorska hipoteka de lege ferenda", *Pravo u gospodarstvu*, Zagreb 1988, br.3, str. 345.

Isto tako, problem ostvarivanja izlučnog prava protivnika osiguranja u inozemstvu, u slučaju ovrhe ili stečaja, protiv predlagatelja osiguranja.

Komparativni prikaz pravnih sustava većine pomorskih zemalja pokazuje da se ovaj institut ne primjenjuje na brodove.

U svijetu je poznata kupoprodaja na temelju ugovora o zakupu broda gdje zakupoprimalatelj stječe vlasništvo na brodu otplatom zadnjeg obroka zakupnine.

Mišljenje redaktora zakonskoga teksta je da treba težiti za prihvaćanjem rješenja kojima se jača uloga pomorske hipoteke i njezina prihvatljivost u okviru svjetskog financijskog pomorskog poslovanja.

Uvođenje osiguranja prijenosom vlasništva svakako bi umanjilo ulogu pomorske hipoteke kao klasičnog oblika osiguranja dugoročnog pomorskog kreditiranja.

Zaključak stručnog povjerenstva o isključenju primjene osiguranja prijenosom vlasništva na brodove proveden je kroz prijedlog izmjene članka 867. stavka 5.

Upravo na temelju te odredbe (prikazani slučaj potvrđuje), moguće je primijeniti navedenu mjeru osiguranja i na brodove.

Predložena izmjena članka 867. stavka 5. glasila bi:

*“Ako odredbama ovoga Zakonika o ovrsi i osiguranju na brodu i teretu nije drugačije određeno, na tu će se ovrhu i osiguranje na odgovarajući način primjenjivati propisi općeg ovršnog prava i prava osiguranja, izuzev odredbi koje se odnose na osiguranje prijenosom vlasništva na stvari i prijenosom prava.....”.*

Navedeni prijedlog još uvijek predstavlja samo *de lege ferenda* rješenje.

Do njegova usvajanja, s obzirom na *de lege lata* rješenje, mišljenja sam da pitanje primjene osiguranja prijenosom vlasništva na brodove i dalje pruža različite odgovore.

U pravnoj teoriji postoji mišljenje da ako nešto nije *lex specialis* regulirano znači da nije ništa drugo propisano, te da se supsidijarno primjenjuju propisi na koje upućuje poseban zakon.<sup>8</sup>

U Pomorskom zakoniku nema posebnih odredbi glede instituta osiguranja prijenosom vlasništva, pa shodno iznesenom, on bi se mogao primijeniti temeljem supsidijarne primjene Ovršnog zakona.

Valja naglasiti da pri tomu treba *zanemariti* članak 1. stavak 2. Ovršnog zakona.

Vjerujući da će predložena izmjena Pomorskog zakonika uskoro biti usvojena, i na taj način ukloniti dvojbe oko navedenog problema, treba naglasiti da je primjena osiguranja prijenosom vlasništva, temeljem članka 876. stavka 3. Zakonika, uvijek moguća u odnosu na brodice.

<sup>8</sup> Triva, Belajac, Dika, *Sudsko izvršno pravo*, Informator, Zagreb 1980., str. 11.

<sup>9</sup> Prema članku 5. stavku 2. Pomorskog zakonika brod je svaki plovni objekt namijenjen za plovidbu morem čija je duljina veća od 12 m i bruto tonaža veća od 15 ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika.

Postupak ovrhe i osiguranja predviđen Pomorskim zakonikom primjenjuje se samo na one plovne objekte koji se prema Pomorskom zakoniku smatraju brodovima.<sup>9</sup> (čl.867.st.3.Zakonika).

Mr. Dorotea Ćorić, asistent  
Jadranski zavod HAZU

*Summary:*

**THE APPLICATION OF FIDUCIARY TRANSFER OF OWNERSHIP ON SHIPS**

*The Decision deals with the problem of application of fiduciary transfer of ownership on ships.*

*Part X of the Croatian Maritime Act (CMA) (Official Gazette of the Republic of Croatia, No.17/1994, No.74/1994. i No.43/1996) deals with the enforcement proceedings and security measures on a ship and its cargo.*

*Unless stipulated otherwise by the provisions of CMA on enforcement proceedings and security measures on ships and cargo, the same proceedings shall be subject appropriately to the provisions of general enforcement proceedings concerning the proceedings on enforcement and security. (Art.878(5))*

*The new Law on Execution, (Official Gazette of the Republic of Croatia, No.57/1996) which became effective after the enactment of CMA has not radically changed the system of enforcement proceedings and security measures, although, it introduced some new security measures. One of them is fiduciary transfer of ownership.*

*The court decided that fiduciary transfer of ownership according to Article 878(5) of CMA correspondingly could be applied on ships.*

## ZAUSTAVLJANJE BRODA - PITANJE OSOBNOG DUŽNIKA

VISOKI TRGOVAČKI SUD

REPUBLIKE HRVATSKE

Rješenje br. XV Pž-2766/98-2

od 1. rujna 1998.

Vijeće: Viktorija Lovrić (predsjednica vijeća),

mr.sc. Andrija Eraković, mr. Josip Čakić

*Može se zaustaviti samo brod koji je u vlasništvu osobnog dužnika. Ako je dužnik zakupac broda ili naručitelj koji sam odgovara trećim osobama - može se zaustaviti taj brod ili drugi brod koji je u vlasništvu zakupca ili naručitelja.*

MULTI MARINE SHIPREPAIRS B.V., Waathaven N.Z.35, Rotterdam, Nizozemska (predlagatelj osiguranja) dostavio je dana 13. srpnja 1998. godine Trgovačkom sudu u Rijeci prijedlog za određivanje privremene mjere zaustavljanjem broda "Pionir", radi osiguranja tražbine u iznosu od DFL 144.624,15. Predlagatelj osiguranja je u prijedlogu kao protivnike osiguranja naveo: CROSS-SEAS SHIPPING CORPORATION, iz Paname - vlasnika brodova "Pionir" i "Motovun" (1.-protivnik osiguranja), MALTA CROSS SHIPPING Co., iz Malte - vlasnika brodova "Kvarner" "Omišalj", "Velebit" i "Rijeka" (MCS, 2.-protivnik osiguranja), TREACLE MARITIME Ltd, iz Malte - vlasnika broda "Malinska" (3.-protivnik osiguranja) i CROATIA LINE d.d. iz Rijeke (4.-protivnik osiguranja).

U prijedlogu za određivanje privremene mjere predlagatelj je naveo da je on brodopopravljač, te da je pružao usluge popravka na brodovima "Croatia", "Omišalj", "Malinska", "Motovun" i "Kvarner", koji su u vlasništvu protivnika osiguranja 1.-3., dok je 4.-protivnik osiguranja stvarni vlasnik protivnika osiguranja 1.-3., brodar i upravitelj te stvarni vlasnik svih brodova koji su popravljani i broda prema kojem je usmjerena privremena mjera.

Predlagatelj je naglasio da njegov poslovni odnos s 4.-protivnikom osiguranja datira još od davnih godina, te da je predlagatelj popravljao brodove po narudžbama 4.-protivnika osiguranja, koji je plaćao sve troškove. Od 1997. 4.-protivnik osiguranja nije uredno podmirivao svoje obveze plaćanja učinjenih popravaka brodova. Nepodmirene tražbine iznose DFL 144.624,15, koji je iznos koji se osigurava prijedlogom.



Predlagatelj je naveo da, ako bude morao zaustaviti brodove 1.-3. protivnika osiguranja u inozemstvu, morat će zaustaviti pet brodova, i to svaki za pripadajući dio duga, budući ne može preuzeti rizik zaustavljanja jednog broda za cijeli dug uz otežano dokazivanje položaja 4.-protivnika osiguranja na sudu kojemu općepoznate činjenice o 4.-protivniku osiguranja nisu poznate kao što su poznate hrvatskom sudu. Nadalje, predlagatelj naglašava da je općepoznato da je 4.-protivnik osiguranja stvarni vlasnik brodova, brodar i njihov upravitelj, da je vlasnik kompanija – 1.-3. protivnika osiguranja, i, konačno, da je općepoznato da 4.-protivnik osiguranja nema niti jedan brod upisan u svome vlasništvu.

Trgovački sud u Rijeci donio je rješenje kojim je pozvao predlagatelja osiguranja da dostavi dokaze o tome da je 4.-protivnik osiguranja vlasnik 1.-3. protivnika osiguranja te da specificira novčane tražbine za pojedini brod, odnosno za troškove popravka pojedinog broda, pod prijetnjom odbacivanja prijedloga za određivanje privremene mjere.

Postupajući po ovom rješenju, predlagatelj je dostavio novi podnesak Trgovačkom sudu u kojem je naveo da se u postupku osiguranja činjenice ne moraju dokazivati, već učiniti vjerojatnim. Uz podnesak je priložio niz izvadaka iz upisnika brodova, faktura i rješenja kojima je, prema njemu, ne samo učinio vjerojatnim, nego i doista dokazao da je 4.-protivnik osiguranja vlasnik 1. i 2.- protivnika osiguranja. Predlagatelj je specificirao tražbine prema brodovima.

Budući da je brod "Pionir" čije se zaustavljanje tražilo u međuvremenu isplatio, predlagatelj je u istom podnesku predložio zaustavljanje broda "Rijeka" koji se nalazio u Luci Rijeka i alternativno broda "Velebit" koji se nalazio u brodogradilištu "3. maj" Rijeka, a koji su u vlasništvu 2.-protivnika osiguranja (MCS).

Predlagatelj je nadalje naveo da su ispunjene sve zakonske pretpostavke za zaustavljanje bilo kojeg od "sister-ships" u vlasništvu 1.-4. protivnika osiguranja: 1. brodovlasnici su dužnici, 2. tražbina je više nego vjerojatna, 3. prijedlog se odnosi na brod u vlasništvu dužnika, i 4. tražbina je pomorska.

Trgovački sud u Rijeci je odbio prijedlog za određivanje privremene mjere.

U obrazloženju ovaj sud je naveo da je priloženom dokumentacijom predlagatelj učinio vjerojatnom svoju tražbinu prema 4.-protivniku osiguranja. Međutim, sud je upozorio na odredbu članka 977. st. 1. Pomorskog zakonika kojom je propisano da može biti zaustavljen svaki brod na kojem postoji pravo vlasništva na brodu, odnosno koji je u vlasništvu istih osobnih dužnika ili koji je za tražbine za koje se traži zaustavljanje opterećen pomorskim privilegijem ili hipotekom na brodu ili drugim založnim pravom stranog prava, te za druge tražbine navedene u članku 878. st. 2. Pomorskog zakonika koje se odnose na taj brod. U stavku 2. istog članka propisano je da, ako je dužnik zakupac broda ili naručitelj koji prema pravu koje se primjenjuje u ugovornom odnosu između njega i vlasnika broda ili broda sam odgovara trećim osobama, može se zaustaviti taj brod ili bilo koji drugi brod koji je u vlasništvu zakupca ili naručitelja, dok je u stavku 3. istog članka propisano

da se odredba stavka 2. primjenjuje i u svim drugim slučajevima kada brodar ili naručitelj koji je osobni dužnik a nije vlasnik broda, sam odgovara za tražbine za koje se traži zaustavljanje broda.

Sud je ocijenio da predlagatelj osiguranja nije učinio vjerojatnim da bi 1.-3.-protivnici osiguranja bili osobni dužnici predlagatelja osiguranja, nego je osobni dužnik predlagatelja osiguranja 4.-protivnik osiguranja, koji je vlasnik i dionica, odnosno udjela, u cijelosti ili djelomično, kompanija koje su 1.-3.-protivnici osiguranja. Međutim, 4.-protivnik osiguranja nije vlasnik odnosno brodova. Također, predlagatelj nije učinio vjerojatnim da bi 4.-protivnik osiguranja bio zakupac ili brodar predmetnih brodova. Predlagatelj osiguranja nije, tvrdi sud, dokazao da je bio u poslovnom odnosu s 1.-3.-protivnikom osiguranja, već isključivo s 4.-protivnikom osiguranja. Predlagatelj osiguranja, nadalje, nije dostavio dokaze kojim čini vjerojatnim okolnosti iz kojih bi proizlazilo da 4.-protivnik osiguranja nastoji prikrivanjem ili otuđenjem svoje imovine spriječiti naplatu svoje tražbine (čl. 296. st. 1. Ovršnog zakona), a ne presumira se da postoji opasnost iz stavka 3. istog članka (prema kojem se opasnost da će predlagatelj osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine pretpostavlja ako bi se tražbina imala ostvariti u inozemstvu).

Protiv rješenja Trgovačkog suda u Rijeci predlagatelj osiguranja je podnio žalbu Visokom trgovačkom sudu u Zagrebu. U žalbi je predlagatelj osiguranja naglasio kako valja razlikovati dvije situacije. Prva je situacija o odnosu na 2.-protivnika osiguranja MALTA CROSS SHIPPING Co. (MCS), a druga situacija odnosi se na 4.-protivnika osiguranja Croatia Line d.d. MCS kao vlasnik brodova odgovara za pomorske tražbine iz čl. 878. st. 2. Pomorskog zakonika. Njemu su ispostavljene fakture preko 4.-protivnika osiguranja - Croatia line d.d. Vlasnik broda je uvijek pretpostavljeni osobni dužnik za pomorske tražbine. Druga situacija je, prema predlagatelju, solidarna odgovornost 4.-protivnika osiguranja uz odgovornost protivnika osiguranja MCS. Prema predlagatelju, 4.-protivnik osiguranja odgovara po nekoliko osnova. Mogao bi odgovarati kao nesavjesni agent po čl. 693. Pomorskog zakonika. Međutim, ako se uzme kako je općepoznato da je 4.-protivnik osiguranja stvarni vlasnik ostalih protivnika osiguranja i faktički vlasnik brodova, onda predlagatelj ne bi mogao biti u dobroj vjeri. Baš u tom slučaju ne bi postojala odgovornost 4.-protivnika osiguranja kao nesavjesnog agenta, ali bi postojala odgovornost brodovlasnika. Oba, i brodovlasnik i agent, ne bi mogli biti oslobođeni obveze, već eventualno agent. Odgovornost 4.-protivnika osiguranja mogla bi postojati i temeljem čl. 488., st. 1. Pomorskog zakonika kao naručitelja popravka broda. Ako postoji odgovornost po ovom članku, ne oslobađa se obveze brodovlasnik kao vlasnik broda na koji se odnosi pomorska tražbina, već 4.-protivnik osiguranja odgovara solidarno s brodovlasnikom. Odgovornost 4.-protivnika osiguranja mogla bi postojati i po čl. 10. Zakona o trgovačkim društvima, prema kojem član društva koji zloupotrebljava okolnost da ne odgovara za obveze društva, ne može se pozvati na to da po zakonu ne odgovara za te obveze. Predlagatelj osiguranja u žalbi dalje

ističe da činjenice što su brodovi upisani u domaći upisnik brodova, a u vlasništvu su inozemne osobe, čine vjerojatnim činjenicu da je domaća osoba brodar. Okolnost da 4.-protivnik osiguranja nema ni jedan brod u svom vlasništvu, kod niza drugih općepoznatih činjenica, čini vjerojatnim da 4.-protivnik osiguranja prikrivanjem i otuđenjem svoje imovine sprječava naplatu tražbina vjerovnika. Međutim, naglašava predlagatelj u žalbi, to je bitno samo za solidarnu odgovornost po čl. 10. Zakona o trgovačkim društvima, budući se ovdje radi o pomorskoj tražbini.

Visoki trgovački sud rješenjem je žalbu odbio kao neosnovanu.

U obrazloženju rješenja Visoki trgovački sud je naveo da predlagatelj osiguranja nije učinio vjerojatnim da je 2.-protivnik osiguranja (MCS) njegov dužnik. Tvrdnja žalitelja da su njemu ispostavljene fakture preko 4.-protivnika osiguranja Croatia Line d.d. u suprotnosti je sa sadržajem isprava koje je uz prijedlog predložio sam predlagatelj osiguranja. Osim toga, nije odlučno kome se ispostavljaju fakture. Prema čl. 296. Zakona o obveznim odnosima (NN 53/91, 73/91, 3/94 i 7/96), obvezu može ispuniti ne samo dužnik nego i treća osoba. Nema, dakle, nikakve zapreke da ugovorne strane (vjerovnik i dužnik) ugovore da vjerovnik fakturu pošalje na adresu treće osobe. Prvostupanjski sud nije odbio prijedlog zbog toga što smatra da predlagatelj nije učinio vjerojatnim postojanje svoje tražbine prema MCS iz razloga što su fakture adresirane na Croatia Line d.d. Prijedlog nije osnovan jer ni jedna priložena isprava ne ukazuje na to da je ugovore iz kojih proizlazi tražbina sklopio 2.-protivnik osiguranja MCS ili da su sklopljeni u njegovo ime. Sve narudžbe robe i usluga učinio je 4.-protivnik osiguranja Croatia Line d.d. Ni u jednoj ispravi nema oznake da je ovaj 4.-protivnik osiguranja nastupao kao agent ili u nekom drugom svojstvu u ime 2.-protivnika osiguranja MCS. Ugovor stvara prava i obveze za ugovorne strane (čl. 148. st. 1. Zakona o obveznim odnosima) a predlagatelj osiguranja nije učinio vjerojatnim da je protivnik osiguranja MCS ugovorna strana iz ugovora iz kojih proizlazi tražbina.

Visoki trgovački sud je naglasio da se, prema čl. 297., st. 1. Ovršnog zakona, radi osiguranja novčane tražbine, može odrediti svaka mjera kojom se postiže svrha takva osiguranja. Predlagatelj osiguranja ne bi se mogao namiriti iz vrijednosti broda, bez obzira što se radi o pomorskoj tražbini i što su izdaci učinjeni za brod čiji je vlasnik 2.-protivnik osiguranja MCS. Da bi to uspio morao bi protiv MCS-a ishoditi pravomoćnu sudsku odluku u svoju korist, a u ovom postupku osiguranja učiniti vjerojatnim da će u tom uspjeti; učiniti vjerojatnim da postoji njegova tražbina. Sam predlagatelj je u svom prijedlogu naveo da je popravljao brodove po narudžbama 4.-protivnika osiguranja, a 4.-protivnik osiguranja je plaćao sve troškove. Isto tako, predlagatelj osiguranja je naveo da je 4.-protivnik osiguranja naručivao radove, a predlagatelj ih izvodio i isporučivao rezervne dijelove. Prema tome, sam predlagatelj osiguranja je naveo da je bio u ugovornom odnosu s 4.-protivnikom osiguranja Croatia Line d.d. i da ima novčanu tražbinu upravo prema ovom protivniku osiguranja. Sam predlagatelj osiguranja tvrdi i dokazuje

da su brodovi "Rijeka" i "Velebit" čije zaustavljanje traži u vlasništvu 2.-protivnika predlagatelja MCS.

Visoki trgovački sud se osvrnuo i na tezu predlagatelja osiguranja o postojanju solidarne odgovornosti 4.-predlagatelja osiguranja i 2.-protivnika osiguranja. Sud je naglasio da se solidarna odgovornost ne pretpostavlja, već proizlazi iz zakona ili iz ugovora. Ni jednu mogućnost solidarne odgovornosti koju je istaknuo predlagatelj osiguranja sud nije ocijenio prihvatljivom. Sud je ponovno naglasio da ni jedna isprava ne ukazuje na to da je 4.-protivnik osiguranja nastupao kao agent 2.-protivnika osiguranja. Ugovore s predlagateljem osiguranja o isporuci opreme i rezervnih dijelova za brodove sklopio je 4.-protivnik osiguranja u svoje ime i za svoj račun.

Sud je upozorio na neprihvatljivost termina "faktični vlasnik" i "pravni vlasnik" koje koristi predlagatelj osiguranja. Ispravan termin je "vlasnik". Sva četiri protivnika osiguranja su trgovačka društva, a 4.-protivnik osiguranja Croatia Line d.d. može biti član u ostalim društvima protivnicima osiguranja (dioničar, imatelj poslovnog udjela), ali ne i njihov vlasnik.

Visoki trgovački sud je ocijenio beznačajnom tvrdnju predlagatelja osiguranja da bi 4.-protivnik osiguranja mogao odgovarati kao naručitelj popravka u smislu 448., st. 1. Pomorskog zakonika. Postojanje obveze 4.-protivnika osiguranja prema predlagatelju osiguranja nije sporno. Međutim, prema čl. 977., st. 2. Pomorskog zakonika, dužnik mora biti zakupac broda ili naručitelj iz ugovora kojeg je sklopio sa vlasnikom broda ili brodarom pa da bi se mogao zaustaviti taj brod, za tražbine koje ovaj "naručitelj" (dakle naručitelj iz ugovora kojeg je sklopio sa vlasnikom broda i brodarom) sklopi s trećim osobama. Predlagatelj osiguranja nije dokazao ni učinio vjerojatnim da je 4.-protivnik osiguranja naručitelj iz ugovora kojeg je sklopio sa vlasnikom broda 2.-protivnikom osiguranja MCS.

Visoki trgovački sud je naglasio da činjenica da su brodovi upisani u domaći upisnik brodova temeljem čl. 202., st. 2. Pomorskog zakonika ne može ukazivati na to da bi brodar bio 4.-protivnik osiguranja Croatia Line d.d. 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 (čl. 5. toč. 26. Pomorskog zakonika). Prema tome, činjenica upisa temeljem čl. 202., st. 2. Pomorskog zakonika stvara samo presumpciju da je brodar strana fizička ili pravna osoba koja je u upisnik upisana kao vlasnik broda, pa se nikako ne može presumirati da je brodar 4.-protivnik osiguranja Croatia Line d.d. Da bi bio brodar, 4.-protivnik osiguranja morao bi biti posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata, a predlagatelj osiguranja to nije dokazao niti učinio vjerojatnim.

Sud je razmotrio i pozivanje predlagatelja osiguranja na odredbu čl. 10., st. 3. Zakona o trgovačkim društvima, prema kojoj onaj tko zloupotrebljava okolnost da kao član trgovačkog društva ne odgovara za obveze društva ne može se pozvati na to da po zakonu ne odgovara za te obveze. Sud je stao na stajalište da predlagatelj osiguranja nije naveo bilo kakvu okolnost iz koje bi

proizlazilo da 4.-protivnik osiguranja Croatia Line d.d. zloupotrebljava okolnost što kao član ostalih protivnika osiguranja ne odgovara za njihove obveze. Osim toga, sud je istaknuo da to nije relevantno jer u ovom slučaju nije u pitanju odgovara li 4.-protivnik osiguranja ili ne odgovara, već može li se privremenom mjerom zaustaviti brod "Rijeka" i "Velebit" čiji vlasnik nije 4.-protivnik osiguranja, a nije ni zakupac tih brodova, a ni naručitelj iz ugovora kojeg bi sklopio s vlasnikom ili brodarom tih brodova.

Zbog svih navedenih razloga Visoki trgovački sud je odbio žalbu kao neosnovanu i potvrdio rješenje prvostupanjskog suda.

Jasenکو Marin, znanstveni novak  
Jadranski zavod HAZU

### *Summary*

#### **ARREST OF SHIP - PERSONAL DEBTOR ISSUE**

*The claimant may arrest only the ship owned by the person liable in respect of a maritime claim. When in the case of a charterer by demise of the ship or a charterer is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise or a charterer.*



## ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

### PRVE ODLUKE MEĐUNARODNOG SUDA ZA PRAVO MORA

#### INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA

Presuda od 4. prosinca 1997.

“Saint Vincent and the Grenadines”

v.

“Guinea”

- Odluka o privremenim mjerama od 11. ožujka 1998.

*Prvi postupak pred Međunarodnim sudom za pravo mora u Hamburgu pokrenut je 13. studenoga 1997. godine u slučaju uzapćenja broda “Saiga”. Država zastave broda Sveti Vincent i Grenadini podnijela je Sudu zahtjev za hitno oslobađanje broda i njegove posade, pozivajući se na članak 292. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine. Svi suci, njih dvadeset i jedan, donijeli su 4. prosinca 1997. godine jednoglasnu odluku da je Sud nadležan za rješavanje toga predmeta. Glasujući s 12 : 9 Sud je zaključio da je zahtjev prihvatljiv i da se brod i njegova posada trebaju hitno osloboditi uz uvjet polaganja razboritog pologa ili drugog novčanog jamstva. Na zahtjev Svetog Vincenta i Grenadina Sud je 1. ožujka 1998. godine donio i odluku o propisivanju privremenih mjera temeljem članka 290. Konvencije.*

Međunarodni sud za pravo mora sa sjedištem u Hamburgu glavni je forum za mirno rješavanje sporova i zahtjeva vezanih uz Konvenciju UN o pravu mora iz 1982. te svih predmeta za koje je, u nekom drugom ugovoru predviđena nadležnost toga Suda. Konstituiran je i djeluje temeljem Konvencije i Priloga VI koji je dodan uz Konvenciju - Statuta Međunarodnog suda za pravo mora. Nakon stupanja na snagu Konvencije, izbora 21 nezavisnog suca (1. kolovoza 1996. godine), te neophodnih organizacijskih priprema Sud je započeo s djelovanjem u jesen 1997. godine.

Prvi slučaj pred Sud je iznesen 13. studenoga 1997. godine u svezi sa uzapćenjem broda “Saiga” ispred obale zapadne Afrike. Sveti Vincent i Grenadi-

ni, država čiju je pogodovnu zastavu vijao brod "Saiga", pokrenula je pred Sudom postupak protiv Vlade Gvineje. Država zastave broda pozivala se na članak 292. Konvencije i tražila od Suda da naloži hitno oslobađanje broda i njegove posade. Obje države su stranke Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine.

Tanker "Saiga" nosivosti 5780 tona u vrijeme uzapćenja opskrbljivao je gorivom ribarske brodove ispred obale, a angažirala ga je naftna kompanija sa sjedištem u Ženevi (Lemania Shipping Group Ltd.). U rano jutro 27. listopada 1997. godine ušao je u gospodarski pojas Gvineje i dostavio gorivo tri- ma ribarskim brodovima pod grčkom i talijanskom zastavom, koji su imali gvinejsku dozvolu za ribarenje.

Gvinejska Vlada smatrala je punjenje rezervoara ribarskih brodova ispred obale kršenjem brojnih gvinejskih zakona, posebice onog o zabrani neovlaštenog uvoza, transporta i distribucije goriva u Gvineji. Zbog toga su brodovi gvinejske Vlade zahtijevali da se "Saiga" zaustavi. Nakon što se brod nastavio kretati, pokrenuta je potjera te je zaustavljen južno od morske granice Gvineje, u gospodarskom pojasu Sijera Leone. Nakon uzapćenja 28. listopada brod je doveden u Conakry u Gvineji i zadržan.

U skladu s gvinejskim zakonom, gvinejske vlasti su sa "Saige" iskrcale nafte u vrijednosti oko 1 milijuna US\$.

Gvineja je tvrdila da je uzapćenje izvan gvinejskog teritorija provedeno u skladu s Konvencijom, budući da su patrolni brodovi navodno primjenjivali pravo progona. Pozivala se i na odluku Vijeća sigurnosti Ujedinjenih naroda od 7. listopada 1997. godine o embargu na uvoz naftnih prerađevina u Sijeru Leone. S gvinejske strane tvrdilo se, također, da se brod i posada ne mogu osloboditi jer je potrebno provesti kazneni postupak pred gvinejskim sudom.

Zastupnici Svetog Vincenta i Grenadina pred Međunarodnim sudom za pravo mora (Nicholas Howe iz londonske tvrtke Stephenson Harwood i njegov pomoćnik Maitre Thiam iz Senegala) optužili su Gvineju za piratstvo i kršenje prava slobode plovidbe. Tvrdili su da Gvineja nije postupila u skladu s člankom 292. st 4. Konvencije koji se odnosi na hitno oslobađanje broda i posade nakon polaganja jamstva.

Gvineju su pred Sudom predstavljali hamburški odvjetnik Hartmut von Brevern (iz tvrtke Rohreke, Boys, Reme and von Werder) i Barry Alpha Oumar iz Gvineje. Oni su tražili od Suda da odbaci zahtjev Svetog Vincenta i Grenadina, tvrdeći da nisu zadovoljeni uvjeti za hitno oslobađanje predviđeni u članku 292. st.1. Konvencije. Uzapćenje i zadržavanje, prema mišljenju gvinejske strane, nije predstavljalo kršenje bilo koje odredbe Konvencije, pogotovo stoga što Gvineji nije bilo ponuđeno novčano jamstvo.

Nakon što je Sud održao rasprave 27. i 28. studenoga 1997. svi suci, njih dvadeset i jedan, jednoglasno su odlučili da Sud ima nadležnost u slučaju "Saiga" prema članku 292. Konvencije. Glasujući 12:9 Sud je zaključio da je zahtjev Svetog Vincenta i Grenadina prihvatljiv i da se brod i posada trebaju hitno osloboditi uz uvjet polaganja razboritog pologa ili novčanog jamstva - u obliku broskog tereta (nafte u vrijednosti od 1 milijuna US\$ ) i jamstva od 400 000 US\$.



Većina sudaca smatrala je uzapćenje djelovanjem u svezi s kršenjem propisa o ribolovu u gospodarskom pojasu (prema članku 73. Konvencije), te je Sud potvrdio postojanje kršenja Konvencije. Polaganje razboritog pologa činilo se neophodnim u pogledu naravi postupka hitnog oslobađanja.

Gledište manjine izraženo je u odvojenim mišljenjima nekoliko sudaca koji su smatrali da je uzapćenje izvršeno tijekom primjene gvinejskih carinskih propisa ili propisa o sprječavanju krijumčarenja. Prema njihovom mišljenju "opskrbljivanje ribarskog broda gorivom je djelatnost koja prema Konvenciji spada u nadležnost obalne države u pogledu iskorištavanja, očuvanja ili gospodarenja živim bogatstvima gospodarskog pojasa".

Nakon što je Sud donio odluku u *slučaju broj 1*, Sveti Vincent i Grenadini zatražili su izdavanje bankovnog jamstva 10. prosinca 1997. godine, a čiji oblik, zastupnik Gvineje nije smatrao "prihvatljivim" u smislu odluke Suda od 4. prosinca. Uz to, zapovjednika "Saiga" 17. prosinca Kazneni sud Gvineje kaznio je novčanom kaznom u iznosu od 15 milijuna US\$. Određeno je, također, da bi brod trebao biti zaplijenjen.

Sveti Vincent i Grenadini pokrenuli su 22. prosinca arbitražni postupak i zatražili od arbitražnog suda propisivanje privremenih mjera. Od arbitražnog suda zatraženo je i da *inter alia* okarakterizira gvinejski postupak kršenjem prava slobode plovidbe. Propisivanje privremenih mjera zatraženo je kako bi Gvineja odmah poduzela neophodne mjere da udovolji odluci Suda od 4. prosinca 1997. godine. To se posebice odnosilo na oslobađanje broda "Saiga" i njegove posade, suspendiranje odluke suda u Conakryu od 17. prosinca te odustajanje od primjene njezinih zakona u svezi s carinom i krijumčarenjem unutar gospodarskog pojasa Gvineje.

Budući da nijedna strana pri ratifikaciji Konvencije nije izabrala sredstvo za rješavanje sporova, za obje se države smatralo da prihvaćaju arbitražu arbitražnog suda.

Ipak, obje su strane smatrale da je preporučljivije da o zahtjevu Svetog Vincenta i Grenadina odluči Sud. Razmjenom pisama od 20. veljače 1998. godine složile su se da se podvrgnu nadležnosti Suda, uključujući zahtjev za propisivanje privremenih mjera. Sud je prihvatio njihov sporazum, te je zahtjev za privremenim mjerama unijet u popis slučajeva kao *slučaj "Saiga" broj 2*. Zahtjev od 22. veljače unijet je u popis slučajeva kao *slučaj "Saiga" broj 3*, a Sud će se njime baviti u travnju 1999. godine.

Tijekom dviju javnih rasprava 23. i 24. veljače 1998. godine zastupnici strana iznijeli su svoje argumente, a Sud je objavio da će odluku donijeti 11. ožujka.

Pismom od 4. ožujka zastupnik Svetog Vincenta i Grenadina izvijestio je Sud da su brod "Saiga" i zapovjednik oslobođeni. I zastupnik Gvineje potvrdio je Sudu da je Gvineja udovoljila sudskoj odluci od 4. prosinca 1997. godine.

Odluku o privremenim mjerama Sud je donio 11. ožujka 1998. nazvavši je nalogom. Svi suci, njih dvadeset i jedan, jednoglasno su, u skladu s člankom 290. st.1. Konvencije odredili "...da će se Gvineja uzdržati od poduzimanja ili

provođenja svih sudskih ili administrativnih mjera protiv broda "Saiga", njegovog zapovjednika i drugih članova posade, vlasnika ili brodara, u svezi s incidentima koji su doveli do uzapćenja i zadržavanja broda 28. listopada 1997. godine...". Preporučeno je da dvije države "... pokušaju doći do sporazuma prije konačne odluke, a u tu svrhu trebaju osigurati uzdržavanje od svih djelovanja njihovih vlasti ili brodova koji viju njihovu zastavu, a kojima bi se mogao otežati ili produbiti spor iznesen pred Sud".

Pitanje - je li nalog o privremenim mjerama bio više u korist Svetog Vincenta i Grenadina ili Gvineje - ostavlja se na prosudbu čitatelju. Važnija je, međutim, činjenica da je tim nalogom Sud donio mudru odluku usmjerenu na postizanje suradnje, a ne na održavanje spora.

O temeljnim pitanjima Sud će uskoro odlučivati u *slučaju "Saiga" broj 3*. Postupanje u prva dva slučaja ipak već pokazuje da Međunarodni sud za pravo mora predstavlja kompetentan forum za brzo rješavanje slučajeva vezanih i uz vrlo složena pitanja.

(The International Journal of Shipping Law,  
September 1998, Part 3, pp. 197-203)

**Marina Vokić Žužul, mlađi asistent**  
*Jadranski zavod HAZU*

## ODGOVORNOST KRCATELJA KOD PRIJEVOZA OPASNOG TERETA MOREM

HOUSE OF LORDS

Presuda od 22. siječnja 1998.

“Effort Shipping Co. Ltd.”

v.

“Linden Management S.A. “ i ostali  
(Brod “Giannis NK“)

Vijeće: Lord Goff of Chiveley, Lord Lloyd of Berwick, Lord Steyn, Lord Cooke of Thorndon and Lord Clyde

*Izraz “opasan teret” iz članka IV stavka 6. Haških pravila je dobio šire značenje koje nije ograničeno samo na terete eksplozivne ili upaljive prirode. Teret može biti opasan i ako nije opasan samo po brodu nego i ako je opasan za ostale terete koji se nalaze na brodu.*

U luci Dakar je 18. studenog 1990. godine na tužiteljev brod “Giannis NK” ukrcao teret kikirikija u brodsko skladište broj 4. U ostalim brodskim skladištima nalazio se teret brašna ukrcao u prethodnim ukrcajnim lukama Lome i Abidjan. Brod je stigao do prve iskrcajne luke San Juan u Puerto Ricu, gdje je iskrcao dio tereta. Zatim je nastavio plovidbu do luke Rio Haina u Dominikanskoj Republici gdje je trebao iskrcati preostali dio tereta. Kad je stigao na odredište brod je pregledala poljoprivredna inspekcija. Na brodu su otkriveni Khapra insekti<sup>1</sup>. Brod je dezinficiran dva puta, ali štetni insekti su se i dalje nalazili na brodu. Stoga je naređeno da brod napusti luku sa preostalim teretom.

Brod je otplovio nazad u San Juan gdje su stručnjaci iz SAD potvrdili postojanje Khapra insekta na brodu. Od brodovlasnika je zatraženo da vrati teret u zemlju porijekla ili da izbaci teret 25 milja od mora. Uz to je naređeno da sljedeći plovidbeni pothvat može napraviti tek poslije dva i pol mjeseca.

Brodovlasnici su tužili krcatelja za troškove kašnjenja i dezinficiranja tereta. Naveli su da je teret kikirikija bio opasan jer se u njemu nalazio Khapra

<sup>1</sup> Khapra insekt potječe iz tropskih krajeva. U odgovarajućim uvjetima se ubrzano razmnožava i napada terete koji sadrže hranjive sastojke. Većina zemalja poduzima mjere koje sprječavaju ulazak Khapra insekta na svoj teritorij.

insekt. Insekt je prouzročio fizičku štetu brodu koji je bio u karanteni i morao se dezinficirati, a također i teretu koji je bačen u more. Nadalje su tvrdili da im je krcatelj obavezan nadoknaditi troškove na osnovu članka IV stavka 6. Haških pravila koja su inkorporirana u teretnici.

Članak IV stavak 6. Haških pravila glasi:

*Upaljivu, eksplozivnu ili opasnu robu, na čije krcanje prijevoznik, zapovjednik odnosno prijevoznikov agent ne bi bili pristali da su znali za njenu opasnu prirodu odnosno svojstvo, može prijevoznik u svako doba i prije iskrcaja bilo gdje istovariti ili uništiti odnosno učiniti je neškodljivom, bez obveze na odštetu, a krcatelj ove robe bit će odgovoran za svaku štetu i troškove, koji posredno ili neposredno nastanu ili proizađu uslijed njihovog ukrcaja...*

Krcatelj je svoju obranu zasnivao na dvije osnove. Prvo je naveo da se teret ima smatrati opasnim samo u smislu članka IV stavka 6. Haških pravila, odnosno ako je prouzročio direktnu fizičku štetu. Dokazivao je da opasnost nije nastala od tereta kikirikija i da je šteta nastala zbog prijevoznikove odluke da teret izbaciti u more umjesto da teret vrati u zemlju porijekla.

Drugo, tvrdio je da je njegova odgovornost ograničena po članku IV stavku 3. Haških pravila koji glasi:

*Krcatelj ne odgovara za gubitak ili za oštećenje, koje prijevoznik ili brod pretrpi i koji nastanu ili proizađu iz bilo kojeg uzroka, ako u tome nema djela, krivnje ili nepažnje krcatelja, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi.*

Drugim riječima članak IV stavak 6. nameće obvezu samo kad je krcatelj znao ili je morao znati da postoji rizik od štete.

Prvostupanjski sud je podržao navode tužitelja. Tuženik se žalio pa je spor dospio pred Žalbeni sud. Žalbeni sud je odbio krcateljevu žalbu. Spor je nakon toga dospio pred vijeće Kuće Lordova.

Vijeće Kuće Lordova je potvrdilo odluku žalbenog suda i odbilo krcateljevu žalbu. Lord Lloyd je naveo da se izrazu "opasan teret" u članku IV stavu 6. mora dati šire značenje koje ne smije biti ograničeno samo na teret eksplozivne ili upaljive prirode. Stoga teret može biti opasan čak i ako nije opasan po sam brod. Teret kikirikija je bio opasne prirode jer je postojala mogućnost gubitka ostalog tereta koji se nalazio na brodu. Nadalje, Vijeće je zaključilo da članak IV stavak 6. Haških pravila nameće krcatelju strogu odgovornost u odnosu na krcanje opasnog tereta bez obzira na pogrešku ili nepažnju. Lord Lloyd je zaključio da je to samostalna odredba koja pokriva specifičnu materiju opasnih tereta. Ta odredba ni izričito ni indirektno ne podliježe odredbi članka IV stavka 3.

(Lloyd's Law Reports, Part 4 (1998) Vol. 1 p. 337)

## BILJEŠKA

I *common law* i *statut law* sadrže odredbe o odgovornosti stranke za gubitak prouzročen zbog prijevoza opasnog tereta. Po *common law* krcatelj prešutno jamči da roba nije opasna osim ako prijevoznik zna ili mora znati da je dotična

roba opasna. Po Merchant Shipping Actu iz 1894. godine pošiljka opasne robe ima se smatrati odgovarajućom ako krcatelj posebno označi prirodu robe na vanjskom omotu svakog paketa. Osim toga, krcatelj mora dati pismenu napomenu o opasnoj prirodi robe brodovlasniku ili zapovjedniku broda. Za kršenje ove obveze u navedenim slučajevima predviđene su kazne, a isto tako i za slučajeve kad je opasna roba ukrcana pod krivim opisom.

Nadalje, Merchant Shipping Act propisuje da zapovjednik broda može izbaciti iz broda opasan teret ili tražiti naputke od Pomorskog suda kako raspolagati s robom koja nije propisno označena, a tijekom plovidbe se otkrilo da je opasnog karaktera.

Odredbе koje se odnose na opasan teret sadržane su u Haško - Visbijskim pravilima iz 1968. godine u članku IV stavku 6. Tako se opasna roba definira kao "upaljiva, eksplozivna ili opasna roba". Unatoč toj definiciji precizan opseg termina "opasan teret" izazvao je mnogo sporova.

Prava i obveze krcatelja i prijevoznika variraju ovisno o prijevoznikovu subjektivnom ili objektivnom znanju o opasnoj prirodi tereta. Po *common law* krcateljovo jamstvo o prikladnosti robe za prijevoz ovisi o tome kad je prijevoznik znao ili kad je bilo razumljivo da prijevoznik zna za opasnu prirodu tereta. Ako ni krcatelj ni prijevoznik nisu znali da je teret opasan, sud je držao da je krcateljeva garancija apsolutna.

Ako prijevoznik nije bio upoznat s prirodom i osobinama tereta on tada može iskrcati robu na bilo kojem mjestu. Krcatelj će biti odgovoran za svu štetu i troškove koji su direktno ili indirektno nastali iz takvog tereta.

Kao i Haško - Visbijska pravila, Hamburška pravila također reguliraju krcateljeve obveze. Kao osiguranje da će opasan teret biti odgovarajuće potvrđen i označen, Hamburška pravila određuju obvezu krcatelju da obavijesti prijevoznika o opasnoj prirodi robe i mjerama opreza koje treba poduzeti. Kao rezultat toga, krcatelj radije daje apsolutno prešutno jamstvo po Hamburškim pravilima nego po Haško - Visbijskim pravilima gdje je odgovornost određena ovisno o znanju krcatelja. Kad je prijevoznik upoznat s opasnim osobinama robe i prihvati tu robu, smatra se da je prijevoznik prihvatio rizik prijevoza takve robe. Kad su odgovarajuće mjere poduzete, ne samo za robu koja je navedena u ugovoru nego i za onu robu koja je stvarno ukrcana, prijevoznik će biti odgovoran za svaki gubitak jer zna za rizik. Slažući se s prijevozom takvog tereta prijevoznik je taj rizik prihvatio. Međutim, ako je opis tereta u ugovoru bio takav da prijevoznik nije mogao čekivati da će morati poduzeti dodatne mjere opreza, tada će krcatelj biti odgovoran za štetu ili gubitak na temelju prešutnog jamstva. Isto tako će krcatelj biti odgovoran i ako prijevoznik nije bio upoznat s opasnim teretom.

Ako je prijevoznik morao poduzeti mjere opreza zbog opasnog tereta, a to nije uradio, krcatelj neće biti odgovoran za gubitak ili štetu koju prouzroči ukrcani teret.

Članak IV stavak 6. Haško - Visbijskih pravila daje prijevozniku pravo da iskrca bilo kada tijekom putovanja teret opasne prirode koji je ukrcan bez njegovog odobrenja ili znanja. U toj situaciji će krcatelj biti odgovoran za sve

posljedice koje nastanu prema prijevozniku i trećima. Hamburška pravila predviđaju situaciju kada prijevoznik zna za opasne osobine robe. Tada prijevoznik može samo iskrcati, uništiti ili vratiti robu ako je postala opasna po život ili imovinu. U toj situaciji prijevoznik nije odgovoran za krcateljeve gubitke.

Posljedica ovakve odluke je da se krcatelj ne može više pozivati na činjenicu da nije bilo krivnje ili nepažnje u odgovoru na prijevoznikeve zahtjeve za naknadu gubitka ili štete. Dok je u prošlosti činjenica nedostatka znanja o opasnim svojstvima tereta štitila i krcatelja i prijevoznika, danas štiti samo prijevoznika. Može izgledati iznenađujuće da iako je IMO već kategorizirao širok spektar tereta koji se smatraju opasnim, stroga odgovornost bi trebala pokriti i terete koji nisu opasni samo za brod već i za ostale terete koji se nalaze na brodu.

Ova sudska odluka predstavlja realnu analizu rizika koje prihvaća brodovlasnik u prijevozu tereta sa nepoznatim osobinama.

Dino Pinjo, znanstveni novak  
*Jadranski zavod, HAZU*

## OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA ZA GUBITAK TERETA

COURT OF APPEAL

Presuda od 15. srpnja 1997.

(Brod "River Gurara")

Vijeće: Lord Justice Hirst, Lord Justice Phillips and Lord Justice Mummery

*Ograničenje odgovornosti brodovlasnika se ne određuje po broju ukrcajnih kontejnera već po broju koleta ili jedinica sadržanih u kontejneru. Ako odredbe u teretnici nalažu drugačije smatraju se bez učinka temeljem članka III. stavka 8. Haških pravila.*

Tijekom putovanja iz Afrike u Europu, dana 26. veljače 1989. godine na tuženikovom brodu "River Gurara" došlo je do kvara na pogonskom stroju i brod se nasukao na portugalsku obalu. Odmah nakon nasukanja brod je potonuo. Bilo je ljudskih žrtava, a cjelokupni teret je potonuo.

Većina tereta se nalazila u kontejnerima koje je krcatelj ukrcao prije nego ih je isporučio tuženicima ili njihovim agentima. Teret je ukrcao po U. K. West Africa vrsti teretnice. Po toj vrsti teretnice prijevoz tereta je reguliran pravilima luke ukrcaja koja uključuju Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila i teretnici, iz 1924. godine (Haška pravila).

Članak IV. stavak 5. Haških pravila glasi:

*Ni prijevoznik ni brod nisu ni u kom slučaju odgovorni za gubitak ili oštećenje na robu ili u vezi s robom za svotu koja prelazi 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici ili odgovarajućim iznosom u nekoj drugoj valuti, osim ako je krcatelj prirodu ili vrijednost robe naznačio prije ukrcaja i ako je ovo očitovanje bilo unijeto u teretnicu.*

Klauzula 9 teretnice predviđa inter alia:

*Ako prijevoznik ili netko u njegovo ime nije zapakirao ili popunio kontejner ... (B) usprkos bilo kojoj pravnoj odredbi kontejner će se smatrati paketom ili jedinicom pakiranja čak i ako se upotrebljava za ujedinjavanje roba...*

Vlasnici tereta (tužitelji), pokrenuli su postupak pred engleskim Prvostupanjskim sudom – Pomorskim odjelom.

Tuženici su tvrdili da su imali pravo ograničiti svoju odgovornost na "100 funti sterlinga po koletu ili jedinici" po članku IV. stavku 5. Haških pravila. Dokazivali su da iako se u većini teretnica nalazi izraz "kontejner navodno

sadrži” određeni broj jedinica kao što su palete, gajbe, sanduci, kartonske kutije, bale i vreće, kontejner se treba smatrati pojedinčnim paketom u smislu članka IV. stavka 5. Haških pravila. Tuženici se u svojim navodima pozivali i na klauzulu 9 (B) teretnice.

Tužitelji su naveli da je klauzula 9 (B) ništavna po članku III. stavka 8. Haških pravila koji propisuje:

*Svaka klauzula ... u ugovoru o prijevozu, kojima se prijevoznik ili brod oslobađaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s teretom nastalo uslijed nepažnje, krivnje ili neispunjenja dužnosti ili obveza, iz ovog člana, ili kojima je njihova odgovornost umanjena ... bit će ništavi, nepostojeći i bez učinka.*

Sudac prvostupanjskog suda Colman je zaključio da je broj koleta unutar kontejnera osnova za određivanje ograničenja odgovornosti. Držalo se da je jedan od ciljeva ograničenja odgovornosti po Haškim pravilima sprječavanje brodovlasnika u namjeri da stavi u teretnicu klauzule kojima bi se odgovornost ograničila do nesrazmjerno niskih iznosa.

Brodovlasnici su se žalili i spor je dospio pred Žalbeni sud.

U žalbi su naveli da ako priroda i vrijednost tereta unutar kontejnera nije posebno označena, ograničenje odgovornosti bi trebalo vezati uz kontejner. Brodovlasnika bi također trebalo izvjestiti o broju koleta unutar kontejnera tako da on može potvrditi svoju odgovornost. Iz navedenog slijedi da ako su manje jedinice pakiranja sadržane u većim jedinicama pakiranja, odgovarajuća jedinica pakiranja po kojoj se određuje ograničenje odgovornosti je ona veća. Prema tome, u ovom slučaju kontejner je odgovarajuća jedinica pakiranja po kojoj se određuje ograničenje odgovornosti.

Žalbeni sud je odbacio taj argument. Pitanje provjere se nije pojavljivalo još od početka rada na stvaranju Haških pravila. Naime, stavak 3., stavak 4. i stavak 5. članka III. Haških pravila propisuju okolnosti kad brodovlasnik nije u mogućnosti provjeriti broj ukrcanih paketa.

Tužitelji su naveli da je u vrijeme kad je Konvencija zaključena (1924. godine), iznos od 100 funti sterlinga predstavljao realan iznos za prosječnu vrijednost ukrcanog paketa. Primjeniti isti iznos na veliki kontejner bi omogućilo brodovlasniku da ograniči svoju odgovornost na iznose koji bi u usporedbi sa prosječnom vrijednošću ukrcanog paketa bili apsurdno niski.

To je prihvaćeno i žalbeni sud je zaključio da po Haškim pravilima koleta ili jedinice koje su sadržane u kontejneru predstavljaju relevantnu osnovu za određivanje odgovornosti.

(Lloyd's Law Reports, Part 3 (1998) Vol. 1, p.225)

Dino Pinjo, znanstveni novak  
Jadranski zavod HAZU



## TKO JE PRIJEVOZNIK PREMA KANADSKOM PRAVU: NARUČITELJ ILI VLASNIK BRODA?

Canada, Federal Court, Trial Division  
Presuda No T-2403-81 od 20. svibnja 1997.  
Union Carbide Co.  
v.  
Fednav Ltd.  
(Brod "Hudson Bay")

*Kada nema izričito preuzete obveze naručitelja da izvrši prijevoz, smatra se da je prijevoznik brodovlasnik, te da zapovjednik i naručitelj izdaju i potpisuju teretnice u ime i za račun brodovlasnika. Jedini izuzetak postoji u slučaju kad se prema okolnostima slučaja nedvojbeno može zaključiti da je naručitelj preuzeo na sebe obvezu izvršenja prijevoza.*

Tužitelji su krcatelj i primatelji tereta sintetičkog ljepila ukrceanog u Montrealu, a predanog u Bangkoku i Manili. Teret je ukrcean na brod "Hudson Bay" prema teretnici datiranoj 5. siječnja 1979. Tužitelj Union Carbide je bio krcatelj tereta.

Primatelji su bili kupci na temelju c.i.f. Bangkok i c.i.f. Manila uvjeta. Union Carbide je zaključio ugovor o prijevozu s Federal Commerce na temelju zaključnice (*booking note*). Prema klauzuli 2 te zaključnice, Federal Commerce je preuzeo obvezu da osigura prostor za teret Union Carbide-a na jednom ili dva broda koji će biti naknadno imenovani. Dana 30. listopada 1978. godine Federal Commerce je imenovao brod "Hudson Bay", liberijskog vlasnika Bona Maritime, kojega je Federal Commerce uzeo u *time charter* na temelju New York Produce Exchange (NYPE) uvjeta. Teret je predan Federal Commerce-u u luci Montreal u periodu između 1. studenog i 12. prosinca 1978. Ukrcaj tereta završen je 5. siječnja 1979. godine, kada su izdane teretnice. Na prednjoj strani teretnice, u gornjem desnom uglu, bilo je sadržano ime Federal Commerce and Navigation Ltd. (Fednav) s adresom u Montrealu. Teretnice su bile izdane i potpisane od strane Federal Commerce "kao agent po ovlaštenju zapovjetnika" (*by authority of master as agent only*). Klauzula 2 teretnice sadržavala je odredbu prema kojoj je ugovor sadržan u teretnici sklopljen između krcatelja i brodovlasnika imenovanog u teretnici.

Teret je predan primateljima oštećen i tužitelji su podnijeli tužbu protiv Fednav Ltd. zahtijevajući naknadu štete. Brodovlasnik, Bona Maritime, bio je naveden u tužbi kao tuženi, ali mu tužba nikada nije bila predana i u postupku pred sudom nije figurirao kao stranka u sporu.

Sporna pitanja u ovom slučaju su bila: je li Union Carbide bio ovlašten pojaviti se kao tužitelj; je li Fednav bio odgovoran kao prijevoznik; je li Fednav bio odgovoran za loše slaganje tereta i jesu li tužitelji dokazali štetu. Ovaj komentar bit će ograničen na centralno pitanje u ovom slučaju, a to je je li Fednav bio ugovorno odgovoran kao prijevoznik.

Prilikom odlučivanja, sud se oslanjao na odluke Vrhovnog suda Kanade u slučajevima *Paterson Steamship Limited v. Aluminum Company of Canada Limited*<sup>1</sup> i *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals and Minerals Corporation*<sup>2</sup>, gdje se također radilo o ugovorima o *time charter-u* zaključenima na temelju NYPE uvjeta. U ova dva slučaja Vrhovni sud je zauzeo stajalište da, kada nema izričito preuzete obaveze naručitelja broda da izvrši prijevoz, smatra se da je prijevoznik brodovlasnik, te da zapovjednik i naručitelj broda izdaju i potpisuju teretnice u njegovo ime i za njegov račun. Jedini izuzetak postoji u slučaju kada se prema okolnostima slučaja nedvojbeno može zaključiti da je naručitelj broda preuzeo na sebe obvezu da izvrši prijevoz tereta.

U konkretnom slučaju, sud je zauzeo stav da Federal Commerce nije preuzeo takvu obvezu. Prema mišljenju suda zaključnica nije sadržavala obvezu da Federal Commerce izvrši prijevoz, jer je klauzula 1 zaključnice samo predviđala obvezu rezerviranja prostora za teret Union Carbide-a. Sud je također zauzeo stajalište da je Federal Commerce izdao teretnice kao agent po ovlaštenju zapovjednika u skladu s klauzulom 8 *charter party-ja*. Sud se pozvao na slučaj *The Rewia*<sup>3</sup>, kako bi podupro svoj stav da čak i da Federal Commerce kao naručitelj nije dobio ovlaštenje od zapovjednika da potpiše teretnice, smatra se da je zapovjednik prešutno dao takvo ovlaštenje, ako je, znajući za postojanje teretnica, pristao izvršiti prijevoz tereta. Ključni dokaz da Fednav Commerce nije djelovao kao prijevoznik, prema mišljenju suda, nalazi se u klauzuli 2 teretnice. To je klauzula o identitetu prijevoznika (*demise clause*) kojom je predviđeno da su stranke ugovora o prijevozu sadržanom u teretnici vlasnik tereta i brodovlasnik.

Sud je zaključio da, usprkos tome što je Federal Commerce naveden kao prijevoznik u teretnici, na temelju tumačenja ugovora o prijevozu u njegovoj cjelovitosti, prijevoznik nije Federal Commerce, već je to osoba s kojom je ugovor o prijevozu zaključen. Sud je zauzeo stajalište da je prema sadržaju klauzule 2 teretnice, ta osoba vlasnik broda na kojem je teret bio ukran.

Sud je odbio argument tužitelja da su brodovlasnik i Federal Commerce solidarno odgovorni kao prijevoznici. Tužitelji su tvrdili da brodovlasnik

---

<sup>1</sup> (1951) S.C.R. 852.

<sup>2</sup> (1980) AMC 2288.

<sup>3</sup> (1991) 2 Lloyd's Rep. 325 (C.A.).

treba biti odgovoran kao prijevoznik, budući da je Federal Commerce izdao teretnice po ovlaštenju brodovlasnika, dok je Federal Commerce također prijevoznik na temelju sadržaja zaključnice i činjenice da je Federal Commerce izdao teretnice. Argumenti tužitelja bili su inspirirani teorijom poznatog kanadskog profesora Tetleyja prema kojoj se, kada se teret prevozi brodom koji se nalazi pod *time charter-om*, radi o jednoj vrsti zajedničkog pothvata (*joint venture*) između naručitelja i brodovlasnika, te, prema tome, oni trebaju biti solidarno odgovorni kao prijevoznici za izvršenje prijevoza. Sud je kao primjer takvog stajališta naveo nedavnu presudu istog suda u slučaju *Canastrand Industries Ltd. v. Ship "Lara S"*<sup>4</sup>, koji je prihvatio stajalište prof. Tetleyja. Sud se u ovom slučaju nije suglasio s tim stajalištem, jer bi to bilo u suprotnosti s presudama Vrhovnog suda u *Paterson Steamships* i *Aris Steamship*, a osim toga, prema mišljenju suda, za postojanje ugovora o zajedničkom pothvatu potrebna je suglasnost i volja stranaka, koja ne postoji u slučaju ugovora o *time charter-u*.

Sud je u zaključku presude naveo da Federal Commerce nije bio stranka u ugovoru o prijevozu sadržanom u teretnici, te da je prijevoznik bio Bona Maritime, a ne Federal Commerce.

(American Maritime Cases (1998), p.429)

## BILJEŠKA

U navedenoj presudi sud je zauzeo stav u vezi nekoliko pitanja koja spadaju u najsloženije probleme u pomorskom pravu uopće, kao što su ovlaštenje naručitelja da potpiše teretnicu u ime brodovlasnika, identitet prijevoznika, valjanost klauzule o identitetu prijevoznika i solidarna odgovornost naručitelja i brodovlasnika. Dok se za neke argumente suda može priznati da su uvjerljivi, neki od argumenata teško da mogu izdržati pritisak kontraargumenata.

### *Ovlaštenje naručitelja da potpiše teretnicu*

Prema kanadskom pravu, kod prijevoza brodom koji je pod *time charter-om*, brodovlasnik se u principu smatra odgovornim kao prijevoznik iz teretnice koju potpiše zapovjednik ili naručitelj po ovlaštenju zapovjednika. Međutim, ovo pravilo nije bez izuzetaka. Pitanje identiteta prijevoznika je činjenično pitanje koje zavisi od okolnosti u svakom konkretnom slučaju. Naručitelj će biti odgovoran kao prijevoznik ako izda teretnicu u svoje vlastito ime, npr. ako je teretnica izdana na formularu naručitelja i potpisana u njegovo ime.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> (1993) 2. F.C. 553.

<sup>5</sup> *Conticorp v. Cormrants Bulk Carriers* 1985 AMC 1944 (Fed. C.A.); *N. Marine v. Carling O'Keefe Breweries* (1990) 1 F.C. 483.

U ovom slučaju, teretnica je bila izdana i potpisana od strane Federal Commerce "kao agenta po ovlaštenju zapovjednika". Međutim, iz presude se jasno ne vidi je li zapovjednik svarno ovlastio naručitelja da potpiše teretnicu. Tužitelji su tvrdili da ne postoje dokazi da je zapovjednik ovlastio Federal Commerce da potpiše teretnice, dok je sud kao dokaz da je postojalo takvo ovlaštenje naveo pismo koje je zapovjednik uputio na adresu Fedmar International, agenta Federal Commerce-a u Detroitu. Tužitelji su pak tvrdili da se to pismo odnosi samo na teret iz Detroita. Umjesto da razjasni ovo pitnje, sud se oslonio na englesku sudsku praksu (koja nije obvezujuća za kanadske sudove),<sup>6</sup> kako bi opravdao svoj zaključak da je prema klauzuli 8 NYPE formulara naručitelj ovlašten da sam potpiše teretnice u ime brodovlasnika, umjesto da ih prezentira na potpis zapovjedniku.

Iako je u praksi uobičajeno da naručitelj potpisuje teretnice "za zapovjednika" (*for the master*) bez izričitog ovlaštenja zapovjednika, to ne mora značiti da je brodovlasnik obavezan takvim potpisom. Tako npr. prema američkom pravu naručitelj može obvezati brodovlasnika svojim potpisom samo ako je dobio izričito ovlaštenje od strane brodovlasnika.<sup>7</sup> Također, klauzula 30 NYPE formulara iz 1993. godine izričito predviđa da naručitelj može potpisati teretnice u ime zapovjednika uz prethodno pismeno ovlaštenje brodovlasnika. To znači da će naručitelj biti neposredno odgovoran iz teretnice ako potpiše teretnicu bez takvog ovlaštenja, čak i ako u potpisu navede da potpisuje "za zapovjednika".

### *Tko je prijevoznik?*

Centralno pitanje u ovom slučaju je tko je zaključio ugovor o prijevozu s Union Carbide-om: Federal Commerce ili Bona Maritime. Odgovor na ovo pitanje treba najprije potražiti u načinu na koji je ugovor zaključen. Union Carbide je zaključio s Federal Commerce-om ugovor na temelju zaključnice kojom je Federal Commerce preuzeo obvezu da rezervira prostor na brodu za teret Union Carbide-a. Krucijalno pitanje je da li je Federal Commerce na temelju potpisa zaključnice i izdavanja teretnice preuzeo obvezu da preveze teret Union Carbide-a. Prema mišljenju suda, odgovor na ovo pitanje je negativan zato što zaključnica ne sadrži direktnu obvezu prijevoza tereta. U svezi s ovim postavlja se pitanje načina na koji se zaključuje ugovor o prijevozu i karakter zaključnice.

U načelu, ugovor o prijevozu stvari brodom ne mora biti zaključen u pismenom obliku: razmjena teleksa, zaključnica, ili čak sama činjenica prihvaćanja tereta na prijevoz može biti dovoljna za postojanje ugovora. Stranke mogu zaključiti ugovor o prijevozu na osnovu zaključnice koja sadrži samo osnovne elemente ugovora, kao što su podaci o krcatelju i prijevozniku, luci ukrcaja i luci iskrcaja, podaci o teretu i vozarini. Dakle, kada su

<sup>6</sup> The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep. 185 (Q.B.); The Rewia (1991) 2 Lloyd's Rep. 325 (C.A.).

<sup>7</sup> Procter & Gamble v. Fort Crasser (1992) AMC (E.D. La); Daval Investors v. M/V Kamtin (1995) AMC 151 (N.D. Florida).

Union Carbide i Federal Commerce potpisali zaključnicu, oni su u stvari zaključili ugovor o prijevozu u kojem se Federal Commerce predstavio kao prijevoznik. Obveza Federal Commerce-a da rezervira prostor na brodu mora se tumačiti kao obveza prijevoza tereta vlastitim brodom ili brodovima drugih kompanija “u skladu s uvjetima klauzule 6”, koja je bila, u stvari, klauzula sadržana u standardnom obrascu teretnice Federal Commerce-a.

Činjenica da su Union Carbide i Federal Commerce zaključili ugovor o prijevozu na temelju zaključnice ne mora biti odlučna za identifikaciju prijevoznika. Nakon što je ugovor o prijevozu zaključen i teret predan na prijevoz, uobičajeno je da prijevoznik izda krcatelju teretnicu. Iako teretnica sama ne predstavlja ugovor o prijevozu, ona se obično smatra najboljim dokazom tog ugovora i u tom smislu ima jaču dokaznu snagu od svih prethodno izdanih dokumenata. Kada se pojavi problem identiteta prijevoznika, teretnica igra ključnu ulogu u rješavanju tog problema. U ovom slučaju, glavni argument suda bila je klauzula o identitetu prijevoznika u teretnici, koja je identificirala vlasnika broda kao prijevoznika, tako da je sud zaključio da je obveza prijevoza iz klauzule 6 zaključnice predstavljala u stvari obvezu vlasnika broda.

#### *Valjanost klauzule o identitetu prijevoznika*

Valjanost ove klauzule je diskutabilna u pomorskom pravu. Ona se smatra valjanom u engleskom pravu, ali je situacija bitno drugačija u većini ostalih nacionalnih prava.<sup>8</sup> Prije ovog slučaja kanadska sudska praksa nije priznavala valjanost ove klauzule.<sup>9</sup> Međutim, nakon ovog slučaja njezina valjanost je priznata najmanje u još jednom slučaju<sup>10</sup>, tako da je sada situacija u kanadskom pravu u tom pogledu nejasna.

#### *Solidarna odgovornost naručitelja i brodovlasnika*

U nekim prethodnim presudama kanadski sudovi su prihvatili mogućnost solidarne odgovornosti naručitelja i brodovlasnika kada nije jasno tko je od njih prijevoznik, pod utjecajem teorije prof. Tetleyja o *time charter-u* kao zajedničkom pothvatu naručitelja i brodovlasnika.<sup>11</sup> U ovom slučaju sud je odbacio takvu mogućnost.

Teorija ne može biti valjana osnova za sudsku presudu, ako nije potkrijepljena činjenicama i ako ne postoji pravna osnova. U pogledu pravne osnove, solidarna odgovornost naručitelja i brodovlasnika proturiječi definiciji prijevoznika u Haškim pravilima, koja preciziraju da definicija prijevoznika “uključuje vlasnika ili naručitelja”. Jezično tumačenje ove definicije

---

<sup>8</sup> Vidi: Č. Pejović, “The Problem of Validity of Identity of Carrier Clauses” (1995) *European Transport Law*, vol. XXX, 297.

<sup>9</sup> Canadian Clockner Ltd. v. D/S Flint (The Mica) (1973) 2 *Lloyd's Rep.* 478; Conticorp v. Cormorant Bulk Carriers 1985 AMC 1944 (Fed. C.A.).

<sup>10</sup> Jian Sheng v. Great Tempo 1998 AMC 1864 (Fed. C.A.).

<sup>11</sup> Canastrand Industries v. The Lara S (1993) 2 *F.C.* 553.

ukazuje da može postojati samo jedan prijevoznik, brodovlasnik ili naručitelj, te da nema mjesta njihovoj solidarnoj odgovornosti.

S druge strane, postoje određeni argumenti koji govore u prilog solidarne odgovornosti brodovlasnika i naručitelja. Solidarna odgovornost brodovlasnika i naručitelja može biti opravdana u slučaju kada tužitelju nije jasno tko je od njih dvojice prijevoznik. Neke činjenice mogu ukazivati na to da je brodovlasnik prijevoznik, dok druge činjenice mogu ukazivati na naručitelja kao prijevoznika. Takav je npr. slučaj kada teretnica potpisana od zapovjednika sadrži u zaglavlju ime naručitelja. U tom slučaju tužitelj ima osnove da tuži brodovlasnika, jer je ovaj odgovoran za ugovore koje zaključi njegov zapovjednik, ali također postoji osnova da se tuži naručitelj, jer se ovaj predstavio kao prijevoznik izdajući teretnicu na svojem formularu.

Pitanje solidarne odgovornosti brodovlasnika i naručitelja treba odvojiti od prava tužitelja da tuži obje stranke. Solidarna odgovornost brodovlasnika i naručitelja bi podrazumijevala da su brodovlasnik i naručitelj individualno odgovorni za izvršenje obveza iz ugovora o prijevozu, te da je korisnik prijevoza ovlašten da tuži bilo koga od njih u slučaju neizvršenja obveza. Prema našem mišljenju, solidarna odgovornost brodovlasnika i naručitelja nije pravno zasnovana, jer bi ona bila suprotna tekstu Haških pravila, prema kojem je kao prijevoznik odgovorna jedna osoba, "brodovlasnik ili naručitelj".

S druge strane, mislimo da bi tužitelj imao pravo tužiti obje stranke u situaciji kada nije jasno koja od njih je odgovorna. Iako krcatelj i primatelj mogu imati bogato iskustvo u pomorskoj trgovini, ipak ne bi bilo razumno i opravdano na njih prebaciti teret utvrđivanja identiteta prijevoznika, čak i ako bi oni bili spremni baviti se time, jer je to u praksi vrlo teško i često nemoguće, zato što oni često nemaju pristupa dokumentima koji su ključni za utvrđivanje identiteta prijevoznika. Tužeći zajednički brodovlasnika i naručitelja, u situaciji kada nije jasno tko je od njih prijevoznik, tužitelj izbjegava rizik da tuži pogrešnu osobu, a teret identifikacije prijevoznika se prebacuje na sud. Osim toga, time se omogućava pravedna raspodjela odgovornosti između brodovlasnika i naručitelja, u skladu s uvjetima *charter party*-ja.

Prof.dr. Časlav Pejović  
Kyushu University, Japan

## IMAJU LI UVIJEK KALUZULE O IDENTITETU PRIJEVOZNIKA PRAVNI UČINAK U ENGLESKOM PRAVU?

Queens Bench Division (Commercial Court)

Presuda od 10, 11, 13. i 16. ožujka 1998.

Sunrise Maritime Inc.

v.

Uvisco Ltd.

(Brod "The Hector")

*Za utvrđivanje odgovorne osobe iz teretnice (brodovlasnik ili naručitelj iz brodarskog ugovora) najveći značaj ima navod u zaglavlju teretnice u kojem se označava prijevoznik. Ta činjenica ima veću dokaznu snagu od činjenice da je teretnica potpisana od zapovjednika kao službenika brodovlasnika i od činjenice da teretnica sadrži klauzulu o identitetu prijevoznika.*

*Teretnica potpisana od zapovjednika obično obvezuje brodovlasnika, ali to ne mora nužno biti tako. Klauzula o identitetu prijevoznika ostavlja mogućnost da se, usprkos njenom sadržaju, netko drugi, osim brodovlasnika, smatra prijevoznikom.*

Sunrise Maritime Inc. iz Liberije (brodovlasnik) sklopio je 21/22. siječnja 1998. s američkom kompanijom US Express Lines (USEL) (naručitelj) brodarski ugovor na vrijeme (ugovor o *time charter-u* broda "Hector").

Nakon zaključenja navedenog ugovora o *time charter-u*, naručitelj je 22./23. siječnja 1998., u svezi s istim brodom, sklopio podbrodarski ugovor (ugovor o *sub-charter-u*) s engleskom kompanijom Uvisco Limited (podnaručitelj) radi prijevoza čeličnih limova iz Rusije u Gvatemalu.

Ugovor o *time charter-u* je bio zaključen na temelju NYPE formulara, dok je ugovor o *sub-charter-u* zaključen na temelju GENCON formulara. Ugovorom o *sub-charter-u* je bilo predviđeno da se izdaju teretnice na Conline formularu, da teretnice moraju biti čiste s naznakom da je teret ukrcao (*Clean on Board*), te da zapovjednik treba dati punomoć da se teretnice mogu izdati u njegovo ime.

Dana 8. veljače 1998. godine brod "The Hector" je završio ukrcaj 5.268.329 mt čeličnog lima u luci Tuapse. Po završetku ukrcaja, zapovjednik je izdao

punomoć kompaniji Kobos Shipping Agency (Kobos), lučkom agentu u Tuapseu, da potpiše teretnice "strogo u skladu s časničkom potvrdom i potvrđama brojača i sa svim uvjetima i izuzecima sadržanim u *charter party*-ju od 22. siječnja 1998. godine", uz izričitu zabranu izdavanja linijske teretnice. U posebnom pismu upućenom Kobosu, zapovjednik je dao instrukcije da može izdati teretnice samo nakon dobijanja pismenog ovlaštenja od naručitelja.

Dana 8. veljače 1998. godine zapovjednik je izdao časničku potvrdu koja je sadržavala navod da je teret ukrcao na brod, ali je sadržavala i sljedeće opaske:

1. "Said to be, said to weigh",
2. Sav teret prije ukrcaja bio je složen izvan skladišta na otvorenom prostoru, kao i u otvorenim vagonima i nije bio zaštićen,
3. Sav teret je bio vlažan prije ukrcaja,
4. Na svim čeličnim limovima su uočeni tragovi djelomične korozije,
5. Svi svežnjevi su bili povezani slabim i djelomično pokidanim žicama.

Teretnica na koju se pozivao Uvisco bila je izdana u Londonu 13. veljače 1998. godine. Teretnica je bila datirana 5. veljače 1998. godine, dakle 5 dana prije završetka ukrcaja, i sadržavala je navod da je teret ukrcao. Teretnica je bila izdana na formularu Colinebill, ali je u zaglavlju sadržavala navod "LINER BILL OF LADING". U zaglavlju na desnoj strani bilo je otkucano: "CARRIER: U.S. EXPRESS LINES". U potpisu teretnice nalazio se navod: "za i po ovlaštenju zapovjednika - Withersfield Ltd., kao agent". Withersfield je bila kompanija koja je zastupala interese kompanije Uvisco. Na poleđini teretnice bili su sadržani standardni uvjeti Conline teretnice, uključujući kaluzulu o identitetu prijevoznika.

Nakon što je završen ukrcaj tereta, brod je bio u zakašnjenju u luci Tuapse budući da USEL nije platio vozarinu brodovlasniku. Dana 17. veljače 1998. godine naručitelj je obavijestio brodovlasnika da nije u mogućnosti izvršiti putovanje zbog financijskih problema. Dana 18. veljače 1998. godine brodovlasnik je kontaktirao Uvisco u pokušaju da spriječi plaćanje vozarine USEL-u po osnovi *sub-charter-a*, ali je Uvisco već bio platio vozarinu. Dana 19. veljače 1998. godine brodovlasnik je donio odluku o raskidu ugovora o *time charter-u*. Dana 23. veljače 1998. godine brodovlasnik je pokrenuo tužbu protiv Uvisco-a kako bi se utvrdilo njegovo pravo da ne vrši prijevoz ako ne bude plaćena vozarina. Uvisco je u obrani kao argument koristio činjenicu da je u posjedu teretnice koja je sadržavala navod da je vozarina plaćena unaprijed (*freight prepaid*), te da je brodovlasnik obavezan izvršiti putovanje.

Suđenje je započelo već 26. veljače 1998. godine. Glavna pitanja koja su bila predmet rasprave bila su: je li iz teretnice odgovoran naručitelj ili brodovlasnik, te je li brodovlasnik dao ovlaštenje za izdavanje teretnice kakva je bila izdana.

Uvisco se oslanjao na općeprihvaćeno načelo u engleskom pravu da teretnice potpisane od zapovjednika obvezuju brodovlasnika. Glavni argumenti na koje se pozivao Uvisco bili su činjenica da je teretnica bila potpisana "za i po ovlaštenju zapovjednika", te da je teretnica sadržavala klauzulu o identi-



tetu prijevoznika. S druge strane, brodovlasnik se pozivao na navod u zaglavlju teretnice u kojem je kao prijevoznik bio naveden USEL. Brodovlasnik je dalje tvrdio da on nije dao ovlaštenje za izdavanje teretnice, nego da je to ovlaštenje dao USEL. On je također tvrdio da Kobos nije izdao teretnicu u skladu s ovlaštenjem zapovjednika, niti u skladu s časničkom potvrdom, te da je teretnica uz to bila antidatirana.

Sud se prilikom donošenja odluke oslonio na pristup suca Clarkea u slučaju *The Ines*, prema kojem "da bi se ustanovilo tko su zaista ugovorne stranke potrebno je proučiti dokument u cijelosti i razmotriti sve okolnosti u kojima je nastao".<sup>1</sup> Sud je uzeo u obzir opće pravilo da teretnice potpisane od zapovjednika obično obvezuju brodovlasnika, klauzulu o identitetu prijevoznika, kao i zaglavlje u kojem je kao prijevoznik bio naveden USEL.

Prema stavu suda, najveći značaj je imao navod u zaglavlju teretnice "CARRIER: U.S. EXPRESS LINES". Ovaj navod je izričito identificirao USEL kao prijevoznika, budući da je USEL bio jedina stranka koja je u teretnici bila imenom označena kao prijevoznik. Ta činjenica ima veću snagu od činjenice da je zapovjednik službenik brodovlasnika i od činjenice da je teretnica sadržavala klauzulu o identitetu prijevoznika.

U pogledu potpisa teretnice, sud je iznio stav da pravilo da teretnica potpisana od zapovjednika obvezuje brodovlasnika znači da "teretnica potpisana od zapovjednika obično obvezuje brodovlasnika, a ne da to mora biti tako". Što se tiče klauzule o identitetu prijevoznika, sud je iznio stav da ta klauzula "ostavlja mogućnost da se, usprkos njezinom tekstu, netko drugi osim brodovlasnika može smatrati prijevoznikom".

Na temelju tumačenja svih okolnosti, sud je zaključio da je iz teretnice odgovoran naručitelj, a ne brodovlasnik.

U odnosu na pitanje je li brodovlasnik dao ovlaštenje za izdavanje teretnice, sud je zaključio da takvo ovlaštenje nije postojalo. Sud je do takvog zaključka došao na temelju činjenice da je zapovjednik dao ovlaštenje agentu da izda teretnicu u skladu s časničkom potvrdom, a da teretnica koja je bila izdana nije sadržavala opaske koje su bile unijete u časničku potvrdu. Osim toga, datum teretnice se razlikovao od datuma časničke potvrde. Sud je smatrao da su ove činjenice dovoljne da se može zaključiti da brodovlasnik nije dao ovlaštenje za izdavanje teretnice kakva je bila izdana.

U zaključku presude, sud je kratko naveo da je iz teretnice kao prijevoznik odgovoran USEL, a ne brodovlasnik, te da u svakom slučaju brodovlasnik nije dao ovlaštenje za izdavanje teretnice kakva je bila izdana. Prema tome, brodovlasnik nije u obvezi prema Uvisco-u da izvrši prijevoz do određene luke.

(Lloyd's Law Reports, Part 3 (1998) Vol. 2, p. 287)

<sup>1</sup> *The Ines* (1995) 2 *Lloyd's Rep.* 144, p. 149.

## BILJEŠKA

U ovom slučaju sud je najveću pažnju posvetio razmatranju okolnosti bitnih za identifikaciju prijevoznika, kao što su značaj potpisa zapovjednika, valjanost klauzule o identitetu prijevoznika i značaj imena prijevoznika u zaglavlju teretnice.

### *Značaj potpisa teretnice*

U engleskom pravu vrijedi opće pravilo de teretnica koju potpiše zapovjednik, ili naručitelj s ovlaštenjem zapovjednika obvezuju brodovlasnika kao prijevoznika odgovornog za izvršenje ugovora o prijevozu. Zapovjednik se smatra generalnim agentom brodovlasnika ovlaštenim da u njegovo ime zaključuje ugovore s trećim strankama. Prema tome, zapovjednik obično potpisuje teretnice kao agent u ime brodovlasnika. Za razliku od zapovjednika, naručitelj nema generalno ovlaštenje da potpisuje teretnice u ime brodovlasnika. Međutim, kada je riječ o *time charter-u*, obično se smatra da naručitelj potpisuje teretnice kao agent brodovlasnika, tako da vlasnici tereta zahtjeve za naknadu štete najčešće usmjeravaju prema brodovlasniku.

Pitanje identiteta prijevoznika je činjenično pitanje i odgovor na to pitanje treba potražiti u dokumentima i drugim okolnostima u svakom konkretnom slučaju.<sup>2</sup> Opće pravilo da potpis zapovjednika obvezuje brodovlasnika nije bez izuzetaka. To pravilo znači, kao što je naveo sudac Rix u ovom slučaju, da "teretnica potpisana od strane ili po ovlaštenju zapovjednika u uobičajenim okolnostima obvezuje brodovlasnika, a ne da ga mora obvezivati". Takav potpis teretnice može obvezivati naručitelja ako odredbe *charter party-ja* ili teretnice i ostale okolnosti jasno ukazuju da je teretnica potpisana u ime i za račun naručitelja.<sup>3</sup>

### *Valjanost klauzule o identitetu prijevoznika*

Klauzula o identitetu prijevoznika se smatra valjanom prema engleskom pravu. Stav engleskih sudova je da ova klauzula ima za cilj smanjiti konfuziju koja postoji prilikom identifikacije prijevoznika i to tako što kao prijevoznika identificira brodovlasnika.<sup>4</sup>

Međutim, kada je u teretnici naručitelj izričito imenovan kao prijevoznik, kao u slučaju *The Hector*, učinak klauzule o identitetu prijevoznika može biti doveden u pitanje. Možda je najvažniji dio presude u ovom slučaju taj da sud nije pridao značaj postojanju klauzule o identitetu prijevoznika u teretnici. Istina, sudac Rix nije doveo u pitanje samu pravnu valjanost klauzule

---

<sup>2</sup> Samuel v. West Hartlepool (1906) 11 Com. Cas. 115.

<sup>3</sup> Harrison v. Huddesfield S.S. Co. (1903) 19 T.L.R. 386; Tillmans v. Knutsford (1908) A.C. 406; Paterson, Zochonis & Co. v. Elder Dempster (1922) 12 Lloyd's Rep. 69; The Venezuela (1980) 1 Lloyd's Rep. 215; The Rewia (1991) 2 Lloyd's Rep. 325; The Ines (1995) 2 Lloyd's Rep. 144;

<sup>4</sup> The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep. 189; The Vikfrost (1980) 1 Lloyd's Rep. 560; The Jalamohan (1988) 1 Lloyd's Rep. 443.

o identitetu prijevoznika, ali je jednostavno ignorirao njezin utjecaj u identifikaciji prijevoznika u konkretnom slučaju. Slučaj *The Hector* dao je priliku da se možda preispita pitanje valjanosti klauzule o identitetu prijevoznika u engleskom pravu. Nije zgoreg podsjetiti da većina ostalih nacionalnih prava ne priznaje valjanost ovoj kaluzuli.<sup>5</sup>

### *Značaj imena prijevoznika u zaglavlju teretnice*

Proturječnost između potpisa “za zapovjednika” i klauzule o identitetu prijevoznika, koji ukazuje na brodovlasnika kao prijevoznika odgovornog iz teretnice, i imena naručitelja otkucanog u zaglavlju teretnice, koje ukazuje na naručitelja kao prijevoznika, nameće pitanje kojem od ovih elemenata treba dati prednost. Time dolazimo do pitanja značaja imena prijevoznika u zaglavlju teretnice.

Zaglavlje teretnice je dio teretnice koji često sadrži podatke o prijevozniku. U praksi, teretnice se često izdaju na formularu naručitelja, ali sama ta činjenica nije dovoljna za donošenje zaključka da je naručitelj prijevoznik. Problem se može javiti kada zaglavlje teretnice sadrži ime naručitelja, dok je teretnica potpisana u ime zapovjednika od strane agenta naručitelja, kao u slučaju *The Hector*.

Ako jedna stranka zaključi ugovor o prijevozu s naručiteljem vjerujući da je ovaj prijevoznik, te ako je naručitelj imenovan kao prijevoznik u teretnici, tada će naručitelj imati ozbiljne teškoće da dokaže da on stvarno nije prijevoznik. Činjenica da naručitelj ili njegov agent potpisuje teretnicu u ime zapovjednika ukazuje na to da naručitelj prilikom potpisa teretnice nastupa kao agent brodovlasnika. Međutim, čak i ako naručitelj potpisuje teretnicu kao agent, sadržaj teretnice može ukazivati na namjeru naručitelja da preuzme neposrednu odgovornost iz teretnice. Takav je slučaj kada teretnica sadrži ime naručitelja u zaglavlju, kao npr. u slučaju *The Hector* gdje je teretnica sadržavala navod “CARRIER: U.S. EXPRESS LINES”, što je nedvosmisleno ukazivalo na USEL kao prijevoznika. Prema sucu Rixu, na licu teretnice nije postojalo ništa na osnovu čega bi se moglo utvrditi tko je prijevoznik, osim odredbe koja je imenovala USEL kao prijevoznika, tako da je ta odredba bila odlučujuća za identifikaciju naručitelja kao prijevoznika. Iako je teretnica sadržavala klauzulu o identitetu prijevoznika i potpisa naručitelja “u ime zapovjednika”, takva teretnica neće obvezivati brodovlasnika već naručitelja ako je naručitelj potpisao teretnicu nastupajući kao prijevoznik i ako je on imenovan kao prijevoznik u teretnici.

Kada se teretnica koja identificira naručitelja kao prijevoznika prenese na treću osobu, tada će za naručitelja biti još teže dokazati da on nije prijevoznik. Teretnica ima svojstvo vrijednosnog papira na čiji sadržaj se oslanjaju treće osobe koje su, prema riječima suca Rixa, “daleko od originalnih okolno-

---

<sup>5</sup> Č.Pejović, “The Problem of Validity of the Identity of Carrier Clauses” (1995) *European Transport Law*, vol. XXX, 297.

sti pod kojima je teretnica izdana". Treće osobe ne moraju čak niti znati da je teretnica izdana na temelju *time charter-a*. Od njih se ne može očekivati da oni istražuju odnos brodovlasnika i naručitelja iz ugovora o *time charter-u*, niti da li je zapovjednik zaista ovlastio naručitelja ili njegovog agenta da potpiše teretnicu, niti zašto se ime naručitelja nalazi u zaglavlju teretnice. Kada naručitelj dozvoli da se njegovo ime unese u zaglavlje teretnice gdje se uobičajeno unosi ime prijevoznika, on ne može negirati točnost tog podatka prema trećem imatelju teretnice koji je ovu ispravu stekao u dobroj vjeri. Nema razloga zašto bi u rukama takve osobe teretnica imala apsolutnu dokaznu snagu samo u odnosu na podatke o teretu, što je izričito propisano Haškim pravilima. Prema načelu analogije i općim pravnim načelima, teretnica treba imati istu dokaznu snagu u pogledu svih podataka koje sadrži, uključujući podatke o prijevozniku. Ako naručitelj želi izbjeći da odgovara kao prijevoznik, prilikom potpisa teretnice treba izričito navesti da potpisuje kao agent u ime brodovlasnika i voditi računa da se njegovo ime ne nalazi u teretnici.<sup>6</sup>

Prof.dr. Časlav Pejović  
*Kyushu University, Japan*

---

<sup>6</sup> Opširnije, Č. Pejović, "Identitet prijevoznika kod ugovora o *time charter-u*" (1996) UPP, br. 149-152, str. 48, (dopunjena i izmijenjena verzija ovoga članka bit će objavljena u časopisu *Jornal of Maritime Law and Commerce* u travnju 2000. godine).

# IZVJEŠĆA

## 77. i 78. Zasjedanje Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije

London, 20. do 24. travnja 1998; 19. do 23. listopada 1998.

U tijeku 1998. godine Pravni odbor Međunarodne pomorske organizacije (IMO) održao je 77. i 78. zasjedanje: London, 20.-24. travnja 1998. i 19.-23. listopada 1998.

Dnevni red navedenih zasjedanja posvećen je radu na usvajanju novih unifikacijskih instrumenata glede uvođenja obveznog osiguranja, vađenja podrtna, te odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora brodskim gorivom.

Prijedlozi o donošenju navedenih instrumenata već duže vremena imaju prioritet u radu Pravnog odbora IMO-a.

U nastavku ukratko ćemo se osvrnuti na izvještaj s gore navedenih zasjedanja, uz napomenu da se rad na istaknutim prijedlozima i dalje nastavlja.

### 1. OBVEZNO OSIGURANJE ODGOVORNOSTI

Treba podsjetiti da je još na 76. zasjedanju Pravnog odbora, pitanje obveznog osiguranja odgovornosti podijeljeno na osiguranje odgovornosti za tražbine putnika, tražbine posade, te ostale tražbine.

Rad na osiguranju odgovornosti za tražbine putnika, u prvome redu, podrazumjeva osiguranje odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.

#### 1.1. Osiguranje odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika

Što se tiče uvođenja obveznog osiguranja odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, na 77. zasjedanju iznesene su dvije mogućnosti:

- uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti kroz reviziju Atenske konvencije (po uzoru na CLC odgovornost); ili
- obvezno zaključivanje ugovora između prijevoznika i osiguratelja o osiguranju putnika od posljedica nezgoda (Personal accident insurance - PAI).

Mišljenja delegacija o iznesenim prijedlozima podijeljena su. Jedan dio podržava opciju o uvođenju obveznog osiguranja po uzoru na CLC osigu-

ranje. Prema njihovom mišljenju uvođenjem obveznog osiguranja poznat je državama i pokazao se kao efikasan način da se osigura adekvatna naknada za tražbine putnika. Isto tako, postoji mogućnost izdavanja svjedodžbe o postojanju takvog osiguranja, te kontrole iste od strane države luke.

Protivnici ovakve opcije, posve razumljivo, su osigurateljski klubovi. Isticali su da ni za putnika ova opcija nije naročito povoljna. Naime, bez obzira na mogućnost isticanja izravne tužbe prema osiguratelju, putnik se može suočiti s najrazličitijim prigovorima osiguratelja, od kojih treba istaknuti prigovor u odnosu na pravilo *plati da bi bio plaćen* (*pay to be paid rule*).

S druge strane, prijedlog o obvezi prijevoznika o sklapanju ugovora o osiguranju putnika od posljedica nezgoda za vrijeme putovanja prihvatljiviji je osigurateljima, a prema mišljenju nekih delegacija i putnicima.

Postupak namirenja tražbina relativno je jednostavan, a na neki način za putnika sigurniji, jer se izbjegavaju prigovori osiguratelja.

Takav ugovor o osiguranju zamišljen je kao sastavni dio ugovora o prijevozu.

Prijevoznik ne bi mogao sklopiti ugovor o prijevozu putnika, ako nije sklopio ugovor o osiguranju putnika s osigurateljem. U slučaju nastupa osiguranog slučaja, putnik bi ostvario naknadu od osiguratelja, a jednim dijelom i od prijevoznika.

Uz sve prednosti, treba imati na umu, da će cijena ovakvog osiguranja biti uključena u cijenu prevoznine, odnosno putne karte, što, naravno pogoršava položaj putnika.

Što se tiče prijedloga o postojanju oba oblika osiguranja, većina delegacija istaknula je da bi to moglo dovesti do preklapanja, odnosno dualiteta u pokriću.

S obzirom na iznesena mišljenja, na 78. zasjedanju Pravni odbor je usvojio opciju o uvođenju obveznog osiguranja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, uz daljnje razmatranje mogućnosti o zaključivanju ugovora o osiguranju putnika od posljedica nezgode kao dodatku ili alternativni obveznom osiguranju odgovornosti.

Glede pitanja uvođenja obveznog osiguranja, postavilo se pitanje tko obvezno mora osigurati svoju odgovornost - prijevoznik ili stvarni prijevoznik.

Prema prijedlogu Stručne skupine zahtjev o obveznom osiguranju odgovornosti tereti stvarnog prijevoznika.

Uz uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika, Pravni odbor, u okviru revizije Atenske konvencije, razmatra i prijedlog o izmjeni temelja odgovornosti prijevoznika.

Veći broj delegacija smatra da je uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika dovoljna garancija za osiguranje adekvatne naknade glede tražbina putnika, te da sustav odgovornosti predviđen Atenskom konvencijom ne treba mijenjati.

Suprotno tome postoje prijedlozi za uvođenjem objektivne odgovornosti prijevoznika.

Isto tako, postoje prijedlozi za uvođenje dvoslojnog sustava odgovornosti (*two tier system*).

U prvom sloju, odgovornost prijevoznika bila bi objektivna i to do iznosa predviđenih Atenskim protokolom iz 1990.

U drugom sloju, prijevoznik bi odgovarao po principu krivnje do dvostrukog iznosa predviđenog u prvom sloju, ili, prema nekim prijedlozima, neograničeno.

Istaknuti su i prijedlozi glede granica odgovornosti prijevoznika. Istaknut je prijedlog na iznos od 500.000 obračunskih jedinica po putovanju.

Kako se tijekom rasprave nije mogao postići dogovor oko istaknutih prijedloga, zaključeno je da odredbe glede temelja odgovornosti i iznosa odgovornosti ostanu neizmjenjene.

## 1.2. Osiguranje odgovornosti glede tražbina posade

Što se tiče pitanja obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede članova posade, još uvijek se obavljaju konzultacije s Međunarodnom organizacijom rada (ILO) o mogućnost osnivanje posebne *ad hoc* IMO/ILO radne grupe koja bi se bavila navedenim pitanjem.

U skladu s time, rasprava o osiguranju odgovornosti glede tražbina članova posade još nije započela.

## 1.3. Osiguranje odgovornosti glede drugih tražbina

Glede mogućnosti uvođenja obveznog osiguranja odgovornosti u odnosu na druge tražbine koje nastanu kao posljedica poslovanja broda, valja spomenuti prijedlog delegacije Ujedinjenog kraljevstva. Prijedlog se odnosi na usvajanje posebnog IMO kodeksa o minimalnim standardima u odnosu na pomorsko osiguranje.

Osnovna svrha navedenog Kodeksa bila bi odrediti za koje tražbine (osim onih koje se predviđene konvencijama na snazi kao npr. CLC ili HNS osiguranje) brodovlasnici moraju imati obvezno osiguranje.

Države koje bi primjenjivale navedeni Kodeks izdavale bi brodu, koji vije njihovu zastavu, svjedodžbu kao dokaz da odnosni brod ima osiguranje glede uobičajenih pomorskih rizika.

Prijedlog je da se osiguranje ograniči na tražbine za koje se može ograničiti odgovornost prema Konvenciji o globalnom ograničenju za pomorske tražbine iz 1976.

Protivnici uvođenja ovakvog Kodeksa su osigurateljski klubovi. Prema njihovom mišljenju potvrda o učlanjenju u P&I klub najbolji je dokaz da brod ima odgovarajuće osiguranje odgovornosti.

## 2. ONEČIŠĆENJE MORA BRODSKIM GORIVOM

Glede Nacrta konvencije o odgovornosti i naknadi štete za onečišćenje mora brodskim gorivom odlučeno je da se usvoji poseban instrument, neovisan od CLC sustava.

Sustav odgovornosti reguliran posebnim instrumentom, što se tiče opsega štete, ograničio bi se samo na štete od onečišćenja.

Nacrt predviđa objektivnu odgovornost, uz mogućnost ograničenja do iznosa predviđenih Protokolom iz 1996. na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1996. Isto tako, Nacrt predviđa obvezno osiguranje odgovornosti.

Još uvijek je ostalo otvoreno pitanje odgovorne osobe. Veći dio delegacija podržava prijedlog za usmjeravanjem odgovornosti na brodovlasnika, s time da se pod pojmom brodovlasnika podrazumjeva i *brodar* (osoba ili društvo koji su odgovorni za poslovanje broda).

## 3. VAĐENJE PODRTINA

Na oba zasjedanja Pravnog odbora vrlo detaljna i opširna rasprava posvećena je Nacrtu konvencije o vađenju podrtina.

Usprkos tomu, postoje sumnje glede odnosa između navedene Konvencije i Konvencije o pravu mora iz 1982. godine, s obzirom da se proširuju ovlasti obalne države.

I dalje ostaje neriješeno pitanje područja primjene Konvencije.

Što se tiče geografske primjene, Nacrt daje dvije mogućnosti - obvezna primjena Konvencije na područje teritorijalnog mora i područje izvan teritorijalnog mora, ili samo primjena na područje izvan teritorijalnog mora, uz moguću primjenu na teritorijalno more.

Što se tiče pokrivenih rizika, mišljenje većine delegacija je da Konvencija, uz rizik sigurnosti plovidbe, obuhvati i rizik onečišćenja morskoga okoliša. U tom pogledu treba voditi računa o odredbama Konvencije o spašavanju iz 1989. godine, kako ne bi došlo do preklapanja odredbi.

Isto tako, različita su mišljenja glede definicije *podrtine*. Naime, Nacrt u definiciji podrtine podrazumjeva i brod koji pluta. Veći broj delegacije izrazio je zabrinutost proširivanjem područja primjene Konvencije i na brodove koji plutaju, te moguće sukobe s Međunarodnom konvencijom o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla prouzročiti onečišćenje naftom, iz 1969. godine.

S obzirom na brojnost istaknutih primjedbi i različitost mišljenja, rasprava oko niza drugih pitanja nastavlja se na sljedećem zasjedanju Pravnog odbora.



## 4. RAZNO

### 4.1. CLC Potvrda o osiguranju

S obzirom na istovremeno postojanje dvaju sustava odgovornosti za naknadu štete od onečišćenja uljem (CLC Konvencija iz 1969. i CLC Konvencija iz 1992) postavilo se pitanje izdavanja potvrda o osiguranju odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (CLC Potvrda).

U takvoj situaciji Pravni odbor preporuča sljedeće:

- 1) *kad je to u skladu s njihovim nacionalnim zakonodavstvom, države ugovornice Konvencije iz 1969. priznaju CLC potvrde iz 1992. izdane od država ugovornica Konvencije iz 1992. kao dokaz da brod posjeduje osiguranje kakvo se traži prema Konvenciji iz 1969;*
- 2) *da države ugovornice Konvencije iz 1969. i dalje nastave s praksom izdavanja CLC potvrda iz 1969. brodovima koji nisu upisani u državni ugovornici Konvencije iz 1969. i priznaju takve potvrde izdane od drugih država ugovornica Konvencije iz 1969.*

Mr. Dorotea Ćorić, asistent  
Jadranski zavod HAZU

### **30. sjednica Pododbora za izobrazbu i držanje straže pomoraca Međunarodne pomorske organizacije**

**London, 25. do 29. siječnja 1999.**

U Londonu je od 25. do 29. siječnja 1999. godine održano 30. zasjedanje Pododbora za izobrazbu i držanje straže pomoraca (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping) Međunarodne pomorske organizacije (IMO).

U radu Pododbora za izobrazbu i držanje straže pomoraca sudjelovalo je 65 država članica IMO-a, Hong Kong, Kina kao pridruženi član, te 22 međunarodne specijalizirane i nevladine agencije.

Prije početka zasjedanja nazočnima se obratio Generalni tajnik IMO-a William A. O'Neil. U svom izlaganju istakao je važnost procesa koji je započeo u okrilju Pododbora za izobrazbu i držanje straže pomoraca, glede formiranja tzv. bijele liste država, čiji sustavi izobrazbe i izdavanja svjedodžbi o osposobljenosti pomorcima, udovoljavaju zahtjevima STCW Konvencije, kako je izmijenjena. Do 1. kolovoza 1998. godine, što je bio posljednji rok za predaju informacije glede udovoljavanja uvjetima STCW Konvencije, kako je izmijenjena, 82 države, od 133 potpisnice STCW Konvencije, predale su traženo izvješće, što predstavlja preko 90 % svjetske trgovačke flote i pomoraca. Poslije zadanog roka izvješće je podnijelo još 12 zemalja.

Generalni tajnik je u daljnjem izlaganju istaknuo da je riječ o posve novom poglavlju u radu Međunarodne pomorske organizacije, te da je podnošenjem izvješća savladan samo prvi dio zadatka koji stoji pred Međunarodnom pomorskom organizacijom i državama članicama. Da bi se osigurala cjelovitost i učinkovitost posve nove metode u radu IMO-a potrebno je i drugi dio zadatka, odnosno prosudbu podnesenih informacija, dovesti do kraja. Budući da se taj dio postupka odvija nešto sporije, prvo izvješće o državama koje su udovoljile odredbama STCW Konvencije, kako je izmijenjena, bit će podnešeno na 72. zasjedanju Odbora za sigurnost u pomorstvu (Maritime Safety Committee) u svibnju 2000.

Nakon uvodnih riječi Glavnog tajnika i Predsjedatelja zasjedanja radni dio plenarnog zasjedanja je započeo usvajanjem dnevnog reda.

Tijekom zasjedanja formirane su tri radne grupe i to:

1. Radna grupa koja je razmatrala primjenu STCW Konvencije, kako je izmijenjena;
2. Radna grupa koja je radila na reviziji Rezolucije A.481 (XII) – Načela u svezi minimalnog broja članova posade;

### 3. Radna grupa koja je radila na razvoju Pravilnika o plovidbi u polarnim predjelima.

Osim spomenutih radnih grupa formirana je i grupa koja je radila prijedlog Oglednog programa izobrazbe IMO-a u svezi korištenja elektronskih karata na radnoj razini (IMO model course on the Operational use of ECDIS).

Sam početak zasjedanja obilježila je rasprava o potrebi uvrštavanja ostalog osoblja koje radi u pomorstvu (peljari, VTS osoblje itd.) u okvir Konvencije. Tako je Međunarodna udruga nezavisnih trgovačkih sindikata (ICFTU) zastupala stav da bi se Rezolucije IMO-a i okružnice MSC-a glede izobrazbe pomoraca trebale uvrstiti u dio B STCW Pravila. Taj stav su podržali i predstavnici SAD-a, naročito ističući da bi IMO Rezolucija A.772(18) – Umor kao čimbenik sigurnosti i određivanja minimalnog broja članova posade, morala biti uvrštena u dio B STCW Pravila. Daljnji tijek rasprave je doveo do zaključka da bi ipak bilo nužno poslati razrađeni prijedlog izmjena dijela B STCW Pravila putem MSC okružnica, te da bi se poslije toga konačan sadržaj izmjena usaglasio unutar radnih grupa na sljedećem zasjedanju.

### Krivotvorene svjedodžbe o osposobljenosti

Rasprava glede krivotvorenih svjedodžbi zauzela je jedno od najvažnijih mjesta na plenarnoj sjednici Pododbora. Važnost toj temi dao je i sam Generalni tajnik koji je u uvodnom izlaganju istaknuo da je otkrivanje takvih svjedodžbi pokazatelj da novi sustav počinje davati prve konkretne rezultate.

Važan dokument koji dokazuje ozbiljnost ovog problema je istraživanje kojeg je između 1990. i 1995. proveo ISF (International Shipping Federation) u suradnji sa BIMCO (Baltic and International Maritime Council). Rezultati tog istraživanja ukazali su na manjak od 18000 časničkog osoblja. Izraženo u postotcima najlošija je situacija sa posadom u stroju gdje je 58 % zemalja članica ISF-a ukazalo na manjak drugih časnika u stroju, te 42 % na manjak upravitelja stroja. Situacija nije ništa bolja niti u službi palube gdje je 23 % zemalja ukazalo na manjak zapovjednika, a 42 % na manjak prvih časnika palube. Situacija se od 1995. godine u tom smislu još pogoršala te je jaz između ponude i potražnje visokokvalificiranog kadra u pomorstvu postao još i veći.

Zbog toga su dokumenti koje su dostavili predstavnici Australije i Cipra glede krivotvorenih svjedodžbi i najviših zvanja jasan pokazatelj gdje nas može odvesti manjak visokokvalificiranih kadrova u pomorstvu. Veliku pozornost privuklo je izlaganje predstavnika Cipra koji je u svojoj praksi naišao na primjere dvadesetogodišnjaka sa krivotvorenim svjedodžbama zapovjednika broda. Rasprava je otvorila niz pitanja glede provjere valjanosti svjedodžbi, budući da samo tako ekstremni slučajevi mogu privući pažnju inspektora. U tom dijelu rasprave aktivno se uključila i naša zemlja, budući je Republika Hrvatska prva u svijetu razvila opsežnu bazu podataka o svim svjedodžbama, što može biti jako dobra osnova za provjeru svjedodžbi

elektroničkim putem sukladno odredbama pravila I/9 STCW Konvencije što je uvršteno i u zaključke rada Pododbora.

Predstavnik Ujedinjenog kraljevstva je naglasio da će nadležni organi njegove zemlje pokrenuti istragu protiv svakog posjednika krivotvorene svjedodžbe o osposobljenosti samostalno ili u suradnji s državom zastave, odnosno državom iz koje dolazi pomorac.

Ova vrlo opsežna rasprava na samoj plenarnoj sjednici, te radnoj grupi rezultirala je prijedlogom okružnice MSC-a glede krivotvorenih svjedodžbi koja je uključila sve bitne odrednice koje su prevladavale u raspravi, a koje bi u konačnici morale suzbiti takvu, po sigurnost plovidbe, opasnu praksu.

## Medicinski pregledi pomoraca

Ova točka dnevnog reda se odnosila na dva dokumenta koji su bili predstavljeni na zasjedanju. Prvi predstavlja upute Međunarodne organizacije rada (ILO), te Međunarodne zdravstvene organizacije (WHO) u svezi medicinskih pregleda pomoraca. Taj dokument predstavlja zapravo prvi pokušaj unifikacije standarda za pregled pomoraca, te je u tom smislu prihvaćen od većine delegacija.

Pododbor se nakon kraće rasprave složio da bi se u dijelu B STCW Pravila (B-I/9) trebalo pozvati na spomenute WHO/ILO upute, te će u svezi s tim pozvati MSC da potvrdi taj zaključak Pododbora za izobrazbu i držanje straže pomoraca.

Drugi dokument koji je bio predstavljen u sklopu ove točke dnevnog reda bio je prikaz standarda koji moraju biti udovoljeni da bi određena osoba mogla dobiti liječničku svjedodžbu o sposobnosti za boravak i rad na brodu. Dokument je dostavljen od strane SAD-a i predstavlja dobru osnovu za daljnji rad u tom pravcu. Budući da se zaključilo da konkretni prijedlozi za daljnji rad na tom projektu prelaze stručnu kvalifikaciju nazočnih, odlučeno je da se dokument razmotri do sljedećeg zasjedanja kada će se formirati radna grupa u suradnji s predstavnicima WHO i ILO-a. Rezultat toga rada bi trebao biti standard koji će se uvrstiti u dio B STCW Pravilnika.

## Revizija Rezolucije A.481(XII)

Rezolucija A.481 (XII) - Načela u svezi minimalnog broja članova posade, odnosno rezultati njezine revizije u sklopu radne grupe Pododbora su izazvali dugu raspravu na plenarnoj sjednici. Iako je rad na tu temu u radnoj grupi protekao bez većih rasprava, na plenarnoj sjednici se raspravljalo u kojoj mjeri će izmijenjena Rezolucija pridonijeti stvaranju jednakih kriterija glede minimalnog broja članova posade. Predstavnici Nizozemske i Ujedinjenog kraljevstva su inzistirali na individualnom pristupu problemu, dok je grupa zemalja predvođena Hong Kong-om, Kinom inzistirala na stvaranju modela.

Što se samih izmjena tiče odustalo se od najradikalnijih zahtjeva, poput delegacije Danske koja je zahtjevala potpuno brisanje sustava držanja straže u tri smjene, te je dogovorenim izmjenama rezolucija zapravo samo ažurirana sukladno zahtjevima pomorskog gospodarstva na kraju tisućljeća.

Konačan zaključak Pododbora, nakon duge rasprave, bio je da je preuranjeno raditi dalje na toj temi, dok još nemamo iskustva o primjeni izmijenjene rezolucije. Pododbor je uvažio potrebu za usklađivanjem normativa za primjenu Rezolucije, ali tek nakon što se dobiju iskustva glede primjene izmijenjene Rezolucije u pomorskoj praksi, što je prihvatila većina nazočnih.

### **Primjena odredbi izmijenjene STCW Konvencije u sklopu nadzora države luke**

Raspravu na ovu temu je potakla delegacija Kine koja se suočava s velikim poteškoćama glede priznavanja njihovih svjedodžbi koje su izdane sukladno odredbama koje su stupile na snagu prije 1. veljače 1997.

S tim u svezi radna grupa je pripremila nacrt okružnice MSC-a koji sadržava upute inspektorima države luke glede primjene odredbi o valjanosti svjedodžbi koje su izdane sukladno odredbama koje su stupile na snagu prije 1. veljače 1997. i koje vrijede do 1. veljače 2002., te o primjeni odredbe o posjedovanju svjedodžbi države zastave koja također stupa na snagu 1. veljače 2002. Uputa također tumači nesuglasice glede svjedodžbe o osposobljenosti za temeljnu sigurnost na brodu, koja ne mora biti zasebna svjedodžba već je mogu zamijeniti svjedodžbe o osposobljenosti za odnosne programe od kojih se sastoji.

### **Izvješće prosuditelja država koje su dostavile informaciju**

Ovaj neslužbeni sastanak stručnjaka-prosuditelja predstavlja dobar pokazatelj dosadašnjeg rada na stvaranju tzv. bijele liste. Pet stručnih grupa prosuditelja je završilo svoj rad, 30 je završilo početnu prosudbu, od čega se od 15 zemalja čekaju pojašnjenja u svezi početne prosudbe iz čega proizilazi da se od 47 stručnih grupa još uvijek očekuje početna prosudba.

Predstavnik Tajništva IMO-a je na ovom neformalnom sastanku iznio podatak da se zemlje koje su zakasnile s predajom informacije (12 zemalja) neće prosuđivati do prvog izvješća Generalnog tajnika glede bijele liste (svibanj 2000., 72. sjednica MSC-a).

### **Izbor predsjedatelja i zamjenika predsjedatelja Pododbora za 2000.**

Izborom predsjedatelja i zamjenika predsjedatelja Pododbora za 2000. godinu, te usvajanjem radnog programa i dnevnog reda za 31. sjednicu završena je 30. sjednica Pododbora za izobrazbu i držanje straže pomoraca.

Za predsjedatelja je na prijedlog delegacije Nizozemske aklamacijom izabran C. Young (SAD), dok je za zamjenika predsjedatelja izabran K. Rangan (Singapur).

**Željko Kiperaš, dipl. ing., savjetnik za STCW**  
*Ministarstvo pomorstva, prometa i veza*

## Međunarodni simpozij "Sto godina rada na unifikaciji pomorskog prava - dosadašnja postignuća i planovi za budućnost"

Genova, 22. do 23. siječnja 1999.

U Genovi je od 22. do 23. siječnja 1999. održan međunarodni simpozij pod nazivom "Sto godina rada na unifikaciji pomorskog prava - dosadašnja postignuća i planovi za budućnost". Simpozij je organiziran u povodu sto godina izlaženja časopisa *Il Diritto Marittimo*.

O stupnju prihvaćenosti međunarodnih pravnih instrumenata iz područja pomorskog prava u pojedinim državama, kao i o radu na unifikaciji pomorskog prava govorili su brojni znanstvenici, suci, odvjetnici i drugi pomorsko-pravni stručnjaci iz niza vodećih svjetskih pomorskih zemalja - Italije, Španjolske, Velike Britanije, Francuske, Njemačke, Sjedinjenih Američkih Država, te uglednici iz Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i Međunarodnog pomorskog odbora (CMI).

Svi izlagači su ukazali na velik trud koji su IMO i CMI uložili u postizanje unifikacije pomorskog prava. Usprkos tome, jedinstvena je ocjena sudionika Simpozija da trenutni stupanj unifikacije pomorskog prava nije zadovoljavajući. Ukazano je na činjenicu da je za pojedine institute pomorskog prava doneseno više međunarodnih pravnih instrumenata, u prvom redu konvencija i protokola, od kojih mnogi nikad nisu ispunili uvjete za stupanje na snagu jer nisu prihvaćeni od potrebnog broja zemalja. S druge strane, postoje instituti za čije pravno uređenje do sada nije donesen ni jedan takav instrument.

S obzirom na takvo stanje, zaključak je sudionika Simpozija da bi valjalo promijeniti dosadašnji način rada na unifikaciji pomorskog prava, koji se uglavnom sastojao u donošenju brojnih konvencija i protokola. Umjesto toga, ubuduće bi više napora valjalo uložiti na stvaranje "mekanih" pravnih instrumenata - vodiča, smjernica, model-zakona, i sl. čija bi primjena bila rezultat njihove prihvaćenosti u praksi pomorskog gospodarstva. Jednako tako, naglašeno je da valja i nadalje ulagati napore kako bi se postigla što šira prihvaćenost i primjena već postojećih pravnih instrumenata.

Jasenکو Marin, znanstveni novak  
Jadranski zavod HAZU

## Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo

Rijeka, 29. siječnja 1999. godine

U Rijeci je 29. siječnja 1999. godine održana redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo.

Nakon pozdravne riječi predsjednika Društva prof. dr. Velimira Filipovića izabrana su radna tijela Skupštine. Za predsjednika radnog dijela skupštine izabran je mr.sc. Pave Dević.

Prof. dr. Filipović je zatim podnio izvješće o radu Društva u proteklom periodu. Istaknuo je suradnju s Međunarodnim pomorskim odborom (CMI) na čijoj godišnjoj skupštini su sudjelovali članovi društva. Prof. dr. Filipović se osvrnuo na rad CMI- a. Naveo je kako unutar CMI-a postoji više grupa koje se bave raznim pitanjima iz pomorskog prava. Jedna od takvih grupa je Euro sekcija, koja se bavi reguliranjem transporta unutar Europske unije. Prof. dr. Filipović je obavijestio prisutne da će se u Ženevi od 1. do 15. ožujka 1999. godine održati Diplomatska konferencija o usvajanju nove Konvencije o zadržanju brodova. Na koncu svog izlaganja prof. dr. Filipović je istakao kako se u okviru CMI- a radi i na pitanju suzbijanja piraterije.

Potom je izvješće podnio prof. dr. Vinko Hlača, Glavni tajnik Društva. Prof. dr. Vinko Hlača je naveo da je u razdoblju između dvije skupštine održano više sastanaka Predsjedništva HDPP i četiri sastanka Upravnog odbora Društva. Na tim sastancima je razmatrano pitanje registracije Društva pri Ministarstvu uprave, pitanje izmjena i dopuna Pomorskog zakonika, pitanje unifikacije pomorskog prava, suradnje s CMI, priprema savjetovanja i stručnih skupova, te pitanja članstva i članarina. Istaknuo je kako novi statut predviđa i tri stalna stručna odbora (Odbor za suradnju s CMI i međunarodno izjednačavanje prava, Odbor za suradnju s državnim tijelima i nacionalno pomorsko zakonodavstvo i Odbor za članstvo i odnose s pomorskim gospodarstvom). Osvrnuvši se na suradnju sa susjednim nacionalnim udrugama prof. dr. Hlača je spomenuo Talijansku udrugu za pomorsko pravo s kojom je prije dvije godine organizirano savjetovanje o koncesijama na pomorskom dobru u Italiji i Hrvatskoj. Potom je krajem listopada 1998. godine u organizaciji Slovenskog društva za pomorsko pravo, dio članova HDPP – a sudjelovao na predavanjima profesora Wiliama Tetleya, koja su održana u Porto-rožu i Ljubljani. Na kraju je prof. dr. Hlača zahvalio na ukazanom povjerenju i zamolio da više ne obavlja dužnost Glavnog tajnika.

U izvješću rizničarke Društva, mr.sc. Marije Pospišil – Miler, istaknuto je pozitivno financijsko poslovanje Društva u 1998. godini. Prihodi su iznosili

66.286,00 Kn, a rashodi 56.735,89 Kn, te uzevši sredstva koja su preostala iz 1997. godine, Društvo je dana 31. prosinca 1998. godine raspolagalo novčanim sredstvima u visini 34.959,97 Kn.

Predsjednik Nadzornog odbora gosp. Slobodan Žmikić je u svom izvješću istakao kako Nadzorni odbor smatra ispravnim financijsko poslovanje Društva.

Pošto su prihvaćena sva podnesena izvješća, mr. sc. Pave Dević pročitao je prijedlog novih tijela Društva. Kompletan lista i izneseni prijedlozi su prihvaćeni jednoglasno.

Prihvaćen je prijedlog rada za nastupajuće razdoblje i glasovalo se o prijedlozima za primitak novih članova u Društvo. Nakon toga Skupština je zaključena.

### **Okrugli stol o predloženim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika**

Nakon Skupštine je održan okrugli stol o predloženim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.

Prof. dr. Filipović je u svezi rada Društva u prethodnom razdoblju istakao da je dio djelatnosti Društva bio vezan za izradu prijedloga izmjena i dopuna Pomorskog zakonika. Članovi društva radili su na izmjenama i dopunama u tri povjerenstva. Ta povjerenstva su radila na otvorenim sjednicama na kojima se odlučivalo o prijedlozima izmjena i dopuna Pomorskog zakonika. Prof. dr. Velimir Filipović je istakao razloge za nužnost izmjena i dopuna Pomorskog zakonika i naveo je kako je tekst izmjena i dopuna Pomorskog zakonika gotov.

Zamjenik ministra pomorstva, prometa i veza kapetan Babić je rekao da je taj tekst upućen na razmatranje svim ministarstvima, Uredima za pomorstvo, Pravnim fakultetima i drugim nadležnim institucijama i organima.

Potom su članovi Povjerenstva izvjestili nazočne o najvažnijim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.

Nakon održanih izlaganja sudionika Povjerenstva za izradu novele Pomorskog zakonika otvorena je rasprava, u kojoj su i drugi sudionici iznijeli svoja mišljenja o prijedlozima za izmjenu i dopunu Pomorskog zakonika.

Na kraju je zaključeno je kako će se izvješće sa okruglog stola dostaviti Ministarstvu pomorstva, prometa i veza.

**Dino Pinjo, znanstveni novak**  
*Jadranski zavod HAZU*



## PRIKAZI KNJIGA

### POMORSKO MEĐUNARODNO PRIVATNO PRAVO

Izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava

Dr. Vesna Tomljenović

Rijeka, 1998., 479 str. Izdavač: Pravni fakultet, Rijeka

U izdanju Pravnog fakulteta u Rijeci izašla je knjiga dr. Vesne Tomljenović pod nazivom "POMORSKO MEĐUNARODNO PRIVATNO PRAVO - Izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava."

Predmet je ove knjige pomorsko međunarodno privatno pravo u segmentu pomorskih delikata, odnosno događaja koji rezultiraju obvezom izvanugovorne odgovornosti za štetu.

Materija deliktних odnosa u okviru plovidbenih odnosa, samo je u manjem dijelu međunarodno unificirana. Razlike u rješenjima pojedinih nacionalnih zakonodavstava, posebice kada se radi o odgovornosti za naknadu štete i visini naknade štete, velike su.

Slijedom toga, sve se veće značenje pridaje nacionalnim kolizijskim pravilima koja vode k određenom nacionalnom pravu kao pravu primjene materijalnih pravila za izvanugovornu odgovornost.

Autorica ove izuzetno vrijedne knjige, dr. Vesna Tomljenović postavlja si sljedeći zadatak - analizirati postojeća kolizijska rješenja, te ukazati na koji način *de lege ferenda* riješiti pitanje sukoba zakona u okviru pomorskih delikata.

Postavljeni zadatak autorica je vrlo uspješno obavila.

Nakon uvodnih razmatranja, u drugom dijelu knjige pod nazivom OPĆE KOLIZIJSKO PRAVO DELIKTNIH ODNOSA autorica izlaže suvremena kolizijopravna rješenja glede općeg kolizijskog prava deliktних odnosa, te tendencije njegova razvoja. Pored toga, izlaže neke specifične probleme vezane za postupak izbora deliktноg statuta, kao što su *kvalifikacija*, te uzvrat ili upućivanje na treće pravo (*renvoi*).

Uz poredbenopravnu analizu, autorica analizira i važeće hrvatsko kolizjsko pravo deliktних odnosa.

Uzimajući u obzir razvoj suvremenih međunarodnih kolizijskih rješenja, kao zaključak ovoga dijela knjige, autorica ističe pravce i opseg mogućih izmjena i dopuna hrvatskog kolizijskog prava deliktних odnosa.

U trećem dijelu knjige pod nazivom IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST ZA ŠTETU U POMORSKOM PRAVU I SUKOB PRAVA, autorica izlaže kolizijska rješenja za specifične oblike pomorskih delikata, kao što su: sudar

brodova, tjelesne povrede i smrt osoba na brodu, te onečišćenje mora i morskog okoliša uzrokovanog brodom.

Kolizijska rješenja iznesena su s aspekta poredbenog kolizijskog prava, te odredbama hrvatskog pomorskog međunarodnog privatnog prava.

Uz navedeno, posebna pažnja posvećena je teorijskim i praktičnim razlozima kojima se opravdava ili osporava primjena prava *državne pripadnosti broda*, kao specifičnog kolizijskopravnog rješenja.

Sveobuhvatna i uspješno provedena analiza opće kolizijskopravne regulative deliktних odnosa i njena specifična primjena u materiji pomorskih delikata, dovodi autoricu do zaključka da složenost i različitost pomorskih delikata, imaju za posljedicu odstupanje od jednostranih općih kolizijskih pravila (*lex loci delicti commissi i lex fori*), odnosno za pomorske delikte, posebno kolizijsko pravilo (*lex bandi*), te usvajanje elastične kolizijskopravne regulative koja adekvatnije određuje mjerodavno pravo koje je sa spornim odnosom izvanugovorne odgovornosti za štetu u najbližoj vezi.

Takav zaključak važi kako za suvremena međunarodno privatna rješenja, tako i za ona prihvaćena u hrvatskom sustavu pomorskog međunarodnog privatnog prava.

Knjiga sadrži vrlo bogat pregled novije sudske prakse, suvremena stajališta pravne znanosti, te moderna zakonodavna rješenja, te nedvojbeno predstavlja djelo od neprocjenjive važnosti za suvremeni razvoj hrvatske pomorske znanosti, sudske i zakonodavne prakse.

Obzirom na aktuelnost tematike, sustavnost, jasnoću i konciznost izlaganja, te koristan izvor podataka koje pruža, knjiga dr. Tomljenović vrlo brzo naći će veliki krug zainteresiranih čitatelja i zauzeti značajno mjesto u hrvatskoj pomorskoj literaturi.

Mr. Dorotea Ćorić, asistent  
Jadranski zavod HAZU

### *Summary*

*Dr. Vesna Tomljenović: Pomorsko međunarodno privatno pravo- Izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava*

*(Maritime Private International Law - Tortious Liability and the Problem of the Applicable Law), Faculty of Law Rijeka, 1998, pp.479*

*This book gives a legal analysis of the conflict of law rules for maritime torts.*

*After an introductory, in the second part of the book the author analyzes the general conflict of law rules for torts *lex loci delicti*, and the specific for maritime torts *lex bandi*.*

*In the third part the author deals with the problem of conflict of law rules for three different cases of extra-contractual liability in maritime law: a collision, personal injuries and wrongful death and pollution of the sea caused by a vessel.*

*Special attention is paid to the application of the specific conflict of law rules *lex bandi* in cases of vessels flying flags of convenience and bareboat charter.*

*In the final part author stresses that in many legal systems exists a strong tendency of rejection of the fixed and rigid conflict of law rule *lex loci delicti* (*lex bandi*) and elastic conflict of law principle of the closest connection has been introduced.*

*The book is written clearly and concisely and is a very useful source of information for further consideration.*

*I would strongly recommend it to all who have an academic or practical interest in this important subject.*

## UPUTE SURADNICIMA

Časopis "Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law" objavljuje priloge iz područja pomorskog prava i prava mora. Pored radova koji podliježu recenziji 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 i prikaze knjiga. Recenzente bira Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama.

Radovi se dostavljaju na adresu uredništva: Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb (tel/fax 01 48 12 703).

Dostavljeni radovi trebaju zadovoljavati sljedeće kriterije:

1. Rad je pisan na hrvatskom jeziku ili na jednom od svjetskih jezika.
2. Poželjno je da rad bude pripremljen na disketi u programu Word for Windows. Uz disketu dostavljaju se 2 isprintana primjerka rada.
3. U zaglavlju rada treba navesti ime i prezime autora, zanimanje, te točan naziv i sjedište ustanove u kojoj autor radi.
4. Tekst rada treba ispisati s dvostrukim proredom, s najviše 60 znakova i 30 redaka na jednoj stranici.
5. Radovi koji se recenziraju sadrže na početku (ispod naslova) kratak i jasan sažetak svrhe i rezultata istraživanja. Na kraju rada dolazi sažetak na jednom od svjetskih jezika.

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*