

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: +385 1 49 20 733, tel/fax: + 385 1 48 12 703,

e-mail: jz@hazu.hr

http://www.hazu.hr/jzavod

Za izdavača/For Publisher: Akademik Andrija Kaštelan

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

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

Uredništvo/Editorial Board:

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

Prof.dr.sc. Vladimir-Đuro Degan, Jadranski zavod HAZU; prof.dr.sc. Velimir Filipović, Pravni fakultet, Zagreb; akademik Aleksandar Goldštajn; prof.dr.sc. Ivo Grabovac, Pravni fakultet, Split; prof.dr.sc. Vinko Hlača; akademik Vladimir Ibler; prof.dr.sc. Srećko Jelinić, Pravni fakultet, Osijek; prof.dr.sc. Branimir Lukšić, Ekonomski fakultet, Split; prof.dr.sc. Drago Pavić, Visoka pomorska škola, Split; prof.dr.sc. Berislav Pavišić, Pravni fakultet, Rijeka; dr.sc. Vesna Polić, Transportversicherungen, Allianz Suisse, Zürich; prof.dr.sc. Maja Seršić, Pravni fakultet, Zagreb; Zoran Tasić, Knnolys House, London; akademik Siniša Triva.

Izdavački savjet/Advisory Board:

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

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

Tehnička urednica/Editorial Secretary: Vlatka Živojnović

Financijska suradnja/ Our thanks for financial support to:

Ministarstvo znanosti i tehnologije Republike Hrvatske

Pretplate/Subscriptions:

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI, Zagreb

žiro račun: 2360000-1101541734, Zagrebačka banka

Časopis izlazi: 1 puta godišnje

Naklada: 250 primjeraka

Prijelom i tisak/Print: BIROTISAK d.o.o., Vrandučka 44, Zagreb, prosinac, 2002.

SADRŽAJ

	Stranica
IN MEMORIAM	
Dr.sc. Branko Sambrailo	1
Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić , Najnovije izmjene međunarodnog sustava građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. (pregledni članak)	3
The Latest Amendments of the International Regime on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (review)	12
Dr.sc. Petar Kragić , Zakašnjenje u predaji tereta u CMI-jevim "pitanjima prijevoznog prava" (pregledni članak)	13
Delay in Delivery of the Cargo in CMI Issues of Transport Law (review)	32
DOKUMENTACIJA	
Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules, 1993	34
Pravila za tumačenje termina o stajnicama u čarter partijama za putovanje iz 1993. (prijevod: prof.dr.sc. Drago Pavić)	35
International Convention on Arrest of Ships, 1999	44
Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova iz 1999. (prijevod: mr.sc. Jasenko Marin)	45
Resolution LEG.1(82) adopted on 18 October 2000	64
Rezolucija LEG.1(82) usvojena 18. listopada 2000. (prijevod: doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	65
Resolution LEG.2(82) adopted on 18 October 2000	68
Rezolucija LEG.2(82) usvojena 18. listopada 2000. (prijevod: doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	69
Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišće- nja pogonskim uljem iz 2001. (Predgovor) (doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	73
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001	76

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. (prijevod: doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	77
Resolution on Limitation of Liability	102
Rezolucija o ograničenju odgovornosti (prijevod: doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	103
Resolution on Promotion of Technical Co-operation	104
Rezolucija o unapređenju tehničke suradnje (prijevod: doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	105
Resolution on Protection for Persons taking Measures to Prevent or Minimize the Effects of Oil Pollution	108
Rezolucija o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere radi sprječavanja ili smanjenja posljedica onečišćenja (prijevod: doc.dr.sc. Dorotea Ćorić)	109

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda br. VI PŽ-3735/00-2 od 3. svibnja 2001. o odgovornosti brodarka za štetu nastalu zbog bolesti člana posade (prikaz: mr.sc. Jasenko Marin)	111
Ship Operator's Liability for Damages Arising from the Illness of a Crew Member	119
Trgovački sud u Splitu, rješenje br. VI P-527/97 od 16. lipnja 1997. o zaustavljanju broda i vjerojatnosti opasnosti da će protivnik osiguranja svojim postupakom spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine (prikaz: mr.sc. Jasenko Marin)	120
Arrest of a Ship – Probability of a Danger that the Debtor will Make it Impossible or Very Difficult to Collect the Payment	121
Trgovački sud u Splitu, rješenje br. VI-R1-73/99 od 17. kolovoza 1999. o zaustavljanju broda koji nije u vlasništvu osobe odgovorne za pomorsku tražbinu (prikaz i bilješka: mr.sc. Jasenko Marin)	122
Arrest of a Ship which is not Owned by the Person Liable in Respect of a Maritime Claim	123

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

Court of Appeal, presuda od 11. travnja 2000. godine o sudaru brodova the "Selat Arjuna" i "Contship Success" (prikaz: Dino Pinjo, dipl.iur.)	125
--	-----

Court of Appeal, Eridania S.p.a. and others v. Rudolf A. Oetker and others (Brod The "Fjord Wind"), presuda od 8. lipnja 2000. godine o odgovornosti brodovlasnika i naručitelja za zakašnjenje u prijevozu tereta (prikaz: Dino Pinjo, dipl.iur.)	127
---	-----

PRIKAZI KNJIGA

Vladimir Ibler, Međunarodno pravo mora i Hrvatska, Zagreb, 2001., "Barbat", Zagreb, 2001, 561 str (prikaz: Marina Vokić Žužul).....	131
Vladimir Ibler, International Law of the Sea and Croatia, "Barbat", Zagreb, 2001, pp. 561	133

OBAVIJESTI

Dipl.bibl. Marula Vujasinović, Knjižnica Jadranskog zavoda HAZU on-line	135
UPUTE AUTORIMA.....	143

Tiskan je konačno i broj 156 za 2002. godinu.

Nekim se čitateljima možda učinilo nejasno što je prividno "preskočen" period od 1998. do 2000. godine no pažljivijim uspoređivanjem se vidi da ipak nije tako. Godište tj. volumen 39, broj 153-154 za godinu 1997. tiskan je 1999., a samo prošli volumen, 40, broj 155, nismo stigli izdati u 2000. pa je došao na red u 2001. godini. Tako je zadržan kontinuitet izlaženja ne samo od 1997. (tj.1999.) godine - otkad časopis ima novo/dorađeno ime - nego i od samog početka izlaženja.

U zadnje je vrijeme bilo dosta financijskih poteškoća (pokrivani su tek troškovi tiska), zatim i promjene glavnog urednika, a to se odrazilo na periodičnost časopisa tako da je on od tromjesečnika postao godišnjak.

No mi smatramo da je kvaliteta i aktualnost objavljenih radova uvijek bila neupitna.

"Poredbeno pomorsko pravo" je jedini časopis u Hrvatskoj specijaliziran za tematiku pomorskog prava i prava mora. Uz ostalo, objavljivanjem originala i prijevoda dokumentacije te praćenjem domaće i inozemne sudske prakse trudimo se našoj, hrvatskoj stručnoj javnosti biti i informativni i edukativni i ukazati na mnoge primjere iz prakse. Mislimo da je takav trud u svakom slučaju vrijedno podržati.

U pripremi su već neki prilozi za slijedeći, 157. broj (za 2003. godinu) s aktualnim pitanjima o gospodarskom pojasu, pomorskom prijevozu putnika, i drugim temama.

Nadamo se većem odazivu i domaćih i inozemnih znanstvenika i stručnjaka koji će nam svojim priložima (po mogućnosti pisanim na svjetskim jezicima) pomoći i da se lakše uključimo za prisutnost (referiranost) u sekundarnim izvorima informacija.

Iz Uredništva

IN MEMORIAM

DR. SC. BRANKO SAMBRAILO
(9.8.1910.-18.9.2001.)

Kada netko umre mlad, ostavlja za sobom ožalošćene roditelje, supružnika, djecu i rođake. Kada umre u pristojnijoj životnoj dobi dogodi se da nadživi gotovo sve svoje vršnjake i da ostavlja mali broj osobnih prijatelja i poznanika. Ali ukoliko se bavio nekim kreativnim zanimanjem, za sobom ostavlja trag i zaslužuje da mu se oživi uspomena.

Branko Sambrailo potječe iz ugledne dubrovačke obitelji. Rođen je 9. kolovoza daleke 1910. godine u susjednom Trebinju gdje mu je otac bio na službi. Nakon osnovne škole i gimnazije pravni studij završava 1934. u Zagrebu. Potom služi kao odvjetnički i sudski pripravnik, te pravnik u sudovima u Trebinju, Mostaru i Bugojnu, da bi u svibnju 1941. trajno prešao u Zagreb. Za vrijeme toga rata radio je u Upravnom sudu, a od 1945. kao pravnik u Gradskom narodnom odboru, te u Ministarstvu ribarstva.

Od konca 1949. do umirovljenja 1. ožujka 1980. prolazi sva zvanja, od asistenta do znanstvenoga savjetnika u Jadranskom zavodu tada Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu. To najdulje razdoblje svoga života posvećuje međunarodnom pravu mora i domaćem zakonodavstvu iz te oblasti. Iza sebe je ostavio više od osamdeset znanstvenih i stručnih radova te prikaza iz oblasti ribolovnog prava, pravnoga režima pojedinih dijelova mora a napose otvorenoga mora, položaja država bez morske obale, pomorskoga dobra i drugih pitanja. Sudjeluje u izradi propisa Hrvatske iz nekih od tih oblasti.

Nitko u nas prije i nakon njega nije u tolikoj mjeri znanstveno obrađivao pitanja međunarodnog i domaćeg ribolovnog prava, a među prvim je koji su se bavili pitanjima onečišćenja mora i iskorištavanjem bogatstava morskoga dna i podzemlja. Radovi mu se pretežito odnose na pozitivno pravo njegova doba, ali neki zadiru i u povijest, npr. o nekim ribolovnim propisima na Jadranu od početka 19. stoljeća, ili o izlazu Bosne na Jadran u 17. i 18. stoljeću.

Nakon mirovine u 1980. povlači se vjerojatno razočaran što u Akademiji nije dobio priznanje koje je smatrao da zaslužuje, a to su priznanje dobivali drugi s manje napora i znanstvenih rezultata.

Svaka generacija u nas nosi prednosti vremena u kojemu živi, a danas su to vjerojatno fotokopirni aparati, kompjuteri, Internet, satelitska televizija i druge tehničke pogodnosti, ali i neka ograničenja i blokade. Pisac ovih redaka upoznao je Branka Sambraila u 1959. godini na Akademiji za međunarodno pravo u Haagu u Nizozemskoj. Tada se nije moglo pretpostaviti koliko će taj grad da-

nas biti poznat svakomu u zemljama bivše Jugoslavije, ali ne po toj Akademiji, po Međunarodnom sudu u Haagu (glavnom sudskom organu UN), ili po bogatoj biblioteci Palače mira.

U 1959. je bila osobito brojna skupina polaznika Haške akademije iz raznih krajeva bivše države. Branko Sambrailo bio je među nama po godinama nastariji. Ugodne vanjštine, sa sijedom kosom i naočalama što je odavalo intelektualca, njega su na Akademiji i drugdje uzimali šefom cjelokupne jugoslavenske skupine.

Te je godine Ambasada Poljske, čija se zgrada i danas nalazi na istaknutom mjestu u Java straat, upriličila primanje za polaznike Haške akademije. Iz zemalja socijalističkoga lagera bili su pozvani svi polaznici, a iz ostalih samo po jedan. Poziv je bio dobio Branko Sambrailo. To je dvostruko ojadilo neke Jugoslavena, a napose jednoga Crnogorca. S jedne strane bratska je Poljska tretirala Jugoslaviju kao kapitalističku zemlju, a s druge, iako nije bio u partizanima pa čak ni član Partije, na primanje je bio pozvan Sambrailo a ne netko od njih. Pritužbe kod poljskih kolega nisu pomogle jer se o tome odlučivalo u Varšavi i Moskvi.

Tada je Branko Sambrailo postao članom uređivačkoga odbora uglednoga godišnjaka "*Annuaire de l'A.A.A.*", u kome je objavio više radova na engleskom jeziku.

U tijeku rada Treće konferencije UN o pravu mora (1973-1982), uz jugoslavensku delegaciju djelovala je i Komisija za pravo mora Saveznoga sekretarijata za vanjske poslove u koju su bili uključeni svi stručnjaci iz bivše države. Članovi delegacije su nam škrto davali dokumente sa Konferencije iz kojih se nije mogao sagledati njezin rad i morali smo se oslanjati na njihova sumarna usmena izvješća.

Na sastancima te Komisije, koji su se održavali u Beogradu, Zagrebu, Brdu kod Kranja, Titogradu i Sarajevu, ipak se raspravljalo o svim pitanjima koja je nova konvencija na koncu obuhvatila. Između ostalih u uspomeni su mi ostale intervencije i izlaganja Branka Sambraila o pitanjima iz njegove uže djelatnosti. Ti su sastanci bili i prilika za druženje među kolegama, što nedostaje u današnjoj Republici Hrvatskoj. Kada sam još u 1984. prešao na rad u Jadranski zavod, Sambrailo se već bio povukao u mirovinu i više ga nikada nisam susreo.

Današnji suradnici Jadranskoga zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti oprašaju se od njegova negdašnjeg dugogodišnjega člana i izražavaju sućut njegovu sinu Dubravku. Ako ga se danas još malo tko sjeća kao osobe, iza njega ostaju brojni objavljeni znanstveni radovi kojima se potvrdio kao hrvatski znanstvenik iz prava mora.

Prof.dr.sc.Vladimir-Đuro Degan,
znanstveni savjetnik
Jadranski zavod HAZU

NAJNOVIJE IZMJENE MEĐUNARODNOG SUSTAVA GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA ULJEM IZ 1992.

Dr.sc. DOROTEA ĆORIĆ
docent Pravnog fakulteta
Sveučilišta u Rijeci
Hahlić 6, 51000 Rijeka

UDK 347.51
347.426.6
Pregledni članak
Primljeno: 12.02.2002.
Prihvaćeno za tisak: 14.03.2002.

Predmet ovoga rada su najnovije izmjene međunarodnog sustava građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. Autorica pruža cjelovit prikaz predloženih promjena kojima se nastoji osigurati naknada štete u slučaju većih ekoloških katastrofa, te ocijeniti izgleda za njihovo stupanje na snagu.

Ključne riječi: onečišćenje, odgovornost, Fond, ekološka šteta

1. UVODNE NAPOMENE

Međunarodni sustav građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem reguliran Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. (*Konvencija o odgovornosti*) i Međunarodnom konvencijom o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. (*Konvencija o fondu*) stupio je na snagu u svibnju 1996.¹

Samo nekoliko godina po njegovu stupanju na snagu nove tankerske nezgode pokazale su da rizik od onečišćenja premašuje okvire utvrđenog sustava odgovornosti i naknade.

Dvije velike nezgode tankera *Nakhodka* (Japan, 1997.) i *Erika* (Francuska, 1999.) potaknule su najnovije izmjene sustava odgovornosti iz 1992.²

¹ Tekst konvencija na engleskom jeziku i prijevod na hrvatski jezik vidi u *Narodne novine-Međunarodni ugovori*, br.2/1997.

Prema podacima is studenoga 2001. 71 država prihvatila je konvencijski sustav iz 1992. godine.

² O spomenutim nezgodama v. IOPC Funds Annual Report, 1999, str.170.

Visina štete u tim nezgodama premašila je maksimalnu svotu odgovornosti iz konvencijskog sustava, odnosno 135 mil. SDR-a.

Treba istaknuti da u razdoblju od 1990. do 1999. godine 96% svih slučajeva onečišćenja (izvan SAD-a) ulazi u okvire sustava iz 1992. Samo su gore spomenuti slučajevi premašili maksimum Konvencije o odgovornosti i Konvencije o fondu.³

Ipak, spomenute su nezgode opravdale bojazan da međunarodni sustav ne odgovara potrebama tankerskih katastrofa i pokrenule rad na njegovoj izmjeni.

To se odnosi prvenstveno na pitanje visine odgovornosti, a potom i na druga pitanja u svezi s njegovom djelotvornom primjenom.

Francuska vlada, Europski parlament i Vijeće pod velikim su pritiskom javnosti nakon slučaja *Erika* vrlo oštro reagirali tražeći strože sigurnosne mjere na području Europske unije.⁴

Komisija Europske unije usvojila je 1993. Rezoluciju o zajedničkoj politici o sigurnim morima (*Resolution on common policy on safe seas*). Na temelju navedene Rezolucije usvojeno je niz smjernica kojima se nastoji osigurati provedba odgovarajućih međunarodnih pomorskih standarda sigurnosti i zaštite okoliša, te životnih i radnih uvjeta na brodu.

Međutim, *Erika* je potaknula niz prijedloga novih mjera poznatih pod nazivom *Erica package*.⁵

Taj paket mjera sadrži prijedloge za izmjenu postojećih propisa Europske unije, kao i usvajanje novih radi poboljšanja općeg stanja sigurnosti plovidbe, posebice sigurnosti pomorskog tankerskog prijevoza.

Nadalje, planira se uvođenje novih mjera radi poboljšanja sustava odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem. S tim u svezi predlaže se određivanje šireg kruga odgovornih osoba i uvođenje trećeg sloja odgovornosti.

Uz predložene mjere Europske unije, u sklopu Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora (*Fond*) uljem osnovana je posebna radna grupa koja ima zadatak odrediti pravce moguće izmjene sustava odgovornosti iz 1992.⁶

U nastavku ću izložiti najznačajnije predložene izmjene.

³ V. 92 FUND/WGR.3/8/3 od 1.VII. 2001.

⁴ Riccomagno M., Bergot, G., *Safety and Environment*, Il Diritto Marittimo 2001, str. 182-193.

⁵ *Ibidem*, str. 189-193.

⁶ Posebna radna grupa osnovana je na 4. izvanrednom zasjedanju Skupštine Fonda 2000. godine sa svrhom da procijeni primjerenost međunarodnog sustava i predloži odgovarajuće promjene.

2. PREDLOŽENE IZMJENE

2.1. Povećanje granica odgovornosti

Pravni odbor Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization – IMO*) na svojoj 82. sjednici održanoj od 16. do 20. listopada 2000. u Londonu prihvatio je prijedlog za izmjenu visina odgovornosti iz Konvencije o odgovornosti iz 1992. i Konvencije o fondu iz 1992.⁷

Prema prijedlozima izmjene iznosa iz članka 5. Konvencije o odgovornosti iz 1992. vlasnik broda ima pravo ograničiti svoju odgovornost po svakoj nezgodi na ukupan iznos koji se izračunava na sljedeći način:

- a) **4,51 milijun obračunskih jedinica** za brod koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže; (*Prema Protokolu iz 1992. - 3 milijuna obračunskih jedinica.*)
- b) za brodove iznad naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže **631 obračunska jedinica** povrh iznosa iz točke (a), vodeći računa o tome da ukupan iznos ne smije prijeći **89,77 obračunskih jedinica**.

(*Prema Protokolu iz 1992. - 420 SDR-a ili 59,7 milijuna obračunskih jedinica.*)

Najviši iznos odgovornosti Fonda iz članka 4. točka (a), (b) Konvencije o fondu iz 1992. ograničen je u pogledu svake nezgode, tako da ukupan zbroj tog iznosa i iznosa naknade stvarno isplaćene za štetu zbog onečišćenja na temelju Konvencije o odgovornosti iz 1992. neće premašiti **203 milijuna obračunskih jedinica**.

(*Prema Konvenciji o fondu iz 1992. – 135 milijuna obračunskih jedinica.*)

Najviši iznos naknade bit će **300 milijuna obračunskih jedinica** (umjesto dosadašnjih 200 milijuna) za svaku nezgodu koja se dogodila u vrijeme dok je Konvencija o fondu iz 1992. 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.

Treba podsjetiti da je novina novog sustava iz 1992. godine to što za izmjenu visina odgovornosti više nije potrebno sazivati diplomatsku konferenciju.

Postupak predviđen člankom 15. Konvencije o odgovornosti iz 1992. i člankom 33. Konvencije o fondu iz 1992. uvodi tzv. *sustav prihvatanja šutnjom* (*tacit acceptance*), što znači da države koje nisu suglasne s povišenjem iznosa odgovornosti (kada stupe na snagu) stoje pred dvojmom prihvatiti povišenje ili otkazati konvenciju.

⁷ Rezolucija LEG.1(82) i Rezolucija LEG.2 (82) usvojene 18. X. 2000. Isto v. IMO News , No. 4, 2000, str. 24.

Ipak, ni izmjena koju prihvati Pravni odbor nije konačno usvojena. O svakoj takvoj izmjeni IMO će obavijestiti sve države stranke, a ako u roku 18 mjeseci od dana obavijesti najmanje četvrtina država koje su bile stranke u trenutku prihvaćanja izmjene priopći Glavnom tajniku da izmjenu ne prihvaća, ona će biti odbijena i bez učinka. Ako takvih priopćenja ne bude, izmjena se, protekom navedenog roka, smatra usvojenom.⁸

Dobije li potrebnu većinu, smatrat će se da su predložene izmjene granica odgovornosti prihvaćene 1. svibnja 2002, a stupit će na snagu 18 mjeseci od njihova prihvaćanja.⁹

U ovom slučaju to će biti 1. studenoga 2003.

2.2. Uvođenje trećeg sloja odgovornosti

U nastojanjima da osigura postizanje odgovarajuće naknade u slučajevima većih onečišćenja, Komisija Europske unije predložila je osnivanje dopunskog Fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (*Compensation for Oil Pollution in European Waters - COPE Fund*).¹⁰

COPE fond bio bi nadopuna međunarodnom sustavu odgovornosti.

Njegov osnovni zadatak bio bi osigurati naknadu za priznate štete zbog onečišćenja u vodama Europske unije, koje se zbog visine ograničene odgovornosti sustava 1992. ne mogu u cijelosti nadoknaditi. Kao dopunski, odnosno treći sloj odgovornosti (*third-tier*), COPE fond bi povećao iznose odgovornosti na 1.000 mil.eura (oko 855 mil.USD).

Smatra se da bi taj iznos pokrio štete u slučajevima velikih tankerskih nezgoda poput nezgode *Erika*.¹¹

Za usporedbu, valja podsjetiti da je najveći iznos odgovornosti prema sustavu iz 1992. 200 mil.eura (oko 175 mil USD). Visina štete zbog onečišćenja koju je prouzročila *Erika* procjenjuje se na 300 mil.eura.

Fond bi se financirao doprinosima koje bi uplaćivali uvoznici ulja u državama članicama Europske unije.

⁸ Članak 15.stavak 7. Konvencije o odgovornosti iz 1992. i članak 33.stavak 7. Konvencije o fondu iz 1992.

⁹ Članak 15.stavak 8. Konvencije o odgovornosti iz 1992. i članak 33.stavak 8. Konvencije o fondu iz 1992.

¹⁰ V. *Third tier upsets (Cover Story)*, Fairplay, April 12, 2001, str. 15.-19.

¹¹ V. *Europe seeks to include owners in oil spill liability*, Lloyd's List, June 1, 2001.

Osnivanje posebnog fonda u okviru Europske unije moglo bi ozbiljno ugroziti djelovanje međunarodnog sustava odgovornosti i naknade štete. Mnoge države članice međunarodnog sustava, koje su ujedino članice Europske unije, bile bi obvezne uplaćivati doprinose u dva fonda. To bi moglo utjecati na njihovu odluku da istupe iz međunarodnog fonda ili pak da osnivanjem posebnih kompanija izvan država članica Europske unije izbjegnu plaćanja u dodatni COPE fond.

Nametanje dodatne odgovornosti za onečišćenje izvan okvira postojećeg međunarodnog sustava slabi njegovu širu međunarodnu prihvaćenost.¹²

Kao odgovor na takve regionalne mjere, koji po uzoru na američki OPA mnogi nazivaju EurOPA, u okviru međunarodnog sustava posebna radna grupa Fonda razmatra mogućnost uvođenja trećeg sloja odgovornosti.¹³

Vodeći računa o ravnomjernoj podjeli odgovornosti i naknade između brodovlasnika i vlasnika tereta, u radnoj se grupi najviše pažnje posvetilo pitanju tko će i u kojem opsegu snositi teret dodatne odgovornosti.

Prijedlozi su išli u dva pravca.

Prvi prijedlog predviđa osnivanje trećeg sloja odgovornosti koji bi se stupnjevao.¹⁴ Prvi stupanj treće odgovornosti snosili bi brodovlasnici, a drugi dodatni fond, u koji bi doprinose plaćali uvoznici ulja.

Treći sloj odgovornosti osnovao bi se putem Protokola na Konvenciju iz 1992. i Protokola na Konvenciju o fondu iz 1992. Radi se o dopunskom, neobveznom sloju odgovornosti. Svaka država stranka konvencijskog sustava iz 1992. godine može odlučiti želi li pristupiti tim protokolima i osigurati dopunsku naknadu u slučajevima kada utvrđene tražbine zbog onečišćenja premašuju iznose sustava iz 1992, ili želi ostati u okvirima tog sustava.

Predloženi sustav predstavljao bi odgovornost u četiri stupnja, što bi odgovaralo prijelaznoj fazi kada su se usporedno primjenjivali stari sustav 69/71 i novi sustav iz 1992.¹⁵

Prema drugom prijedlogu, treći sloj odgovornosti ne bi se stupnjevao, a tražbine koje premašuju maksimalnu odgovornost prema sustavu 1992. jednako bi ili različitom iznosu *zajedno* snosili brodovlasnici i uvoznici ulja.¹⁶

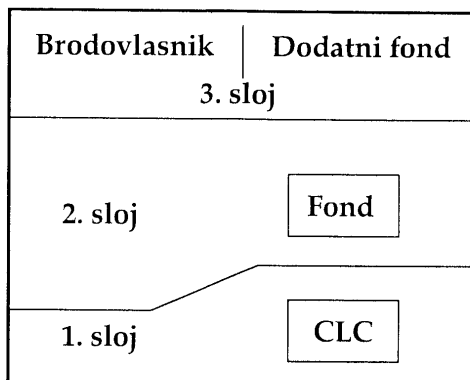
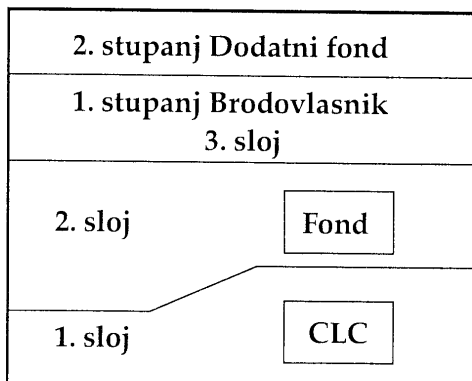
¹² V. *Intertanko hopeful EU will not go it alone*, Lloyd's List, May 31, 2001.

¹³ Posebna radna grupa osnovana je sa zadatkom da preispita međunarodni sustav odgovornosti i naknade iz 1992. i predloži odgovarajuće izmjene. Do prosinca 2001. godine održala je tri zasjedanja. V. Doc. 92/FUND/WGR.3/6 od 30. ožujka 2001.

¹⁴ Prijedlog su iznijele delagacije Australije, Kanade, Danske, Nizozemske, Norveške, Švedske i Ujedinjenog Kraljevstva, v. 92 FUND/WGR.3/5/1 od 26. II. 2001.

¹⁵ Prijelazno razdoblje trajalo je od 30. V.1996. do 15. V.1998. Vopširnije CHAO, W., *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer Law, 1996.

¹⁶ V. 92FUND/WGR.3/8/5 od 4. VI. 2001.



Međutim, unatoč raznim prijedlozima o stupnjevanju trećeg sloja odgovornosti, na zasjedanjima Skupštine i Izvršnog odbora Fonda u listopadu 2001. godine razmatrao se Nacrt Protokola o dopuni Konvencije o fondu iz 1992. koji dodatnu odgovornost nameće samo vlasnicima tereta.¹⁷

Naime, Protokol predviđa osnivanje dodatnog fonda koji bi osigurao naknadu iznad iznosa dostupnih na temelju Konvencije o fondu iz 1992.

Dodatna naknada plaćala bi se samo u državama strankama Konvencije o fondu iz 1992. koje su ratificirale spomenuti Protokol. U dopunski fond doprinose bi plaćali uvoznici ulja u odnosnim državama po uzoru na Fond iz 1992.

S obzirom na to da spomenuti Protokol nameće dodatnu odgovornost samo vlasnicima tereta, brodovlasnici i njihovi osiguratelji razmatraju prijedlog o dobrovoljnom povećanju iznosa odgovornosti za manje brodove. To bi povećanje vrijedilo samo na području država stranki koje su prihvatile osnivanje dopunskog fonda.¹⁸

Skupština Fonda prihvatila je Protokol na svom zasjedanju u listopadu 2001. Isto tako uputila je direktora Fonda da tekst Nacrta protokola dostavi Glavnom tajniku IMO-a sa zamolbom da se hitno sazove diplomatska konferencija.¹⁹

¹⁷ Tekst Nacrta protokola v. u 92 FUND/A.6/4/1 od 14. IX. 2001.

¹⁸ Razmatra se prijedlog o povećanju iznosa odgovornosti na 20 mil. SDR-a za brodove do 5000 tona. V. 92 FUND/WGR.3/8/3 od 1. VII. 2001.

¹⁹ Podatak prema internet stranicama Fonda (www.iopcfund.org) od 29. X. 2001.

2.3. Priznavanje ekološke štete

Uz gore nabrojene prijedloge povećanja visine odgovornosti i uvođenja trećeg sloja odgovornosti, posebna radna grupa Fonda razmatra prijedlog za izmjenu prihvaćenih kriterija u svezi s priznavanjem ekološke štete.

Treba podsjetiti da sustav odgovornosti iz 1992. jasno određuje da se šteta morskom okolišu ograničava na troškove stvarno poduzetih, razumnih mjera ili onih koje će se poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete.²⁰

Od svog djelovanja 1996. godine pa do 2001. godine, osim troškova čišćenja, Fond 1992. nije razmatrao nijedan slučaj naknade troškova posebnih mjera vraćanja okoliša u prijašnje stanje.

Ipak, jedan dio država članica Fonda smatra da je takav restriktivan pristup naknadi ekološke štete veliki nedostatak konvencijskog sustava.²¹

S obzirom na sve naglašeniji ekološki trend, potpuno odbacivanje naknade ekološke štete u užem smislu može dovesti do toga da se njezino pitanje riješi usvajanjem nacionalnih propisa.

Na taj način remeti se ravnoteža odgovornosti između brodovlasnika i vlasnika tereta uspostavljena međunarodnim režimom.

Prema njihovu mišljenju, definiciju ekološke štete treba tumačiti tako da, osim mjera čišćenja, obuhvati i posebne mjere obnove morskog okoliša (npr. zamjenu uništenih morskih organizama novima ukoliko prirodni oporavak morskog okoliša nije moguć), kao i troškove izrade posebnih studija u svezi s procjenom štete morskom okolišu.²²

Povodom iznesenog prijedloga valja istaknuti mišljenje Međunarodne federacije vlasnika tankera za onečišćenje (*International Tanker Owner Pollution Federation*- ITOPF). Poznato je da stručnjaci ITOPF-a djeluju u većini slučajeva izljeva ulja diljem svijeta i da imaju bogato praktično iskustvo glede onečišćenja mora uljem.²³

²⁰ V. članak 1. točku 6. Konvencije o odgovornosti iz 1992. U pojam štete zbog onečišćenja prema spomenutom članku ulaze sljedeće kategorije štete: stvarna šteta, izmakla dobit, ekološka šteta i troškovi zaštitnih mjera i gubitak ili šteta prouzročena tim mjerama.

²¹ To su sljedeće države: Australija, Kanada, Danska, Nizozemska, Norveška, Švedska i Ujedinjeno Kraljevstvo. Njihov prijedlog za izmjenu 92 FUND/WGR 3/5/1 od 26. II. 2001.

²² *Ibidem*.

²³ Vrlo detaljno mišljenje izneseno je u dokumentu 92 FUND/WGR.3/5/2 od 27. II. 2001.

Analize koje su proveli nakon većine tankerskih nezgoda pokazuju da su najučinkovitija mjera uspostave morskog okoliša u prijašnje stanje odgovarajuće mjere čišćenja. Pri tomu posebnu pažnju treba posvetiti izboru sredstva čišćenja, jer agresivne tehnike mogu izazvati više štete nego koristi.

Nakon poduzetih mjera čišćenja morski okoliš treba prepustiti prirodnom obnavljanju.

Složenost morskog ekosustava ograničava njegov umjetni oporavak.

S tim u svezi nije potrebno odobravati nerealne i skupe programe oporavka i na taj način slabiti mogućnost naknade tražbina za poduzete troškove čišćenja ili za ekonomski gubitak zbog štete morskome okolišu.

U skladu s rečenim, stručnjaci ITOPF-a smatraju da je svaka izmjena definicije u svezi s naknadom ekološke štete preuranjena.

Čini se da je to stajalište Skupštine Fonda, koja je na zasjedanju u listopadu 2001. spomenuti prijedlog vratila radnoj grupi na ponovno razmatranje.²⁴

3. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Uz veliku međunarodnu prihvaćenost i djelotvornu primjenu međunarodni sustav odgovornosti iz 1992, vrlo kratko nakon njegova stupnja na snagu, doživjet će prve izmjene. One su posljedica teških iskustava tankerskih nezgoda poput *Erike*, koje su upozorile da pojedine nezgode prelaze okvire međunarodnog sustava odgovornosti,

Zbog toga, najnovije izmjene sustava iz 1992. imaju za cilj osigurati naknadu štete u slučaju velikih ekoloških katastrofa.

Prema predloženim izmjenama sustava iz 1992., najviša granica odgovornosti brodovlasnika i Fonda povećava se za 50%.

Isto tako, realno je očekivati uvođenje dodatnog (trećeg) sloja odgovornosti.

Na taj način spriječilo bi se nametanje dodatne odgovornosti izvan okvira međunarodnog sustava.

Pored toga, omogućilo bi se državama koje prihvate spomenutu mogućnost da osiguraju dopunska sredstva u slučaju većih ekoloških katastrofa.

Što se tiče sadržajnih izmjena sustava, poput predložene izmjene definicije ekološke štete, treba pričekati još neko vrijeme.

Čini se da je teško utjecati na čvrsti stav međunarodnog sustava da se ne priznaju nikakvi spekulativni zahtjevi za naknadom ekološke štete.

²⁴ Podatak prema Internet stranicama Fonda (www.iopcfund.org) od 29. X. 2001.

I na kraju htjela bih napomenuti da i Republika Hrvatska kao stranka Konvencije o odgovornosti iz 1992. i Konvencije o fondu iz 1992. treba voditi računa o predloženim izmjenama.²⁵

Glede stajališta naše države prema predloženom povećanju odgovornosti i uvođenju dodatnog sloja odgovornosti, mišljenja sam da ih treba podržati.

S obzirom na to da se konvencijski sustav obeštećenja primjenjuje prema mjestu nastanka štete od onečišćenja, u slučaju eventualnog onečišćenja u Jadranu, odnosno na području teritorija Republike Hrvatske, u njezinu je interesu da iznosi odgovornosti budu što veći.²⁶

²⁵ Konvencija o odgovornosti iz 1992. i Konvencija o fondu iz 1992. za Republiku Hrvatsku stupile su na snagu 12. siječnja 1999.

²⁶ Ako Republika Hrvatska ne podrži spomenuti prijedlog povišenja, ali ga prihvati potreban broj drugih država članica IMO-a i država stranki sustava iz 1992. te on stupi na snagu, Republika Hrvatska morat će to povećanje prihvatiti ili pak otkazati konvencijski sustav iz 1992.

Summary:

Dr. DOROTEA ĆORIĆ

Assistant Professor

Faculty of Law, Univeristy of Rijeka

Hahlić 6, 51000 Rijeka

*THE LATEST AMENDMENTS OF THE INTERNATIONAL REGIME
ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992*

The topic of this paper is review of the international compensation regime established by the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention.

The author discusses in particular the adoption of amendments of the limits of compensation in the 1992 Civil Liability Convention and 1992 Fund Convention and proposed third-tier compensation scheme.

She also points out that it would be premature and unnecessary for the 1992 Fund to extend the definition of pollution damage beyond reasonable reinstatement measures.

Keywords: pollution, liability, Fund, pollution damage

ZAKAŠNJENJE U PREDAJI TERETA U CMI-jevim "PITANJIMA PRIJEVOZNOG PRAVA"

Dr.sc. PETAR KRAGIĆ
Tankerska plovdba, d.d.
B. Petranovića 4, 23000 Zadar

- UDK 347.795.3
347.426.6
Pregledni članak
Primljeno: 14.05.2002.
Prihvaćeno za tisak: 9.10.2002.

Članak razmatra propis o odgovornosti za zakašnjenje u predaji tereta predložen u CMI –jevom Final Draft Instrument of Transport Law od 10. prosinca 2001. i navodi prijedloge delegata HDPP dane na sastanku ISC 12. i 13. studenog 2001. u Madridu (na kojem je navedeni nacrt sačinjen). Zaključuje se da se za razdoblje zakašnjenja u predaji tereta priznaje izgubljena zarada zbog nekorištenja stvari, dok se ta ista šteta ne priznaje za razdoblje potrebno za popravak oštećenja na stvari nastalog tijekom prijevoza obavljenog u roku. Za ovako različit pristup nema načelnog opravdanja pa se predlaže da se u oba slučaja prizna obična šteta i izgubljena zarada, te da ograničenje odgovornosti bude za sve štete jedinstveno. Suprotan, praktičan pristup (opravdan niskim prevozninama po jedinici tereta u današnjim masovnim prijevozima, problematičnim dokazivanjem predvidljivosti daljnje štete, te njenim mogućim visokim iznosima) upućivao bi na isključenje odgovornosti za štete kod zakašnjenja, s tim da bi korisnik prijevoza morao tu odgovornost posebno ugovoriti s prijevoznikom i dodatno je platiti, ako je želi za određeni prijevoz imati.

Ključne riječi: prijevoz stvari, zakašnjenje u predaji, odgovornost prijevoznika, CMI Final Draft Instrument of Transport Law

1. UVOD

Bit uspjeha razdoblja industrijalizacije je ušteda vremena. Skraćivanje vremena potrebnog za proizvodnju, distribuciju i prodaju proizvoda dovelo je do masovne jeftine proizvodnje što je dramatično povećalo životni standard značajnog dijela čovječanstva i stvorilo novu epohu u razvoju civilizacije.

Henry Ford je izradio prvi automobil modela "T" 1908. i prodao ga za \$900. U to je vrijeme bilo luksuznijih, boljih i jeftinijih automobila, ali je Ford prvi industrijalizirao i standardizirao masovnu proizvodnju. Štedio je vrijeme po jedinici proizvoda. Nakon četiri godine prodavao je automobile po cijeni od \$690, pred I. svjetski rat prodavao je preko milijun automobila godišnje za cijenu od \$490 po automobilu, a 1925. cijena se modela T spustila na \$290.¹ Automobil, kao i mnogi drugi proizvodi, prestali su biti privilegija bogatih. Tu možda leži i odgovor na pitanje zašto se nije ostvarilo predviđanje Karla Marxa da će se bogati sve više bogatiti, a siromašni sve više osiromašivati, što će na kraju dovesti do proleTERSKE revolucije u industrijski najrazvijenijim zemljama.

Ako je izreka "*time is money*" postala paradigma industrijaliziranog svijeta, onda u današnjem globaliziranom svijetu koji iz industrijske prelazi u informatičku eru istinitost ove izreke moramo ne samo udvostručiti, već dignuti na potenciju čijeg ritma rasta skoro da nećemo ni biti svjesni, jer je osnovno obilježje budućnosti brzina. Brzina će biti sve. Nikad prije budućnost nije tako brzo postajala prošlost.²

Danas se dijelovi za tvornice ili pojedine proizvode izrađuju diljem svijeta i prevoze do mjesta konačne montaže ili ugradnje. Ide se na proizvodnju bez skladištenja i zaliha, s dostavom "*just on time*" gdje dijelovi za ugradnju u konačni proizvod stižu sukladno računalnom programu baš u trenutku kad su potrebni. Ako jedan dio zakasni, cijela proizvodnja staje ili njezino održavanje stvara goleme troškove.

Evo primjera. Jedan veliki proizvođač automobila gradi tvornicu u Kini. Niz posebnih alatnih strojeva koji će biti ugrađeni u proizvodni lanac naručeno je kod raznih proizvođača u mnogim zemljama. Dva su takva stroja, svaki vrijedan po US\$ 1.000.000, naručena i u Hrvatskoj. Ako ti strojevi ne budu isporučeni u roku, morat će se odgoditi početak rada tvornice. To znači odgađanje početka proizvodnje planirane na 100 automobila dnevno, dok strojevi ne stignu, ne montiraju se, testiraju i konačno puste u proizvodnju, ili nabavku dijelova koji bi ti strojevi proizvodili kod drugih proizvođača, što bi koštalo negdje

1 Enriquez: *As the Future Catches You*, New York 2000, str. 20.

2 Dixon: *Futurewise – six faces of global change*, London, 1999, str. 1.

oko US\$ 1.000.000 mjesečno. Strojevi se rade po narudžbi, po posebnim zahtjevima, a njihova izrada traje 7 mjeseci. Dakle, ako se stroj u prijevozu izgubi ili potpuno uništi, štete mogu biti goleme, mnogo veće od vrijednosti samog stroja.

2. KRATKA POVIJEST UREĐENJA PRIJEVOZA MOREM

Konvencija 1924.

Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici iz 1924. ("Konvencija 24." ili "Haška pravila") postavila je najprihvaćeniji pravni režim u povijesti međunarodnog pomorskog privatnog prava. Taj režim uz malo osuvremenjivanje Protokolom 1968. ("Visbijska pravila") služi svjetskoj pomorskoj trgovini već skoro osam desetljeća koja je s njim ušla i u novo tisućljeće.

Temelj Konvencije 24. je bila velika nagodba postignuta na konferenciji sazvanoj od Međunarodnog pravnog društva (*International Law Association*) u Hagu od 30. kolovoza do 3. rujna 1921. na kojoj su vodeći brodari, osiguratelji, krcatelji i bankari velikih pomorskih zemalja dogovorili režim odgovornosti pomorskog prijevoznika u tekstu koji je postao poznat pod nazivom Haška pravila. Ta pravila, kasnije pretočena u Konvenciju 24., su dokrajčila pravnu borbu započetu u drugoj polovici 19 st. oko pitanja slobode ugovaranja koju su koristili brodari da unošenjem isprika u teretnice ublaže načelo stroge odgovornosti za brodare propisane građanskim zakonicima i ustanovljenje u anglosaksonskom *common law*-u, obje po uzoru na rimski *receptum nautarum*³. Nemoć predstavnika tereta da se odupru monopolu brodara i dobiju zaštitu sudova koji su podržavali *laissez faire* dovelo je do niza političkih akcija koje su konačno prisilile brodare na "veliku nagodbu."

Protokol 1968.

Zbog uspješne primjene Konvencije 24 i straha da bi razmatranje njezine izmjene otvorilo raspravu o nizu pitanja koja bi mogla narušiti "veliku nagodbu", dugo se odgađala reforma Konvencije 24. Konačno je ipak prevladalo mišljenje da Konvenciju treba osuvremeniti, ali ne novom radikalno izmjenjenom konvencijom, već protokolom na postojeću konvenciju koji bi riješio neke značajne probleme iskrsele tijekom njezine dugogodišnje primjene. Uz pita-

3 Receptum nautarum, cauponum, stabulariourum činio je brodare, gostioničare i vlasnike staja odgovorim za stvari koje su preuzeli, a oslobađala ih je samo viša sila.

nja navedena u slijedećem stavku, na koja je Protokol odgovorio, bio je i problem delegiranja dužne pažnje prijevoznika na treće – brodograđevne, kojima je prijevoznik povjerio popravak broda, što je ostalo bez odgovora.

Godine 1959. CMI je na konferenciji u Rijeci imenovao pod-komitet sa zadaćom da načini prijedlog amandmana na Konvenciju 24. Na konferenciji u Stockholmu CMI je prihvatio nacrt Protokola, koji je nakon dodatnih rasprava i glasovanja izmijenjen i konačno prihvaćen na diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 1968. Protokol je izmijenio i dopunio Konvenciju 24. uvođenjem novog ograničenja odgovornosti i uvjeta pod kojima ga brodar može izgubiti, primjenio je ograničenje na izvanugovorne zahtjeve, opis tereta u teretnici u rukama trećih je postalo neoboriva predmnjeva (*presumptio iuris tantum*), a Haško/Vizbijska pravila (Konvencija 24 s Protokolom 68) su se primjenjivala ako je teretnica izdana u državi ugovornici, ako je putovanje započelo u državi ugovornici, te ako je teretnica uglavila da će se pravila primijeniti [tada se ne primjenjuju kao ugovorena pravila, već *ex proprio vigore*].

Konvencija 1978.

Oko 1970. pokrenuto je pitanje radikalnijeg pristupa uređenju međunarodnih prijevoza jednom novom konvencijom. Među zagovornicima dalekosežnih promjena bili su oni koji su držali da su promjene uvedene Protokolom 68. bile nedostatne da odgovore u potrebnoj mjeri moderniziranju pravnog režima pomorskih prijevoza; zatim oni koji su tražili više granice odgovornosti brodarima; pa do onih, impresioniranih kotejnerizacijom, koji su tvrdili da brodarku odgovornost treba tako pooštriti da se izgubi potreba za osiguranjem tereta. Konačno tu su se našle i nesvrstane zemlje, među kojima je bilo mnogo bivših kolonija, s tvrdnjom da je "velika nagodba" nastala u vremenu dominacije kolonijalnih sila i da je pogodovala brodarima. Po njihovom mišljenju trebalo je stvoriti novi ekonomski poredak koji bi bio pravedniji prema zemljama u razvoju. Redefiniranje režima pomorskih prijevoza trebao je biti jedan od elemenata velike gospodarske reforme.

U prosincu 1970. UNCTAD je izdao izvješće o teretnici koji je podupro stajališta nezadovoljnika, pa je već iduće godine UNCITRAL započeo rad na novoj konvenciji. Međutim, ubrzo se ustanovilo da će "veliku nagodbu" trebati zamijeniti s novom velikom nagodbom koja će uključiti niz popuštanja od prvobitnih radikalnih ideja. Između 1971. i 1975. pregovaralo se pod okriljem UNCITRALA o tekstu nove konvencije, pa je tek u svibnju 1976. UNCITRAL objavio njezin konačan nacrt. Konvencija je prihvaćena na diplomatskoj konferenciji 1978., ("Hamburška pravila"), međutim, pristupio joj je mali broj zemalja.

Američki COGSA 36

SAD su prihvatile Konvenciju 24. ugrađivši je u svoje zakonodavstvo kroz COGSA 1936. Taj zakon uz *Pomerene Bill of Lading Act 1916* [koji onemogućava protudokaz glede opisa tereta u (iz SAD) izlaznoj teretnici], institut *estoppel*-a [koji onemogućava takav dokaz i kod ulaznih teretnica] te *Harter Act 1893* [koji se primjenjuje na čuvanje tereta od strane broдача prije ukrcaja i nakon iskrcaja] još uvijek uređuje pomorske prijevoze u i iz SAD, najjače trgovačke zemlje svijeta.

Međutim i u SAD se stvorilo uvjerenje da COGS-a treba osuvremeniti. Osnovna je nakana bila nadoknaditi nepristupanje SAD Protokolu 68., ali je nacrt novog COGSA izrađen 1996. od Pod-komiteta za prijevoz stvari Američkog društava za pomorsko pravo otišao naprijed i temeljito revidirao postojeći zakon. Taj nacrt je prihvaćen velikom većinom glasova (278 prema 33) na redovitom godišnjem sastanku Američkog društva za pomorsko pravo u svibnju 1996., i predložen odgovarajućim pod-odborima američkog Senata. Nakon mnogobrojnih preinaka osnovnog nacrta kroz suradnju Američkog društava za pomorsko pravo i zaposlenika Senata, izdan je nacrt prijedlog novog zakona poznat kao COGSA 1999 [*Carriage of Goods by Sea Bill*, od 24. rujna 1999].

Ovaj pristup Amerikanaca izazvao je veliku zabrinutost da bi se već načet jedinstveni međunarodni režim pomorskih prijevoza mogao raspasti. Naime, uz zemlje koje su još na Konvenciji iz 24., zemlje na Konvenciji 24. nadopunjene Protokolom 68; zemlje na Konvenciji 78., imali bismo najveću trgovačku naciju sa svojim vlastitim zakonom.

CMI

Međunarodno društvo za pomorsko pravo čiji je glavni cilj unifikacija međunarodnog pomorskog prava reagiralo je na opisane događaje, te je nadovezujući se na ranije aktivnosti i suradnju s UNCITRALOM osnovalo u prosincu 1999. Međunarodni pod-odbor ("ISC") sa zadaćom, između ostalog:

"to prepare outline of an instrument designed to bring about uniformity of transport law; and thereafter to draft provisions to be incorporated in the proposed instrument⁴ ..."

4 Executive Council, 12 November 1999, CMI News Letter 1/2000,3.

O radu ISC se raspravljalo na kolokviju CMI/UNCITRAL u New Yorku u srpnju 2000., te na kolokviju u Toledu u rujnu 2000. Pred konferenciju CMI u Singapuru sastavljen je nacrt "*Outline Instrument*". Taj se nacrt na toj konferenciji održanoj u veljači 2001. nije detaljno razmatrao, već su donošene odluke o temeljnim smjernicama. Po tim smjernicama nacrt je izmijenjen i dobiven je tzv. *Revised Draft Outline Instrument* datiran 31. svibnja 2001., poznat kao svibanjski nacrt. Svibanjski je nacrt poslan svim nacionalnim društvima za pomorsko pravo i međunarodnim organizacijama, zajedno s upitnikom. Temeljem zaprimljenih prigovora i prijedloga proizveden je tzv. *Final Draft Outline Instrument* datiran 22. listopada 2001., razmatran na sjednici ISC 12. i 13. studenog 2001. u Madridu. Rezultat tog sastanka je bio tzv. *Final Draft Instrument on Transport Law* od 10. prosinca 2001. Ova će isprava biti predana UNCITRALU u nadi da će se pretvoriti u međunarodnu konvenciju.

3. ZAKAŠNENJE U PREDAJI TERETA

Haška pravila

Vrste šteta su u raznim pravima različite, ali čak unutar nacionalnih prava ne postoje jasne definicije. Za sada uzmimo da po općem pravu oštećeni ima pravo na štete zbog smanjenja imovine (*damnum emergens*) i izgubljenju zaradu (*lucrum cesans*). Konvencija 24. govori o odgovornosti za gubitak ili oštećenje [*Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from ... (Čl. 4(2)) ; Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount ... (Čl. 4(5))*], pa se postavilo pitanje odgovornosti za zakašnjenje⁵. Moguća su tri tumačenja:

- (1) kako zakašnjenje ili šteta od zakašnjenja nije spomenuta za nju brodar po konvenciji ne odgovara;
ako konvencija ne uređuje takvu štetu primjenjuju se načela općeg prava, a odgovornost za takvu štetu nije ograničena po Čl. IV (5); uglavci teretnice o isključenju odgovornosti za takvu štetu su valjani jer ne potpadaju pod Čl. III(8), i neće primjenjivati zastarni rok od godine dana po Čl. 3 (6)⁶;
- (2) konvencija se primjenjuje i na štete od zakašnjenja.

5 Vidi: Grabovac: Uređuju li Haško/Visbijska pravila odgovornost brodara za zakašnjenje?, UPP br. 3-4; 1991, str. 241-248.

6 Ganado/Kindred: *Marine Cargo Delays*, London 1990, str. 21.

U Engleskoj, Kanadi i SAD, iako je bilo različitih presuda, prevladalo je mišljenje da se riječi "gubitak" i "oštećenje" ne mogu ograničiti samo na fizičku štetu. Tako je npr. u *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co. Ltd* (slučaj se odnosio na primjenu Haških pravila na brodarski ugovor, a slijeđen je u predmetima o daljnjoj šteti vezanoj za teret) zaključeno da

*The Act is dealing with responsibilities and liabilities under contracts of carriage of goods by sea, and clearly such contractual liabilities are not limited to physical damage. A carrier may be liable for loss caused to the shipper by delay or misdelivery, even though the goods themselves are intact.*⁷

Visbijska pravila

Visbijska pravila nisu mijenjala gore navedene odredbe Haških pravila, pa bi pravna situacija glede zakašnjenja morala biti ista. Međutim, u Članku II o visini ograničenja odgovornosti unesena je dodatna odredba (uz onu o *novčanoj granici*⁸), a glasi:

*The **total amount recoverable** shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.*

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

Postoji mišljenje da ovaj propis jasno isključuje daljnje štete⁹ (*consequential loss*¹⁰). Nama se čini da se ovom odredbom dodatno definiralo *visinu* naknade štete, ali ne *oblik* štete. Naravno, ako se radi o potpunom gubitku stvari, onda ograničenje odgovornosti na svotu burzovne cijene robe u mjestu kada je teret trebao biti predan, isključuje naknadu bilo koje druge štete osim svote za kupnju nadomjestka za izgubljene stvari. Npr. ako se izgubilo 100 vreća kave po 50 kg, onda je *ukupna* naknada štete ograničena na cijenu 1 kilograma kave te kvalitete na burzi u luci iskrcaja, pomnoženu sa 500. Međutim, postavlja se pitanje, što ako je teret samo oštećen. To što ukupna naknada štete ne može

7 [1957] 2 Q.B. 233 (C.A) str. 253.

8 Neither the carrier nor the ship ... shall ... be ... liable ... for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of FrCs. 10.000 per package or unit of FrCs 30 per kilo of gross weight of goods lost or damaged, whichever is the higher.

9 Tetley: Marine Cargo Claims, Third edition, Montreal, 1988, str.336.

prijeći burzovnu ili tržišnu vrijednost u luci iskrcaja ne znači da je ta naknada ograničena samo na popravak štete ili smanjenja vrijednosti robe zbog nepopravljene fizičke štete, a da ne može uključivati i ekonomsku štetu (gubitak zarade i drugu financijsku štetu, odvojenu od *popravka* fizičke štete ili smanjenja vrijednosti robe zbog nepopravljene fizičke štete) ili daljnju štetu¹¹, naravno sve to visine manje od svota:

- (A) svote ukupne burzovne ili tržišne cijene tereta po Čl. 4 (5) (b) Haško/Visbijskih pravila ili
- (B) svote novčanog ograničenja po koletu ili jedinici tereta, odnosno njegovoj težini iz Čl. 4 (5)(a) Haško/Visbijskih pravila,

Suprotna tvrdnja oslanjala bi se na propis Čl. 4/5(8) (b), tumačeći da ograničenje odgovornosti na burzovnu ili tržišnu vrijednost jasno pokazuje namjeru zakonodavca da isključi daljnje štete, jer bi bilo nelogično da brodar odgovara za ekonomsku štetu u slučaju djelomičnog oštećenja stvari, ali ne i u slučaju njihova potpuna gubitka.

Hamburška pravila

Hamburška su pravila propisala da prijevoznik odgovara za zakašnjenje. Uz to su zakašnjenje definirala i na kraju ograničila odgovornost za zakašnjenje.

Zakašnjenje nastaje:

*"when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case"*¹².

Ovdje se otvara niz pitanja. Što ako teretnica za putovanje koje redovito traje 3 tjedna, na poledini sadrži uglavak da će putovanje trajati do 6 tjedana? Je li to suprotno Čl. 23. Hamburških pravila [*any stipulation ... in a bill of lading*

10 "non -physical damage, such as loss of future business and loss of reputation, arising from the breach of contract." Tetley, isto, str. 333.

11 Vidi gore bilješku pod 9.

12 Čl. 5(2) Hamburških pravila.

... is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention] ili bi nadležni sud mogao temeljem primjene općih načela mjerodavnog prava ili *lex fori* ovakvu odredbu poništiti, ili pak prihvatom teretnice ugovoren rok vrijedi?

Ako rok prijevoza nije ugovoren, teret treba prevesti u razumnom roku koji se procjenjuje po okolnostima slučaja. Radi li se o procjeni putovanja prije njegova početka temeljem poznatih okolnosti (npr. ruta, brzina broda ...), dakle o "zamišljenom" putovanju, ili se i događaji tijekom "stvarnog" putovanja ubrajaju u okolnosti slučaja? Drugim riječima, hoće li štrajk u usputnoj luci izazivati zakašnjenje [za koje prijevoznik neće odgovarati ako dokaže "... *that he ... took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence (štrajk) and its consequences*"] ili će štrajk kao okolnost slučaja stvarnog putovanja produžiti rok prijevoza.

Ova distinkcija kao da nije od značaja jer će u oba slučaja prijevoznik odgovarati ako ne uspije pobiti predmnjevu odgovornosti. Međutim, distinkcija je važna zbog odredbe Čl.5 (3) koja daje pravo korisniku prijevoza postaviti zahtjev za gubitak tereta ako teret nije predan "*within 60 consecutive days following expiry of the time for delivery ...*". Rok predaje tereta je kako smo vidjeli ugovoreni ili razumni rok – samo što ne znamo da li zamišljenog ili stvarnog putovanja. Ovaj propis je strog prema brodaru jer ne ovisi o njegovoj odgovornosti.

S druge strane Hamburška pravila nemaju odredbi o tome što se događa s vlasništvom na teretu. Prelazi li ono na prijevoznika ako plati štetu za gubitak tereta? Što ako primatelj iskoristi ovo pravo, a još nije postao vlasnik tereta? Zadržava li neisplaćeni krcatelj – prodavatelj, vlasništvo? Vlasništvo i rizik ne moraju prijeći u istom trenutku. Kakva je pozicija osiguratelja tereta?

Daljnji je problem ukrcaj pokvarljivog tereta koji u našem primjeru može izdržati prijevoz do 3 tjedna, ali ne i prijevoz od 6 tjedana koji je sadržan u teretnici. Odgovara li prijevoznik za fizičku štetu na teretu koji se pokvario zbog produženog putovanja, ipak završenog unutar ugovorenog roka. Ako je ugovoreni rok poštovan, imali li uopće zakašnjenja i odgovornosti za kvarenje tereta. Ponuđeno je rješenje po kojem bi prijevoznikova odgovornost za ovu štetu bila odgovornost za "*loss or damage to the goods*", a ne "*delay in delivery*", što znači da bi se odgovornost za zakašnjenje svela samo na čisti financijski gubitak – kao gubitak tržišta, gubitak ugovora, ili dodatne troškove.¹³ Dakle, prijevoznik koji je znao za pokvarljivu prirodu tereta i koji je mogao razumno do-

13 Pollock: A Legal Analysis of The Hamburg Rules, Zbirka sa seminara Lloyd's of London Press "The Hamburg Rules" London, rujan 1978, str. 2.

vršiti putovanje unutar 3 tjedna, svojom krivnjom (npr. kvarom broda) produži putovanje na 5 tjedana, što uzrokuje kvar tereta, ne bi odgovarao za (daljnju) štetu zbog zakašnjenja jer je ugovorio prijevoz za 6 tjedana, ali bi odgovarao za propast, tj. gubitak stvari, makar je obavio prijevoz unutar ugovorenog roka.

Hamburška su pravila ograničila visinu odgovornosti na iznos do $2\frac{1}{2}$ puta iznosa vozarine plative za zakašnjeli teret, s time da takvo ograničenje ne može prijeći ukupnu vozarinu iz ugovora o prijevozu.¹⁴ Primatelj će - u pravilu - potraživati samo teret iz teretnice [Haška pravila se ne primjenjuju na brodarске ugovore], pa se njega ne tiče vozarina iz nekog drugog ugovora. Prema tome trebalo bi zamisliti slučaj u kojem će samo jedan dio tereta ukrcao po teretnici zakasnuti, dok će ostatak stići na vrijeme, ili slučaj gdje će zakasnuti jedan od dvije ili više stvari ukrcajnih po istoj teretnici. Npr. po teretnici se predaju na prijevoz tri stroja, od čega se dva ukrcaju, a treći se zagubi u skladištu, pa se preveze sljedećim brodom na toj liniji, i iskrca u luci odredišta 20 dana nakon što su dva stroja predana. Naknada štete za zakašnjenje bi bila ograničena na omjer vozarine koja se odnosi na zakašnjeli stroj puta $2\frac{1}{2}$, ali ne bi mogla prijeći iznos vozarine plaćen po teretnici.

Nadalje, postavlja se pitanje primjenjuje li se ograničenje temeljeno na vozarini [Čl. 5 (3)] i kad korisnik prijevoza zatraži naknadu štete zbog zakašnjenja od preko 60 dana? Čini se da bi se primjenjivalo jer je zakašnjenje tereta pretpostavka za pozivanje na pravo iz odredbe Čl.5 (3). Možemo pretpostaviti da ta odredba s tako niskim ograničenjem nije baš privlačna korisnicima prijevoza.

Još ćemo samo spomenuti da Hamburška pravila nemaju odredaba o skretanju (devijaciji), što otvara daljnje dileme kod zakašnjenja; da je ispušteno ograničenje na burzovnu ili tržišnu vrijednost tereta u luci iskrcaja; te da se ne mogu koristiti kod zakašnjenja u mješovitom prijevozu kad je mjesto predaje u unutrašnjosti kopna. Razlog ovom posljednjem zaključku leži u stipulaciji odredbe Čl.5(2) koji propisuje da zakašnjenje nastaje ako teret nije predan *u luci iskrcaja* unutar roka. Kako kod dogovorene predaje u unutrašnjosti nema predaje u luci iskrcaja, zaključuje se da ne može biti ni zakašnjenja po ovoj odredbi.¹⁵ Moguća primjena analogije posebno je pitanje.

14 Čl. 6. 1(b) Hamburških pravila.

15 Pollock: Isto, str. 2.

COGSA 99

U pogledu zakašnjenja kod COGSA 99 situacija je ista kao kod Haških pravila. COGSA 99 posebno ne uređuje zakašnjenje, a propisuje da će prijevoznik "... *properly and carefully ... carry ... and deliver ... goods,*" [Sec. 6 (b)], te da neće biti odgovoran "... *for loss or damage ...*" koji su nastali od izuzetih opasnosti [Sec. 9 (c)]. Nacrt nije preuzeo odredbu Vizbijskih pravila o ograničenju odgovornosti na burzovnu ili tržišnu vrijednost tereta, te uređuje devijaciju [Sec. 9 (g)] na isti način kao i Haška pravila. Izgleda da je tu jedina novost što u slučaju neopravdane devijacije korisnik prijevoza ne bi mogao razvrgnuti ugovor i izbjeći primjenu COGSA 99, već bi se ona primijenila i na odgovornost u slučaju devijacije.

Tvorci COGSA 99 nisu dali uputu o načinu računanja štete, niti su, kako smo vidjeli, uveli posebno ograničenje vezano za način izračunavanja štete. Prema tome, uvođenje COGSA 99 ne bi mijenjalo američku sudsku praksu o izračunavanju štete koja je postavila slijedeća pravila¹⁶:

Kod oštećenja tereta dosuđuje se naknada u visini razlike između tržišne vrijednosti stvari u luci odredišta u stanju u kakvom je ukrcana i njezine vrijednosti u oštećenom stanju. Ako je teret potpuno izgubljen, mjera naknade štete je njegova vrijednost u luci odredišta. U slučaju zakašnjenja, šteta predstavlja razliku između tržišne vrijednosti tereta u luci odredišta na dan kad trebao stići, i na dan kad je teret stigao. Međutim, sudovi gledaju na realnosti gospodarske situacije svakog konkretnog slučaja, pa mogu priznati veleprodajnu cijenu ako pretpostavljaju da bi primatelj stvari dodao svojim zalihama. Međutim, ako situacija traži žurno nadomještanje stvari, onda će trošak učinjen radi nadomještanja biti priznat kao šteta. Ako se oštećene stvari mogu popraviti onda će cijena popravka predstavljati visinu naknade. Ako primatelj dokaže da je izgubio priliku prodati stvari ili da nije ispunio narudžbu, može se priznati i gubitak zarade. S druge strane, ako je stvarni gubitak manji od tržišne cijene, onda se takva cijena neće dosuditi ako bi donijela neočekivanu zaradu oštećeniku.

Kod zakašnjenja, pored razlike u tržišnoj cijeni na dan kad je teret trebao stići i dana kad je zapravo stigao, priznaje se i posebna, daljnja šteta koja proizlazi iz posebnih okolnosti slučaja ako su te posebne okolnosti bile priopćene prijevozniku i stoga bile predvidive. (Vidi iduće poglavlje)

16 Vidi Schoenbaum: Admiralty and Maritime Law, Stz. Paul 1994, Vol.2, str. 154-163.

Nacrt CMI

Nacrt CMI je, za razliku od Amerikanaca, odlučio slijediti Hamburška pravila i urediti pitanje zakašnjenja. Definicija zakašnjenja skoro je ista onoj iz Hamburških pravila i glasi:

- 6.4.1 *Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within time expressly agreed upon [or, in the absence of such agreement, within the time it would be reasonable to expect of a diligent carrier, having regard to the terms of the contract, the characteristics of the transport, and the circumstances of the voyage]*

Ovdje se govori o mjestu odredišta, dok Hamburška pravila govore o luci iskrcaja. To je zato što Nacrt želi urediti mješoviti prijevoz. Izgleda da problemima koje smo naveli kod Hamburških pravila oko ugovaranja roka prijevoza, te kvarenja tereta zbog duljine roka prijevoza- makar je taj rok unutar ugovorenog, ostaju. Kako Nacrt nije preuzeo odredbu Hamburških pravila o pravu korisnika prijevoza da tretira teret koji je zakasnio preko 60 dana izgubljenim, to su problemi vezani uz tu odredbu izbjegnuti.

Oko dijela odredbe u zgradama nije postignuta puna suglasnost, pa su zgrade ostavljene - što znači da se taj dio odredbe čvrsto ne preporučuje. Dodajmo da se čini kako ovaj dio odredbe nije riješio dvojbu procjenjuje li se razumni rok po "zamišljenom" i "stvarnom" putovanju. Međutim, sada zakašnjenje za koje prijevoznik ne odgovara, ne stvara posebne negativne posljedice.

Za razliku od Hamburških pravila Nacrt je iznovice uveo odredbu Vizbijskih pravila o izračunavanju štete koja sada glasi:

- 6.2.1 *If the carrier is liable for loss or damage to the goods, the compensation payable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery according to the contract of carriage.*
- 6.2.2 *The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.*
- 6.2.3 *In case of loss of or damage to the goods and save as provided for in article 6.4 [zakašnjenje], the carrier shall not be liable for payment of any compensation beyond what is provided for in articles 6.2.1 and 6.2.2.*

U Svibanjskom je Nacrtu odredba 6.2.3 glasila:

Except in respect of loss or damage due to delay, no consequential loss or damage shall be compensated.

Iz obrazloženja ove odredbe proizlazilo je da se htjelo pojasniti namjeru pisaca odredbe Čl. 4., pravila 5(b) da se iz naknade za oštećenje ili gubitak tereta izbaci daljnja šteta¹⁷. [Dakle, po ovom mišljenju način izračuna štete iz tog Vizbijskog pravila isključuje daljnju štetu i kada u slučaju oštećenja tereta ima prostora za takvu štetu u razlici svote potrebne za popravak tereta i njegove tržišne vrijednosti u zdravom stanju u luci odredišta]. Dodajmo da su Amerikanci predložili da se riječ "*normal value*" iz odredbe 6.2.2 izbriše, jer nema nikakvog značenja.

Nama se čini da bi ova izmjena možda mogla imati dalekosežne posljedice što se tiče priznanja štete pojedinih stavaka (oblika) štete i kod obične štete. Naime, Svibanjski je Nacrt propisivao da se kod štete kod zakašnjenja neće priznati daljnja šteta, a upućivao je da se šteta kod oštećenja i gubitka tereta računa "*... by reference to the value of such goods ...*" u mjestu i u trenutku predaje tereta na odredištu. Nije bilo propisano da je to visina ograničenja, pa se jezično moglo tumačiti da je odredba o načinu izračunavanja štete samo upućujuća ali ne i ograničavajuća, te dopušta da se pored vrijednosti samog tereta u štetu može priznati stavka dugotrajnog uskladištenja ili skupog uništenja pokvarenog tereta. Međutim, Nacrt jasno kaže da prijevoznik neće biti odgovoran za plaćanje bilo koje naknade "*... beyond what is provided for ...*" u člancima 6.2.1 i 6.2.2 o načinu izračuna štete. Situacija je bila ista u Visbijskim pravilima jer je tamo u odredbi članka II (b) rečeno da "*... the total amount recoverable ...*" biti računat po vrijednosti tereta na odredištu. Dakle, protuargument tvrdnji da je odredba u Svibanjskom Nacrtu o računanju štete upućujuća, ali ne i ograničavajuća, bio bi da je odredba preuzeta iz Visbijskih pravila u kojima je očito ograničavajuća.

Na Madridskom sastanku Britanska delegacija je izjavila kako izraz "*consequential loss*" nije definiran u engleskom pravu pa da ga je bolje ispustiti, što znači da pitanje određivanja štete zbog zakašnjenja prepušta mjerodavnom pravu, dakle nacionalnim pravima. Bilo je prijedloga da se pokuša pojmu "*consequential loss*" odrediti sadržaj u definicijama nacarta, što nije prihvaćeno, pa je odredba o šteti zbog zakašnjenja iz Svibanjskog Nacarta:

6.4.2 *If the loss or damage caused by delay in delivery includes consequential loss or damage, ...*

17 Vidi komentar pod čl. 6.2 u Svibanjskom Nacrtu.

zamijenjena u Nacrtu odredbom

6.4.2 *If delay in delivery causes loss not resulting from loss of or damage to the goods carried and hence not covered by article 6.2, the amount payable as compensation for such loss shall be limited to an amount equivalent to [... times the freight payable on the goods delayed]. In addition, the total amount payable under this provision and article 6.7.1 [ograničenje po jedinici tereta ili težini] shall not exceed the limit that would be established under article 6.7.1 in respect of the total loss of the goods concerned.*

Držimo da nema svrhe razglabati moguća tumačenja ove odredbe kada je iz Svibanjskog Nacrta jasno da su pisci Nacrta željeli isključiti daljnju štetu kod oštećenja ili gubitka tereta.

Na sastanku u Madridu hrvatska je delegacija kazala da izgleda nelogično da se kod fizičkog oštećenja tereta isključi daljnja šteta, a da se ta ista šteta priznaje kod zakašnjenja.

Kao ilustraciju delegacija je dala slijedeći primjer. U prvom scenariju prevozi se stroj koji treba predati primatelju do 1. rujna. Dode do zakašnjenja i stroj se preda 20. rujna. Za tih 20 dana, da izbjegne zastoje proizvodnje, primatelj zakupi sličan stroj i plaća zakupninu. Visina zakupnine priznaje se u daljnu štetu. U drugom scenariju prijevoznik preda stroj na vrijeme, ali oštećen. Popravlak stroja traje 20 dana. I ovdje, da proizvodnja ne bi stajala, primatelj zakupi sličan stroj. U ovom slučaju primatelj bi po Nacrtu imao pravo na naknadu štete za popravak stroja, ali ne i za zakup drugog stroja za razdoblje popravka. Na upit hrvatske delegacije je li ovo rezultat koji proizvodi Nacrt, pisac Nacrta odgovorio je potvrdno.

Nakon toga hrvatska je delegacija predložila da slijedeći stavak glasi:

6.2.1 *If the carrier is liable for loss or damage to the goods, the compensation payable shall be calculated by reference to the reasonable amount of repairs or the value of such goods at the place and time of delivery according to the contract of carriage whichever is the lesser.*

a da se izbriše stavak 6.2.3 koji ograničava daljnju štetu kod oštećenja ili gubitka tereta. Hrvatska se delegacija nadalje založila da se definira daljnja šteta, te da se šteta od zakašnjenja ne ograničava na umnožak prevoznine, već samo općim ograničenjem zajedno sa svotom potrebitom za popravak ili zamjenu stvari.¹⁸

18 Vidi. Grabovac/Bolanča: Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), Poredbeno pomorsko pravo, br.155, Zagreb 2001, str.46.

Što je daljnja šteta i kada se priznaje

Dakle Nacrt se odlučio stvoriti temelj za naknadu daljnje štete, čak urediti neka pitanja uz nju vezana, ali je prepustio određivanje *pretpostavki* za naknadu daljnje štete nacionalnim zakonodavstvima.

Sam naziv daljnja šteta je nejasan. Vidjeli smo da Britanska delegacija uspostavila da izraz "*consequential loss*" nema određen sadržaj u engleskom pravu. Neki pisci prave razliku između "*consequential loss*" koji je "*non-physical damage, such as loss of future business and loss of reputation, arising from a breach of contract*"¹⁹ dok je "*economic loss*" izraz koji se rabi kod izvanugovorne odgovornosti "*to describe the loss of profits and other financial damages claimant suffers apart from the reparation of the physical damages*"²⁰. Sa semantičkog stajališta svaki gubitak zbog popravka ili smanjenja vrijednosti tereta, odnosno njegova potpuna ili djelomična gubitka je ekonomski, pa i financijski, jer se održava ne samo u smanjenju vrijednosti imovine, nego u i raznim isplatama zbog štete, ili lošijem unovčenju stvari.

Vratimo se Rimskom pravu. Tamo je svrha naknade štete bila da se oštećeni stavi u takvo imovinsko stanje u kojem se nalazio kao da do štete nije došlo (*restitutio in integrum*). Budući da je u rimskom klasičnom procesu svaka presuda glasila na novac, nije dolazilo do naturalne restitucije, nego se učinak naknade štete postizavao isplatom novčanog ekvivalenta štete.²¹ Šteta se sastojala od smanjenja imovine (*damnum emergens*) pri čemu se pod "*damnum*" ne podrazumijeva oštećenje na samoj stvari, već imovinska štetu koju je pretrpio oštećeni.²²

Uporabom ovog nazivlja kod prijevoza u *damnum* (običnu štetu) bi trebalo ubrojiti sve one izdatke koje je učinio primatelj oštećenog ili izgubljenog tereta da bi došao u poziciju kao da se šteta nije dogodila. To u praksi znači da u štetu treba ubrojiti izdatke potrebne da se oštećeni teret *popravi*, odnosno da se izgubljeni teret *nadomjesti*. Ona odgovara donekle šteti zbog fizičkog oštećenja, ali je i šira od njega.

Npr. ako se pšenica smočila, troškovi popravka su troškovi skladištenja, sušenja - razgrtanja, ponovnog prikupljanja, savjeti stručnjaka, pregled tereta, uzimanje uzoraka, ispitivanja tržišta i sl. Ako je teret djelomično ili u potpunosti propao, onda bi u običnu štetu trebalo ubrojiti troškove oko nabavke od-

19 Tetley: Isto, str. 333.

20 Isto, str. 332.

21 Horvat: Rimsko pravo; Zagreb 1967, str. 218.

22 Isto.

govarajuće količine tereta koji može nadomjestiti onu izgubljenju. Tu pripada i troškovi uništenja pokvarenog i neuporabljivog tereta i sl. Ako primatelj proda oštećenu pšenicu, onda se radi o smanjenju njegove imovine jer umjesto da unovči zdravi teret, unovčuje oštećeni koji manje vrijedi.

Izmakla dobit (*lucrum cessans*), s druge strane, nije trošak koji bi oštećeni morao podnijeti da svoju imovinu vrati na vrijednost koju je imao, već dobitak [*Damnum parti videtur, qui commodum amittit, quod consequi poterat*²³], dakle povećanje imovine, kojem se oštećeni prema *redovitom* tečaju stvari mogao nadati.

Npr. u jednom slučaju teret propilen glikola bio je onečišćen mješavinom parafina i sojinog ulja koja je bila djelomice rastopljena u teretu, a djelomice u krutim granulama plutala na njegovoj površini, brodar je tvrdio da teret ne treba prerađivati jer je onečišćenje toliko neznatno te ne mora bezuvjetno utjecati na kvalitetu tereta. Strana tereta je tvrdila da je japansko tržište izbirljivo i jako vodi računa o kvaliteti. Možda na nekom drugom tržištu ovakvo onečišćenje ne bi smetalo, ali na japanskom bi vlasnici tereta kao trgovci i proizvođači izgubili na ugledu ako svojim kupcima ne bi davali samo prvorazrednu robu. Drugim riječima, zbog prodaje oštećenog tereta vlasnici bi izgubili reputaciju, a time tržište i zaradu iz poslovanja.

Nama se čini da pokraj ovog razlikovanja nije potrebno uvoditi nove kategorije šteta kao ekonomska, financijska, daljnja šteta i sl., jer se razne vrste gubitka mogu svesti na ove dvije gore navedene.

Međutim, svaka posljedica koja smanjuje imovinu ili sprječava njezin rast ne mora biti priznata kao šteta.

U engleskom je pravu temeljno pravilo, postavljeno u predmetu *Hadly v Baxendale* (1854), da naknada štete koja proistekne iz kršenja ugovorne obveze:

*"... should be such as may fairly and reasonably be considered either arising naturally, i.e. according to the usual course of things, from breach of contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it."*²⁴

U tom predmetu vlasnik mlina iz Gloucester-a je predao prijevozniku slomljenu osovinu da je preveze do Greenwich-a i preda radionici. Prijevoznik

23 Ulpijan: Tko je izgubio dobit koju je mogao ostvariti, pretrpio je štetu; prema Stojčević/Romac: *Dicta et regule iuris*, Beograd 1980, str. 92.

24 Furmston: *Cheshire and Fifoot's Law of Contract*, London 1981, str. 539.

nije znao da je radionica trebala po staroj osovini kao uzorku, žurno napraviti novu jer mlin zbog loma osovine nije radio. Svojom nemarnošću prijevoznik je zakasnio sa prijevozom i vrijeme za montažu nove osovine se nepotrebno produljilo. Kako za to produljeno vrijeme mlin nije radio njegovi vlasnici su tužili prijevoznika za izgubljenju dobit.²⁵

Sud je, sukladno navedenom pravilu, zaključio da tužitelj može uspjeti: Prvo, ako bi po redovitom tijeku stvari rad mlina potpuno prestao zbog loma osovine, međutim to ne bi bila redovita posljedica jer je razumno prepostaviti da je tužitelj imao rezervnu osovinu; Drugo, ako su posebne okolnosti slučaja bile tako potpuno izložene, da je neizostavan gubitak zarade bio jasno uočljiv prijevozniku. To nije bio slučaj, jer je prijevozniku bilo samo rečeno da mu se na prijevoz daje osovina mlina i da su pošiljatelji vlasnici mlina.²⁶

U slučaju *The Heron* (1949) brod je prevezio šećer iz Konstancze za Basru. Brodar nije bio upoznat s detaljima vezanim za posao s teretom, tj. za namjeru korisnika prijevoza da teret odmah proda čim stigne na odredište, ali je znao da u Basri postoji tržnica šećera i da je korisnik prijevoza trgovac šećerom. Brod je zakasnio 9 dana, kroz koje je razdoblje cijena šećera na tržnici pala. Sud je presudio da je brodar odgovoran za daljnji gubitak, jer je – iako mu nisu bile poznate posebne okolnosti – morao prepostaviti da će korisnik prijevoza pretrpiti financijski gubitak ako brod zakasni 9 dana.²⁷ Sud je zaključio da se kod kršenja ugovora ne radi o predvidljivosti štete od strane razumna čovjeka, bez obzira koliko je nevjerojatno njeno nastupanje, kako je to kod izvanugovorne odgovornosti, već je li vjerojatnost njena nastanka trebala biti razumno predviđena od obje ugovornice u trenutku zaključenja ugovora, uzimajući u obzir njihovo znanje u to vrijeme²⁸.

U predmetu *H Parsons (Livestock) Ltd v Uttley & Ingham* (1978) pokušalo se gornji zaključak ograničiti samo na *economic loss*, dok bi se test predvidljivosti (*foreseeability*) primjenjivao kod fizičke štete, makar ona proistekla iz kršenja ugovora. Međutim, u presudama nije bilo uporišta za takvo razlikovanje. Prevladalo je mišljenje koje je izrekao Lord Reid u *The Herion II* (1967) da je pravo tumačenje pravorijeka suca Alderson-a iz *Hadly v Baxendale* slijedeće:

He clearly meant that a result which will happen in the great majority of cases should fairly and reasonably be regarded as having been in the contemplation of the parties, but that a result which though foreseeable as

²⁵ Isto.

²⁶ Isto, str.540.

²⁷ Isto, str. 544.

²⁸ Isto, str. 541.

*a substantial possibility would only happen in a small minority of cases should not be regarded as having been in their contemplation.*²⁹

Sve se svodi na pitanje udaljenosti štete (*remoteness*). Konceptiju ovog instituta objasnio je Lord Wright:

*The law cannot take account of everything that follows a wrongful act; it regards some subsequent matters as outside the scope of its selection, because "it were infinite for the law to judge the cause of cause", or consequences of consequences. In the varied web of affairs the law must abstract some consequences as relevant not perhaps on grounds of pure logic, but simply for practical reasons.*³⁰

Dakle, u Engleskom pravu nema razlike u primjeni pravila kada se radi o smanjenju imovine ili gubitku zarade.

U kontinentalnom pravu situacija je ista. Francusko pravo propisuje da kod kršenja ugovorne obveze štetnik odgovara samo za štetu koja je bila predviđena ili mogla biti predviđena u vrijeme zaključenja ugovora³¹

Hrvatski Zakon o obveznim odnosima propisuje predvidljivost samo za izgublenu zaradu:

*Pri ocjeni visine izmakle koristi uzima se u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom toku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetnikovom radnjom ili propuštanjem.*³²

Međutim, sudska je praksa proširila predvidljivost i na utvrđivanje "obične štete" – smanjenja imovine. Za nju

*Pravno relevantan uzrok štete jest onaj štetni događaj čijem redovitom učinku odgovara konkretna šteta.*³³

4. ZAKLJUČAK

Zbog rečenoga držimo da u Nacrtu nije trebalo slijediti Vizbijska pravila i uvoditi pravilo 6.2 *Calculation of compensation* jer se kod obične štete (smanjenje

29 Ganado/Kindred: Isto, str. 121.

30 U Liesbosch Dredger v Edison SS (1933) prema Furmaston: isto 357.

31 Gradanski zakonik, čl. 1150; prema Tetley: isto, str. 322.

32 Čl. 189 (3).

33 Vrhovni sud, Gž-281/1982 od 25.05.83.

imovine) može dogoditi da osim izdataka potrebnih za nadomještanje stvari (po burzovnoj ili tržišnoj cijeni) postoje ostali troškovi, kao što je angažiranje vještaka, odvjetnika, odlaganje otpada uništenog tereta, i sl. Kod nekih tereta takvo odlaganje može biti skupo, recimo kod onečišćenja tereta kemikalijama, koji se ne može uporabiti u proizvodnji, pa ga treba uništiti. Ni Hamburška pravila, ni COGSA 99 nisu preuzeli to pravilo.

Što se tiče ograničenja za zakašnjenje postojale su tri mogućnosti:

Prva, koja bi izjednačila štete zbog zakašnjenja sa štetama zbog oštećenja ili gubitka tereta, pa bi se za sveukupnu štetu odgovaralo do razine općeg ograničenja [6.7 *Limits of liability*].

Druga, za zakašnjenje propisati niže ograničenje, što je Nacrt i učinio, ograničivši štetu na 2½ vozarine [6.4.2].

Treća, potpuno isključiti odgovornost za štetu za zakašnjenje.

Prvim pristupom odgovorilo bi se na sve veće značenje održavanja rokova u današnjem gospodarstvu. Drugi i treći pristup su *praktični*. Oni štite prijevoznika od mogućih velikih šteta, čija visina s obzirom na okolnosti slučaja i kriterija blizine odnosno predvidljivosti štete koju bi po mjerodavnom pravu primijenio sud, mogla biti nepredvidljiva. S druge strane, ima argumenata da je u današnjim masovnim prijevozima vozarina prilično niska, što ne opravdava izloženost prijevoznika mogućim velikim odštetnim zahtjevima za zakašnjenje. U svakom slučaju, nastavlja argument, korisnik prijevoza uvijek može predložiti prijevozniku važnost prijevoza u roku, pa prijevoznik za istu ili višu prevozninu može u ugovoru o prijevozu preuzeti odgovornost za zakašnjenje iznad propisanih ograničenja.

Međutim, s druge strane nelogično je da se izgubljena zarada priznaje radi nekorištenja stvari zbog zakašnjenja, ali ne i radi nekorištenja stvari zbog popravka ili u slučaju njezina gubitka zbog nadomještanja.

Zbog svega rečenog držimo da bi bilo korisno (1) ne lučiti posebno štete od zakašnjenja i oštećenja ili gubitka tereta, već u oba slučaja priznati običnu štetu i izgubljenu zaradu, (2) obje po općeprihvaćenim kriterijima blizine, odnosno predvidljivosti koji bi se mogli definirati u Nacrtu. (3) Ukupna odgovornost za sve štete bi bila ograničena do jedinstvene razine iz Članka 6.7.

Summary

Dr. PETAR KRAGIĆ

Tankers and Bulk Carriers Shipowners

B. Petranovića 4, 23000 Zadar

DELAY IN DELIVERY OF THE CARGO IN CMI ISSUES OF TRANSPORT LAW

The article analysis carrier's liability for delay in delivery of the goods under the rules of CMI Draft Instrument on Transport Law and explains the proposals made by the Croatian MLA delegation at ISC Madrid conference on 12 and 13 November 2001. In case of delay in delivery of the goods the carrier shall be liable for consequential loss (in draft wording: loss not resulting from loss or damage to the goods) because the consignee has been deprived of using the goods during the period of delay. However, on the other hand, if the consignee is deprived of using the goods for the same period of time due to necessary repairs of damage suffered by the goods (which otherwise were delivered on time) during the transport, then the consignee shall be denied of consequential loss. There is, in principle, no reason to distinguish damages for loss or damage to the goods from damages for delay. Therefore the suggestion is to treat loss and damage to the goods in the same way as the loss or damage suffered through delay of the goods. Same limit of liability should be applied for both types of damage. A pragmatic approach (justified by low freights per unit in contemporary mass transportation, problematic prove of the consequential loss, and its possible large magnitude) would point towards exclusion of the consequential loss resulting from delay in delivery, allowing, however, the parties to the contract of carriage to agree on such liability, presumably for a higher freight, if the shipper wishes to be in position to hold the carrier liable for delay in delivery of the goods.

Key words: carriage of goods, delay in delivery, liability of the carrier, CMI Final Draft Instrument of Transport Law

DOCUMENTATION

VOYAGE CHARTERPARTY LAYTIME INTERPRETATION RULES, 1993

Code name: VOYLAYRULES 93

Issued jointly by BIMCO, CMI, FONASBA and INTERCARGO.

PREAMBLE

The interpretations of words and phrases used in a charterparty, as set out below, and the corresponding initials if customarily used, shall apply when expressly incorporated in the charterparty, wholly or partly, save only to the extent that they are inconsistent with any express provision of it.

When the word "charterparty" is used, it shall be understood to extend to any form of contract of carriage or affreightment including contracts evidenced by bills of lading.

LIST OF RULES

1. "PORT"
2. "BERTH"
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE"
4. "LAYTIME"
5. "PER HATCH PER DAY"
6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" (WHD)
7. "DAY"
8. "CLEAR DAYS"
9. "HOLIDAY"
10. "WORKING DAY" (WD)
11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS"
12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHER WORKING DAY of 24 CONSECUTIVE HOURS"
13. "WEATHER PERMITTING" (WP)
14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED"

DOKUMENTACIJA

PRAVILA ZA TUMAČENJE TERMINA O STOJNICAMA U ČARTER PARTIJAMA ZA PUTOVANJE 1993.

Code name: VOYLAYRULES 93

Zajednički su izdali: BIMCO, CMI, FONASBA i INTERCARGO

U V O D

Tumačenja riječi i izraza upotrijebljenih u čarter partiji, kako su izložena u ovim Pravilima, kao i odgovarajući inicijali ako su uobičajeno upotrijebljeni, primijenit će se kada su izričito uključeni u čarter partiju, u cijelosti ili djelomično, i to samo u onoj mjeri u kojoj nisu u suprotnosti s nekom izričitom ugovornom odredbom.

Kada se upotrijebi izraz "čarter partija", smatrat će se da je time obuhvaćen svaki oblik ugovora o prijevozu uključujući ugovor potvrđen teretnicom.

LISTA PRAVILA

1. "PORT"
2. "BERTH"
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE"
4. "LAYTIME"
5. "PER HATCH PER DAY"
6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" (WHD)
7. "DAY"
8. "CLEAR DAYS"
9. "HOLIDAY"
10. "WORKING DAY" (WD)
11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS"
12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHER WORKING DAY of 24 CONSECUTIVE HOURS"
13. "WEATHER PERMITTING" (WP)
14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED"

15. "UNLESS SOONER COMMENCED"
16. "UNLESS USED" (UU)
17. "TO AVERAGE LAYTIME"
18. "REVERSIBLE LAYTIME"
19. "NOTICE OF READINESS" (NOR)
20. "IN WRITING"
21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME"
22. **"WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH"**
23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE"
24. "DEMURRAGE"
25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH"
26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED"
27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS)
28. "STRIKE"

RULES

1. "PORT" shall mean an area, within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. If the word "PORT" is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.
2. "BERTH" shall mean the specific place within a port where the vessel is to load or discharge. If the word "BERTH" is not used, but the specific place is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" shall mean that the charterer undertakes that an available loading or discharging berth be provided to the vessel on her arrival at the port which she can reach safely without delay in the absence of an abnormal occurrence.
4. "LAYTIME" shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight.
5. "PER HATCH PER DAY" shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per hatch by the number of the vessel's hatches.

15. "UNLESS SOONER COMMENCED"
16. "UNLESS USED" (UU)
17. "TO AVERAGE LAYTIME"
18. "REVERSIBLE LAYTIME"
19. "NOTICE OF READINESS" (NOR)
20. "IN WRITING"
21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME"
22. **"WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH"**
23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE"
24. "DEMURRAGE"
25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH"
26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED"
27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS)
28. "STRIKE"

PRAVILA

1. "PORT" ("*luka*") značit će područje u granicama kojeg brodovi ukrcavaju ili iskrcavaju teret, bilo da su na vezu, sidrištu, plutači ili slično, i uključivat će također uobičajena mjesta gdje brodovi čekaju svoj redoslijed ili čekaju po nalogu ili su obvezni čekati svoj redoslijed bez obzira na udaljenost od područja luke. Ova će se definicija primijeniti i ako se u ugovoru ne upotrijebi izraz "LUKA", ako se ona može utvrditi prema imenu iz ugovora.
2. "BERTH" ("*vez*") značit će točno određeno mjesto unutar luke gdje brod treba ukrcati ili iskrcati teret. Ova će se definicija primijeniti i ako se u ugovoru ne upotrijebi izraz "BERTH", ako se točno određeno mjesto može (ili mora) utvrditi po njegovu nazivu.
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" ("*dostupan pri dolasku broda*" ili "*uvijek dostupan*") značit će da se naručitelj obvezao da će pribaviti slobodan vez za ukrcaj ili iskrcaj tereta u vrijeme dolaska broda u luku do kojeg brod može stići u sigurnosti i bez zakašnjenja osim ako ne postoje neke izvanredne okolnosti.
4. "LAYTIME" ("*vrijeme stojnica*") značit će ugovoreno razdoblje u kojem će brodovlasnik staviti brod na raspolaganje za ukrcaj ili iskrcaj tereta bez dodatnog plaćanja iznad vozarine.
5. "PER HATCH PER DAY" ("*po grotlu dnevno*") značit će da će se vrijeme stojnica obračunati dijeljenjem količine tereta (A) s rezultatom koji se dobi-

Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Quantity of Cargo}}{\text{Daily Rate} \times \text{Number of Hatches}} = \text{Days}$$

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" (WHD) shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo in the hold with the largest quantity, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per working or workable hatch by the number of hatches serving that hold.

Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Largest Quantity in One Hold}}{\text{Daily Rate per Hatch} \times \text{Number of Hatches Serving that Hold}} = \text{Days}$$

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

7. "DAY" shall mean a period of twenty-four consecutive hours running from 0000 hours to 2400 hours. Any part of a day shall be counted pro rata.
8. "CLEAR DAYS" shall mean consecutive days commencing at 0000 hours on the day following that on which a notice is given and ending at 2400 hours on the last of the number of days stipulated.
9. "HOLIDAY" shall mean a day other than the normal weekly day(s) of rest, or part thereof, when by local law or practice the relevant work during what would otherwise be ordinary working hours is not normally carried out.
10. "WORKING DAYS" (WD) shall mean days not expressly excluded from laytime.
11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS" shall mean days which follow one immediately after the other.
12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE

je množenjem ugovorene dnevne norme za jedno grotlo s ukupnim brojem brodskih grotala (B).

Prema tome:

$$\text{Vrijeme stojnica} = \frac{\text{količina tereta}}{\text{dnevna norma} \times \text{broj grotala}} = \text{broj dana}$$

Svaki par od duplih pokrova računat će se kao jedan pokrov. Usprkos tome, pokrov na kojem istodobno mogu raditi dvije ruke smatrat će se kao dva pokrova.

6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) ili "PER WORKABLE HATCH PER DAY" (WHD) (*"po radnom grotlu dnevno"*; *"po radivom grotlu dnevno"*) značit će da će se vrijeme stojnica obračunati dijeljenjem (A), količine tereta iz najvećeg broskog skladišta s (B) rezultatom koji se dobije množenjem ugovorene dnevne norme po radnom ili radivom grotlu s brojem grotala koji poslužuju to brosko skladište.

Tako:

$$\text{Vrijeme stojnica} = \frac{\text{najveća količina u jednom skladištu}}{\text{dnevna norma} \times \text{broj grotala}} = \text{broj dana}$$

Svaki par od duplih pokrova računat će se kao jedan pokrov. Usprkos tome, pokrov na kojem istodobno mogu raditi dvije ruke smatrat će se kao dva pokrova.

7. "DAY" (*"dan"*) značit će razdoblje od dvadeset četiri uzastopna sata koja teku od 0000 do 2400 sata. Svaki dio dana računat će se razmjerno.
8. "CLEAR DAYS" (*"puni dani"*) značit će uzastopne dane koji započinju u 0000 sati na dan kada je obavijest dana i završavaju u 2400 sata zadnjeg dana od ugovorenog broja dana.
9. "HOLIDAY" (*"praznik"*) značit će dan u tjednu ili dio dana kada bi se rad s teretom normalno mogao odvijati, ali se zbog primjene domaćih propisa i mjesnih običaja rad za to vrijeme obustavlja.
10. "WORKING DAYS" (WD) (*"radni dani"*) značit će dane koji nisu izričito isključeni iz vremena stojnica.
11. "RUNNING DAYS" ili "CONSECUTIVE DAYS" (*"tekući dani"* ili *"uzastopni dani"*) značit će dane koji slijede jedan za drugim.
12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE

HOURS" shall mean a working day of 24 consecutive hours except for any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel or would have prevented it, had work been in progress.

13. "WEATHER PERMITTING" (WP) shall mean that any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel shall not count as laytime.
14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED" shall mean that the days specified do not count as laytime even if loading or discharging is carried out on them.
15. "UNLESS SOONER COMMENCED" shall mean that if laytime has not commenced but loading or discharging is carried out, time used shall count against laytime.
16. "UNLESS USED" (UU) shall mean that if laytime has commenced but loading or discharging is carried out during periods excepted from it, such time shall count.
17. "TO AVERAGE LAYTIME" shall mean that separate calculations are to be made for loading and discharging and that any time saved in one operation is to be set off against any excess time used in the other.
18. "REVERSIBLE LAYTIME" shall mean an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations.
19. "NOTICE OF READINESS" (NOR) shall mean the notice to charterer, shipper, receiver or other person as required by the charterparty that the vessel has arrived at the port or berth, as the case may be, and is ready to load or discharge.
20. "IN WRITING" shall mean any visibly expressed form of reproducing words, the medium of transmission shall include electronic communications such as radio communications and telecommunications.
21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME" shall mean that if no loading or discharging berth is available and the vessel is unable to tender notice of readiness at the waiting-place then any time lost to the vessel shall count as if laytime were running, or as time on demurrage if laytime has expired. Such time shall cease to count once the berth becomes available. When the vessel reaches a place where she is able to tender notice of readiness laytime or time on demurrage shall resume after such tender and, in respect of laytime, on expiry of any notice time provided in the charterparty.
22. "WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH" shall mean that if no loading or discharging berth is available on her arrival the vessel, on reaching any usual waiting-place at or off the port, shall be entitled to tender notice of readiness from it and laytime shall commence

HOURS" (*"vremenski pogodni radni dani"* ili *"vremenski pogodni radni dan od 24 sata"* ili *"vremenski pogodni radni dan od 24 uzastopna sata"*) značit će radni dan od 24 uzastopna sata osim kada vrijeme spriječi ukrcaj ili iskrcaj tere- ta s broda ili bi spriječilo da se je rad obavljao.

13. "WEATHER PERMITTING" (WP) (*"ukoliko vrijeme dozvoljava"*) značit će da se u vrijeme stajnica neće računati vrijeme kada vremenske prilike onemo- guće ukrcaj ili iskrcaj s broda.
14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED" (*"isključen"*) značit će da se u vrijeme stoj- nica ne računaju dani koji su u ugovoru navedeni uz tu oznaku čak i kada se ukrcaj ili iskrcaj obavljao za njihova trajanja.
15. "UNLESS SOONER COMMENCED" (*"ukoliko nije prije započelo"*) značit će da ako vrijeme stajnica nije počelo teći ali se ukrcaj ili iskrcaj obavljao, upotrijebljeno vrijeme uračunat će se u vrijeme stajnica.
16. "UNLESS USED" (UU) (*"ukoliko nije upotrijebljen"*) značit će da ako je vrije- me stajnica započelo teći, ali se ukrcaj ili iskrcaj obavljao u vrijeme koje se ne računa u stajnice, to će se vrijeme uračunati u vrijeme stajnica.
17. "TO AVERAGE LAYTIME" (*"prosječno vrijeme stajnica"*) značit će da poseb- no treba obračunati ukrcaj i iskrcaj i da će se vrijeme uštedeno pri jednoj operaciji prebiti s izgubljenim vremenom u drugoj.
18. "REVERSIBLE LAYTIME" (*"reverzibilno vrijeme stajnica"*) značit će da naru- čitelj ima pravo izbora da zbroji vremena odobrena za ukrcaj i iskrcaj. Ako naručitelj iskoristi tu mogućnost, učinak je isti kao da ugovoreno ukupno vrijeme stajnica pokriva obje te operacije.
19. "NOTICE OF READINESS" (NOR) (*"pismo spremnosti"*) značit će obavijest naručitelju, krcatelju, primatelju ili drugoj osobi koja je navedena u čarter partiji da je brod prispio u luku ili vez, već prema tome o kojem se slučaju radi, te da je spreman za ukrcaj ili iskrcaj.
20. "IN WRITING" (*"u pisanom obliku"*) značit će svaki vidljivi određeni oblik reproduciranja riječi: zadovoljavajući prijenos uključit će elektroničke ko- munikacije kao što su radio ili telekomunikacije.
21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DIS- CHARGING TIME" or "AS LAYTIME" (*"vrijeme izgubljeno na čekanju veza ra- čuna se kao vrijeme ukrcaja ili iskrcaja"* ili *"kao vrijeme stajnica"*) značit će da u slučaju kada nema (dostupnog) raspoloživog veza za ukrcaj ili iskrcaj i brod nije u mogućnosti predati pismo spremnosti s mjesta čekanja tada će se vrijeme izgubljeno na čekanju računati kao vrijeme stajnica, ili kao vrije- me prekostojnica, ako je vrijeme stajnica isteklo. To se vrijeme prestaje ra- čunati u trenutku kada je vez postao slobodan. Kada brod prispije na mje- sto s kojeg je u mogućnosti poslati pismo spremnosti, vrijeme stajnica ili prekostojnica će, pošto se pismo spremnosti preda, ponovno početi teći, a što se tiče stajnica, do isteka roka predviđenog čarter partijom.
22. "WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH"

nce in accordance with the charterparty. Laytime or time on demurrage shall cease to count once the berth becomes available and shall resume when the vessel is ready to load or discharge at the berth.

23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE" shall mean that the completion of these formalities shall not be a condition precedent to tendering notice of readiness, but any time lost by reason of delay in the vessel's completion of either of these formalities shall not count as laytime or time on demurrage.
24. "DEMURRAGE" shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the vessel beyond the laytime, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to laytime exceptions.
25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH" shall mean an agreed amount payable by the owner if the vessel completes loading or discharging before the laytime has expired.
26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED" shall mean that despatch money shall be payable from the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime excluding any periods excepted from the laytime.
27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS) shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime including periods excepted from the laytime.
28. "STRIKE" shall mean a concerted industrial action by workmen causing a complete stoppage of their work which directly interferes with the working of the vessel. Refusal to work overtime, go-slow or working to the rule and comparable actions not causing a complete stoppage shall not be considered a strike. A strike shall be understood to exclude its consequences when it has ended, such as congestion in the port or effects upon the means of transportation bringing or taking the cargo to or from the port.

("bez obzira nalazio se na vezu ili ne" ili "na vezu ili ne") značit će da ako vez za ukrcaj ili iskrcaj nije dostupan kada brod prisprije u luku, na mjestu u luci ili izvan luke na kojem se uobičajeno čeka na vez, s tog će mjesta brod biti ovlašten poslati pismo spremnosti i vrijeme stojnica će početi teći u skladu s čarter partijom. Vrijeme stojnica ili prekostojnica prestat će se računati kada vez postane dostupan i ponovno će se početi računati kada je brod spreman za ukrcaj ili iskrcaj na tom vezu.

23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE" ("*brod u postupku izdavanja dozvole slobodnog prometa*" i/ili "*prijavljen carinarnici*") značit će da ispunjenje tih formalnosti neće biti pravni uvjet za davanje pisma spremnosti, ali vrijeme izgubljeno u čekanju da brod ispunji bilo koju od tih formalnosti neće se računati kao vrijeme stojnica ili prekostojnica.
24. "DEMURRAGE" ("*naknada za vrijeme prekostojnica*") značit će ugovoreni iznos novca koji se duuguje brodovlasniku za zakašnjenje pri ukrcaju ili iskrcaju poslije isteka vremena stojnica, za koje zakašnjenje brodovlasnik nije odgovoran. Na prekostojnice se ne primjenjuju isključenja koja vrijede za vrijeme stojnica.
25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH" ("*naknada za uštedu*" ili "*ušteda*") značit će ugovoreni iznos novca koji će platiti brodovlasnik ako brod bude ukrcan ili iskrcan prije isteka vremena stojnica.
26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED" ("*naknada za uštedu ukupnog radnog vremena*" ili "*za ukupnu uštedu vremena stojnica*") značit će da će se naknada za uštedu platiti za vrijeme od završetka ukrcaja ili iskrcaja do isteka vremena stojnica isključujući razdoblja koja se ne računaju u vrijeme stojnica.
27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED (ATS)" ("*naknada za ukupnu uštedu vremena*") značit će da će se naknada za uštedu platiti za vrijeme od završetka ukrcaja ili iskrcaja do isteka vremena stojnica uključujući razdoblja koja se ne računaju u vrijeme stojnica.
28. "STRIKE" ("*štrajk*") značit će udruženu akciju radnika koja uzrokuje potpun prekid njihova rada što izravno utječe na odvijanje ukrcaja ili iskrcaja tereta s broda. Odbijanje prekovremenog rada, namjerna sporost ili obustavljanje rada i slične radnje koje ne uzrokuju potpun prekid rada neće se smatrati štrajkom. Smatrat će se da pojam štrajk ne uključuje posljedice štrajka, kao što su zakrčenost luka ili teškoće u odvijanju transporta robe do ili od luke.

Preveo:

Prof.dr.sc. Drago Pavić

Visoka pomorska škola u Splitu

INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 1999

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,
RECOGNIZING the desirability of facilitating the harmonious and orderly
development of world seaborne trade,

CONVINCED of the necessity for a legal instrument establishing international
uniformity in the field of arrest of ships which takes account of recent
developments in related fields,

HAVE AGREED as follows:

Article 1 Definitions

For the purposes of this Convention:

- 1 "Maritime claim" means a claim arising out of one or more of the following:
 - (a) loss or damage caused by the operation of the ship;
 - (b) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship;
 - (c) salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment;
 - (d) damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests; measures taken to prevent, minimize or remove such damage; compensation for such damage; costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken; loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage, and damage, costs or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d);
 - (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship, and costs or expenses relating to the preservation of an abandoned ship and maintenance of its crew;
 - (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise;

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O ZAUSTAVLJANJU BRODOVA IZ 1999.

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE,
PRIZNAJUĆI poželjnost promicanja skladnog i sustavnog razvitka svjetske pomorske trgovine,

UVJERENE u nužnost postojanja pravnog instrumenta koji ustanovljuje međunarodnu jednoobraznost na području zaustavljanja brodova i koji uzima u obzir najnoviji razvitak na relevantnim bliskim područjima,

SLOŽILE SU SE KAKO SLIJEDI:

Članak 1. Definicije

U svrhe ove Konvencije:

1. "Pomorska tražbina" označava tražbinu koja proizlazi iz jedne ili više sljedećih osnova:
 - (a) gubitka ili štete koji su prouzročeni iskorištavanjem broda;
 - (b) gubitka života ili tjelesne ozljede koja se dogodila na kopnu ili vodi u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda;
 - (c) operacija spašavanja ili bilo kojeg ugovora o spašavanju, uključujući, ako je to primjenjivo, posebnu naknadu koja se odnosi na operacije spašavanja s obzirom na brod koji je sam, ili je teret na njemu, prije-
tio štetom za okoliš;
 - (d) štete, ili prijetnje štetom, koju brod prouzroči okolišu, obali ili interesima u vezi s njima; mjera poduzetih radi sprječavanja, umanjenja ili uklanjanja takve štete; naknade za takvu štetu; troškove razumnih mjera obnavljanja okoliša koje su zaista poduzete ili se moraju poduzeti; gubitka koji je treća strana pretrpila, ili će ih vjerojatno pretrpiti, u vezi s takvom štetom; te štete, troškova ili gubitka slične prirode kao oni opisani u točki (d);
 - (e) troškova ili izdataka koji se odnose na podizanje, uklanjanje, popravak, uništenje ili činjenje neškodljivim broda koji je potonuo, ili je propao, nasukan, ili napušten, uključujući sve što jest ili što je bilo ukrcano na tom brodu, kao i troškove i izdatke koji se odnose na čuvanje napuštenog broda i uzdržavanje njegove posade;
 - (f) bilo kojeg ugovora koji se odnosi na iskorištavanje ili zakup broda, bez obzira je li sadržan u ispravi o brodarskom ugovoru ili drugdje;

- (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
 - (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship;
 - (i) general average;
 - (j) towage;
 - (k) pilotage;
 - (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance;
 - (m) construction, reconstruction, repair, converting or equipping of the ship;
 - (n) port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges;
 - (o) wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship; including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf;
 - (p) disbursements incurred on behalf of the ship or its owners;
 - (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
 - (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
 - (s) any dispute as to ownership or possession of the ship;
 - (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship;
 - (u) a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship;
 - (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship.
- 2 "Arrest" means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgement or other enforceable instrument.
- 3 "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.
- 4 "Claimant" means any person asserting a maritime claim.
- 5 "Court" means any competent judicial authority of a State.

- (g) bilo kojeg ugovora koji se odnosi na prijevoz robe ili putnika bodom, bez obzira je li sadržan u ispravi o brodarskom ugovoru ili drugdje;
 - (h) gubitka ili štete koje pretrpi roba, ili koji su u vezi s robom, (uključujući prtljagu) koja se prevozi na brodu;
 - (i) zajedničke havarije;
 - (j) tegljenja;
 - (k) peljarenja;
 - (l) opskrbe robom, materijalima, zalihama, gorivom, opremom (uključujući kontejnere), ili usluga, izvršenih radi iskorištavanja, međedžmenta, čuvanja ili održavanja broda;
 - (m) izgradnje, obnove, popravka, preinake ili opremanja broda;
 - (n) naknada i pristojbi za korištenje luka, kanala, dokova i drugih plov-
nih putova;
 - (o) plaća i drugih iznosa koji se duguju zapovjedniku, časnicima i dru-
gom brodskom osoblju s obzirom na njihovo zaposlenje na brodu,
uključujući troškove repatrijacije i socijalno osiguranje koji se plaćaju
u njihovu korist;
 - (p) izdataka u korist broda ili brodovlasnika;
 - (q) premije osiguranja (uključujući uplate uzajamnog osiguranja) s obzi-
rom na brod, koje plaća vlasnik ili zakupoprimalatelj, ili se plaćaju za
njihov račun;
 - (r) bilo kakve naknade za komision, posredništvo ili agenciju izvršene s
obzirom na brod, a koje plaća brodovlasnik ili zakupoprimalatelj ili se
plaćaju za njihov račun;
 - (s) bilo kojeg spora o pravu vlasništva ili posjedu na brodu;
 - (t) bilo kojeg spora između suvlasnika broda o iskorištavanju ili prihodi-
ma broda;
 - (u) *mortgage*-a na brodu, hipoteke ili sličnog tereta;
 - (v) bilo kojeg spora koji proizlazi iz ugovora o prodaji broda.
2. "Zaustavljanje" označava bilo kakvo zadržavanje ili ograničenje kretanja
broda koje je odredio Sud radi osiguranja pomorske tražbine, ali ono ne uk-
ljučuje zapljenu broda u postupku ovrhe na temelju presude ili druge is-
prave na temelju koje se može odrediti ovrha.
 3. "Osoba" označava bilo koju fizičku ili pravnu osobu ili zajednicu osoba, bi-
lo javnog ili privatnog prava, uključujući i državu ili neku njezinu teritori-
jalnu jedinicu.
 4. "Predlagatelj osiguranja" označava bilo koju osobu koja tvrdi da ima po-
morsku tražbinu.
 5. "Sud" označava bilo koji nadležan sudski organ u državi.

Article 2

Powers of arrest

- 1 A ship may be arrested or released from arrest only under the authority of a Court of the State Party in which the arrest is effected.
- 2 A ship may only be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.
- 3 A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that, by virtue of a jurisdiction clause or arbitration clause in any relevant contract, or otherwise, the maritime claim in respect of which the arrest is effected is to be adjudicated in a State other than the State where the arrest is effected, or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.
- 4 Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or its release shall be governed by the law of the State in which the arrest was effected or applied for.

Article 3

Exercise of right of arrest

- 1 Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if:
 - (a) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected; or
 - (b) the demise charterer of the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is demise charterer or owner of the ship when the arrest is effected; or
 - (c) the claim is based upon a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship; or
 - (d) the claim relates to the ownership or possession of the ship; or
 - (e) the claim is against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship and is secured by a maritime lien which is granted or arises under the law of the State where the arrest is applied for.
- 2 Arrest is also permissible of any other ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:
 - (a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose; or
 - (b) demise charterer, time charterer or voyage charterer of that ship.

Članak 2.

Ovlaštenje za zaustavljanje

1. Brod može biti zaustavljen ili oslobođen zaustavljanja samo na osnovi odluke suda države stranke u kojoj je zaustavljanje provedeno.
2. Brod može biti zaustavljen samo s obzirom na pomorsku tražbinu, a ne s obzirom na neku drugu tražbinu.
3. Brod može biti zaustavljen u svrhu ishoda osiguranja bez obzira na klauzulu o nadležnosti ili klauzulu o arbitraži u relevantnom ugovoru, ili drugdje, prema kojoj bi o pomorskoj tražbini s obzirom na koju se provodi zaustavljanje trebao presuditi sud u državi različitoj od one u kojoj se provodi zaustavljanje, ili bi o toj tražbini trebala odlučiti arbitraža, ili bi se o toj tražbini trebalo presuditi primjenom prava neke druge države.
4. Uz uvjet poštivanja odredaba ove Konvencije, na postupak koji se odnosi na zaustavljanje broda i njegovo oslobađanje od zaustavljanja primjenjuje se pravo države u kojoj je zaustavljanje provedeno ili predloženo.

Članak 3.

Ostvarenje prava zaustavljanja broda

1. Dopustivo je zaustavljanje bilo kojeg broda s obzirom na koji se tvrdi da postoji pomorska tražbina ako je:
 - (a) osoba koja je bila vlasnik broda u vrijeme nastanka pomorske tražbine odgovorna za tu tražbinu a vlasnik je broda i u vrijeme provedbe zaustavljanja; ili
 - (b) zakupoprimalatelj broda u vrijeme nastanka pomorske tražbine odgovoran za tu tražbinu a u vrijeme provedbe zaustavljanja je vlasnik ili zakupoprimalatelj broda; ili
 - (c) tražbina osigurana *mortgage*-om na brodu, hipotekom ili sličnim tereotom; ili
 - (d) tražbina takva da se odnosi na pravo vlasništva ili posjed na brodu; ili
 - (e) tražbina upravljena protiv vlasnika, zakupoprimalatelja, menedžera ili brodara a osigurana je pomorskim privilegijem koji je takvim utvrđen ili nastaje prema pravu države u kojoj se predlaže zaustavljanje.
2. Dopustivo je zaustavljanje bilo kojeg drugog broda ili brodova koji su, u trenutku provedbe zaustavljanja, u vlasništvu osobe koja je odgovorna za pomorsku tražbinu i koja je, u trenutku nastanka tražbine, bila:
 - (a) vlasnik broda s obzirom na koji je nastala pomorska tražbina; ili
 - (b) zakupoprimalatelj broda, naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme ili brodarskog ugovora na putovanje.

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

- 3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, the arrest of a ship which is not owned by the person liable for the claim shall be permissible only if, under the law of the State where the arrest is applied for, a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

Article 4

Release from arrest

- 1 A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been provided in a satisfactory form, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1 paragraphs 1(s) and (t). In such cases, the Court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person providing sufficient security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.
- 2 In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the arrested ship.
- 3 Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgement of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.
- 4 If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security in respect of that ship has been provided in a State Party in respect of the same claim, that security shall be ordered to be released on application to the Court in the State Party.
- 5 If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security in respect of that ship being provided, any security provided in a State Party in respect of the same claim shall be ordered to be released to the extent that the total amount of security provided in the two States exceeds:
 - (a) the claim for which the ship has been arrested, or
 - (b) the value of the ship,whichever is the lower. Such release shall, however, not be ordered unless the security provided in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.
- 6 Where, pursuant to paragraph 1 of this article, security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified, or cancelled.

Ova odredba se ne primjenjuje na tražbine koje se odnose na pravo vlasništva ili posjed na brodu.

3. Bez obzira na odredbe stavka 1. i 2. ovoga članka, zaustavljanje broda koji nije u vlasništvu osobe odgovorne za tražbinu dopustivo je samo ako se, prema pravu države u kojoj je zaustavljanje predloženo, na temelju presude donesene s obzirom na tu tražbinu, može provesti ovrha na brodu njegovom sudskom ili prisilnom prodajom.

Članak 4.

Oslobođenje od zaustavljanja

1. Zaustavljeni brod će se osloboditi kada je dano dostatno osiguranje u zadovoljavajućem obliku, osim u slučajevima kada je brod zaustavljen s obzirom na neku od pomorskih tražbina navedenih u članku 2., stavcima 1(s) i (t). U tim slučajevima sud može dopustiti osobi koja posjeduje brod da, nakon što ta osoba da dostatno osiguranje, nastavi iskorištavati brod, ili može donijeti neku drugu odluku o upravljanju brodom za vrijeme zaustavljanja.
2. Ako ne postoji sporazum između stranaka o dostatnosti i obliku osiguranja, sud će odrediti prirodu i iznos osiguranja koji neće biti veći nego što je vrijednost zaustavljenog broda.
3. Zahtjev za oslobođenjem zaustavljenog broda nakon davanja osiguranja neće se tumačiti kao priznanje odgovornosti ni kao odricanje od obrane ili prava na ograničenje odgovornosti.
4. Ako je brod zaustavljen u državi koja nije država stranka i nije oslobođen unatoč osiguranju koje je s obzirom na taj brod i istu tražbinu dano u državi stranci, sud u državi stranci će, postupajući po prijedlogu, odrediti oslobođanje toga osiguranja.
5. Ako je u državi koja nije država stranka brod oslobođen nakon što je s obzirom na taj brod dano odgovarajuće osiguranje, odredit će se oslobođanje svakog osiguranja koje je u državi stranci dano s obzirom na istu tražbinu, u mjeri u kojoj ukupan iznos osiguranja danoga u dvjema državama prelazi:
 - (a) vrijednost tražbine zbog koje je brod zaustavljen, ili
 - (b) vrijednost broda,ovisno o tome koja je vrijednost manja. Međutim, takvo oslobođanje će se odrediti samo ako je osiguranje koje je dano u državi koja nije stranka stvarno raspoloživo predlagatelju osiguranja i ako je slobodno prenosivo.
6. Kada je osiguranje dano u skladu sa stavkom 1. ovoga članka, osoba koja je dala to osiguranje može u bilo koje vrijeme predložiti sudu smanjenje, izmjenu ili ukidanje tog osiguranja.

Article 5

Right of rearrest and multiple arrest

- 1 Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been provided to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:
 - (a) the nature or amount of the security in respect of that ship already provided in respect of the same claim is inadequate, on condition that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or
 - (b) the person who has already provided the security is not, or is unlikely to be, able to fulfil some or all of that person's obligations; or
 - (c) the ship arrested or the security previously provided was released either:
 - (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or
 - (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.
- 2 Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:
 - (a) the nature or amount of the security already provided in respect of the same claim is inadequate; or
 - (b) the provisions of paragraph 1(b) or (c) of this article are applicable.
- 3 "Release" for the purpose of this article shall not include any unlawful release or escape from arrest.

Article 6

Protection of owners and demise charterers of arrested ships

- 1 The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:
 - (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
 - (b) excessive security having been demanded and provided.

Članak 5.

Pravo ponovnog zaustavljanja i višestrukog zaustavljanja

1. Kada je u bilo kojoj državi brod već bio zaustavljen i oslobođen ili je s obzirom na taj brod već bilo dano osiguranje za neku pomorsku tražbinu, taj brod nakon toga više ne može biti ponovno zaustavljen ili zaustavljen s obzirom na istu pomorsku tražbinu, osim:
 - (a) ako priroda ili iznos osiguranja danoga s obzirom na taj brod i istu tražbinu nisu odgovarajući, uz uvjet da ukupan iznos osiguranja ne smije prijeći vrijednost broda; ili
 - (b) ako osoba koja je već dala osiguranje nije, ili vjerojatno nije, sposobna izvršiti neku ili sve svoje obveze; ili
 - (c) ako su zaustavljeni brod ili ranije dano osiguranje oslobođeni:
 - (i) na prijedlog ili uz pristanak predlagatelja osiguranja koji je postupao na razumnim osnovama, ili
 - (ii) zato što predlagatelj osiguranja nije mogao, poduzimajući razumne mjere, spriječiti oslobađanje.
2. Bilo koji drugi brod koji bi inače mogao biti zaustavljen s obzirom na istu pomorsku tražbinu ne može biti zaustavljen, osim:
 - (a) ako priroda ili iznos osiguranja danog s obzirom na istu tražbinu nisu odgovarajući; ili
 - (b) ako se mogu primijeniti odredbe stavka 1(b) ili (c) ovoga članka.
3. "Oslobađanje" u svrhu ovoga članka ne uključuje bilo kakvo nezakonito oslobađanje ili bijeg od zaustavljanja.

Članak 6.

Zaštita vlasnika i zakupoprimalca zaustavljenih brodova

1. Sud može, kao uvjet za zaustavljanje broda ili za dopuštanje daljnjeg trajanja već provedenog zaustavljanja, naložiti predlagatelju osiguranja koji nastoji ishoditi zaustavljanje ili koji je već ishodio zaustavljanje broda, da dâ osiguranje takve vrste, iznosa i uvjeta davanja kako odredi taj sud, za bilo koji gubitak koji, kao posljedicu zaustavljanja, može pretrpiti protivnik osiguranja i za koji se može utvrditi odgovornost predlagatelja osiguranja, uključujući i takav gubitak ili štetu, ali ne ograničavajući se na njih, koje protivnik osiguranja može pretrpiti kao posljedicu:
 - (a) protupravnog ili neopravdanog zaustavljanja; ili
 - (b) prekomjernog osiguranja koje je zatraženo i dano.

- 2 The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:
 - (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
 - (b) excessive security having been demanded and provided.
- 3 The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.
- 4 If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article may be stayed pending that decision.
- 5 Where pursuant to paragraph 1 of this article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

Article 7

Jurisdiction on the merits of the case

- 1 The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.
- 2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security provided to obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.
- 3 In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship:
 - (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or
 - (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article,such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.
- 4 If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article then the ship arrested or the security given shall, upon request, be ordered to be released.

2. Sud države u kojoj je provedeno zaustavljanje nadležan je odrediti opseg odgovornosti predlagatelja osiguranja za gubitak ili štetu prouzročenu zaustavljanjem broda, ako ta odgovornost postoji, uključujući takav gubitak ili štetu, ali ne ograničavajući se na njih, koji mogu nastati kao posljedica:
 - (a) protupravnog ili neopravdanog zaustavljanja; ili
 - (b) prekomjernog osiguranja koje je zatraženo i dano.
3. O odgovornosti predlagatelja osiguranja u skladu sa stavkom 2. ovoga članka, ako ona postoji, odlučuje se primjenom prava države u kojoj je zaustavljanje provedeno.
4. Ako sud u drugoj državi ili neki arbitražni sud, u skladu s odredbama članka 7., treba donijeti odluku o predmetu spora, postupak koji se odnosi na odgovornost predlagatelja osiguranja u skladu sa stavkom 2. ovoga članka može biti privremeno prekinut do donošenja navedene odluke.
5. Kada je osiguranje dano u skladu sa stavkom 1. ovoga članka, osoba koja je dala to osiguranje može u bilo koje vrijeme predložiti sudu smanjenje, izmjenu ili ukidanje tog osiguranja.

Članak 7.

Nadležnost u postupku o predmetu spora

1. Sudovi države u kojoj je provedeno zaustavljanje ili je dano osiguranje radi ishođenja oslobađanja broda nadležni su za odlučivanje o predmetu spora, osim ako se stranke valjano sporazumiju ili su se ranije valjano sporazumjele da spor iznesu pred sud druge države koji prihvati nadležnost, ili pred arbitražu.
2. Bez obzira na odredbe stavka 1. ovoga članka, sudovi države u kojoj je provedeno zaustavljanje ili je dano osiguranje radi ishođenja oslobađanja broda mogu odbiti takvu nadležnost ako je to dopušteno prema pravu te države i ako sud u drugoj državi prihvati nadležnost.
3. U slučajevima kada sud države u kojoj je provedeno zaustavljanje ili je dano osiguranje radi ishođenja oslobađanja broda:
 - (a) nije nadležan za odlučivanje o predmetu spora; ili
 - (b) odbije nadležnost u skladu s odredbama stavka 2. ovoga članka,taj sud može, a na zahtjev mora, odrediti rok u kojem predlagatelj osiguranja mora pokrenuti postupak pred nadležnim sudom ili arbitražnim sudom.
4. Ako postupak ne bude pokrenut u roku koji je odredio sud u skladu sa stavkom 3. ovoga članka, na zahtjev će se odrediti oslobađanje zaustavljenoga broda ili danoga osiguranja.

- 5 If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article, or if proceedings before a competent Court or arbitral tribunal in another State are brought in the absence of such order, any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security provided in order to obtain its release, on condition that:
 - (a) the defendant has been given reasonable notice of such proceedings and a reasonable opportunity to present the case for the defence; and
 - (b) such recognition is not against public policy (*ordre public*).
- 6 Nothing contained in the provisions of paragraph 5 of this article shall restrict any further effect given to a foreign judgment or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was effected or security provided to obtain its release.

Article 8

Application

- 1 This Convention shall apply to any ship within the jurisdiction of any State Party, whether or not that ship is flying the flag of a State Party.
- 2 This Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.
- 3 This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.
- 4 This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.
- 5 Nothing in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability, or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.
- 6 Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States Parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of its flag procured by a person whose habitual residence or principal place of business is in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.

5. Ako postupak bude pokrenut u roku koji je odredio sud u skladu sa stavkom 3. ovog članka ili je postupak pred nadležnim sudom ili arbitražnim sudom u drugoj državi pokrenut bez takve odluke, svaka konačna odluka u takvom postupku će se priznati i izvršiti s obzirom na zaustavljeni brod ili na osiguranje dano radi ishođenja oslobođanja broda, pod uvjetom:
 - (a) da je tuženik razumno obaviješten o tome postupku i da mu je pružena razumna mogućnost da sudjeluje u postupku kako bi izložio svoju obranu; i
 - (b) da takvo priznanje nije u suprotnosti s javnim poretkom.
6. Ništa u odredbama stavka 5. ovog članka ne ograničava bilo kakav daljnji učinak koji strana presuda ili arbitražna odluka proizvode prema pravu države u kojoj je provedeno zaustavljanje broda ili je dano osiguranje radi ishođenja oslobođanja broda.

Članak 8.

Primjena

1. Ova Konvencija se primjenjuje na svaki brod unutar nadležnosti bilo koje države stranke, bez obzira vije li taj brod zastavu države stranke ili ne.
2. Ova Konvencija se ne primjenjuje na ratni brod, pomoćno ratno brodovlje ni na druge brodove čiji je vlasnik ili brodar država i koji se, u odnosnim slučajevima, koriste samo za državne netrgovačke poslove.
3. Ova Konvencija ne utječe na prava ili ovlaštenja ustanovljena na osnovi neke međunarodne konvencije ili nacionalnog zakona ili propisa, a prema kojima države, njezine uprave, bilo koji organi javne vlasti, ili lučke vlasti, mogu zadržati ili na drugi način spriječiti isplovljenje nekog broda unutar svoje nadležnosti.
4. Ova Konvencija ne utječe na ovlast neke države ili suda da donese odluku koja se odnosi na ukupnost dužnikove imovine.
5. Ništa u ovoj Konvenciji ne utječe na primjenu neke međunarodne konvencije koja predviđa ograničenje odgovornosti, ili nacionalnog propisa koji joj daje pravnu snagu, u državi u kojoj je provedeno zaustavljanje.
6. Ništa u ovoj Konvenciji ne mijenja ni ne utječe na pravna pravila koja su na snazi u državi stranci a odnose se na zaustavljanje broda koji se nalazi unutar nadležnosti države čiju zastavu vije, a koje je provedeno na prijedlog osobe koja ima redovno boravište ili glavno poslovno sjedište u toj državi ili neke druge osobe koja je od navedene osobe stekla tražbinu subrogacijom, ustupom ili na drugi način.

Article 9

Non-creation of maritime liens

Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.

Article 10

Reservations

Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession, or at any time thereafter, reserve the right to exclude the application of this Convention to any or all of the following:

- (a) ships which are not seagoing;
 - (b) ships not flying the flag of a State Party;
 - (c) claims under article 1, paragraph 1(s).
- 2 A State may, when it is also a State Party to a specified treaty on navigation on inland waterways, declare when signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, that rules on jurisdiction, recognition and execution of court decisions provided for in such treaties shall prevail over the rules contained in article 7 of this Convention

Article 11

Depositary

This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

- 1 This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the United Nations, New York, from 1 September 1999 to 31 August 2000 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the depositary.

Članak 9.

Nestvaranje pomorskih privilegija

Ništa u ovoj Konvenciji se neće tumačiti kao stvaranje pomorskog privilegija.

Članak 10.

Rezerve

1. Svaka država može u trenutku potpisa, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja Konvenciji, kao i u bilo koje vrijeme nakon toga, staviti rezervu koja se odnosi na pravo da isključi primjenu ove Konvencije u nekim ili u svim slijedećim slučajevima:
 - (a) na brod koji nije pomorski;
 - (b) na brod koji ne vije zastavu države stranke;
 - (c) na tražbine navedene u članku 1., stavku 1. (s).
2. Država koja je ujedno i država stranka određenog ugovora o unutrašnjoj plovidbi, može prigodom potpisa, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji, izjaviti da odredbe o nadležnosti, priznanju i izvršenju sudskih odluka sadržane u takvim ugovorima imaju prednost u odnosu na odredbe sadržane u članku 7. ove Konvencije.

Članak 11.

Depozitar

Ova Konvencija će biti pohranjena kod Glavnog tajnika Ujedinjenih naroda.

Članak 12.

Potpis, potvrđivanje, prihvati, odobrenje i pristup

1. Ova Konvencija će biti otvorena za potpisivanje svakoj državi u Sjedištu Ujedinjenih naroda u New Yorku, od 01. rujna 1999. do 31. kolovoza 2000. a nakon toga će ostati otvorena za pristupanje.
2. Države mogu izraziti svoj pristanak da budu vezane ovom Konvencijom:
 - (a) potpisom bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja; ili
 - (b) potpisom uz rezervu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, nakon kojeg slijedi potvrđivanje, prihvati ili odobrenje; ili
 - (c) pristupanjem.
3. Potvrđivanje, prihvati, odobrenje ili pristupanje izvršava se polaganjem pravovaljane isprave kod depozitara.

Article 13

States with more than one system of law

- 1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
- 2 Any such declaration shall be notified to the depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.
- 3 In relation to a State Party which has two or more systems of law with regard to arrest of ships applicable in different territorial units, references in this Convention to the Court of a State and the law of a State shall be respectively construed as referring to the Court of the relevant territorial unit within that State and the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 14

Entry into force

- 1 This Convention shall enter into force six months following the date on which 10 States have expressed their consent to be bound by it.
- 2 For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent.

Article 15

Revision and amendment

- 1 A conference of States Parties for the purpose of revising or amending this Convention shall be convened by the Secretary-General of the United Nations at the request of one-third of the States Parties.
- 2 Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to the Convention, as amended.

Article 16

Denunciation

- 1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention enters into force for that State.

Članak 13.

Države s više sustava prava

1. Ako država ima dvije ili više teritorijalnih jedinica u kojima se u odnosu na predmet uređenja ove Konvencije primjenjuju različiti pravni sustavi, ona može u trenutku potpisa, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja, izjaviti da će se ova Konvencija primjenjivati na sve njezine teritorijalne jedinice ili samo na jednu ili više njih, te može bilo kada izmijeniti tu izjavu podnoseći drugu izjavu.
2. Takva izjava se dostavlja depozitaru i mora sadržavati izričiti navod o tome na koje se teritorijalne jedinice primjenjuje Konvencija.
3. U odnosu na državu stranku koja ima dva ili više pravnih sustava u pogledu zaustavljanja brodova koji se mogu primijeniti na različite teritorijalne jedinice, pozivanja u ovoj Konvenciji na sud države i na pravo države na odgovarajući način će se tumačiti kao pozivanja na sud relevantne teritorijalne jedinice unutar te države i pravo relevantne teritorijalne jedinice u toj državi.

Članak 14.

Stupanje na snagu

1. Ova Konvencija će stupiti na snagu šest mjeseci nakon datuma kada je deset država izrazilo svoj pristanak da budu njome vezane.
2. U pogledu države koja izrazi svoj pristanak da bude vezana ovom Konvencijom nakon što se ispune navedeni uvjeti za njezino stupanje na snagu, takav pristanak proizvodit će učinak tri mjeseca nakon datuma kada je taj pristanak izražen.

Članak 15.

Izmjene i dopune

1. Glavni tajnik Ujedinjenih naroda sazvat će na zahtjev jedne trećine država stranaka Konferenciju država stranaka u svrhu izmjene ili dopune ove Konvencije.
2. Bilo kakav pristanak na obvezivanje ovom Konvencijom izražen nakon datuma stupanja na snagu izmjene ove Konvencije smatrat će se da se odnosi na ovu Konvenciju kako je izmijenjena.

Članak 16.

Otkazivanje

1. Svaka država stranka može otkazati ovu Konvenciju u bilo koje vrijeme nakon datuma kada je ova Konvencija stupila na snagu u pogledu te države.

- 2 Denunciation shall be effected by deposit of an instrument of denunciation with the depositary.
- 3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the depositary.

Article 17

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT Geneva this twelfth day of March, one thousand nine hundred and ninety-nine.

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

2. Otkazivanje se vrši polaganjem isprave o otkazivanju kod depozitara.
3. Otkazivanje proizvodi učinak godinu dana nakon što depozitar primi ispravu o otkazivanju, ili nakon proteka dužeg razdoblja koje je navedeno u ispravi o otkazivanju.

Članak 17.

Jezici

Ova Konvencija je sastavljena u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, i svaki je tekst jednako vjerodostojan.

SAČINJENO U Genevi dvanaestog ožujka tisućudevetstodevedesetdevete godine.

U OVJERU GORNJEGA su dolje potpisani, koji su za tu svrhu odgovarajuće ovlašteni od svojih poštovanih Vlada, potpisali ovu Konvenciju.

Preveo:

Mr.sc.Jasenko Marin, asistent

Jadranski zavod HAZU

RESOLUTION LEG.1(82) ADOPTED ON 18 OCTOBER 2000¹

*Adoption of amendments of the limits of compensation in the Protocol of 1992 to
amend the International Convention on Civil Liability
for Oil Pollution Damage, 1969*

The Legal Committee at its eighty-second session:

RECALLING Article 33 (b) of the Convention on the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "IMO Convention") concerning the functions of the Committee,

MINDFUL of Article 36 of the IMO Convention concerning rules governing the procedures to be followed when exercising the functions conferred on it by or under any international convention or instrument,

RECALLING FURTHER article 15 of the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (hereinafter referred to as the "1992 CLC Protocol") concerning the procedures for amending the limitation set out in article 6(1) of the 1992 CLC Protocol,

HAVING CONSIDERED amendments to the limitation amounts proposed and circulated in accordance with the provisions of article 15(1) and (2) of the 1992 CLC Protocol,

1. ADOPTS in accordance with article 15(4) of the 1992 CLC Protocol, amendments to the limitation amounts set out in article 6(1) of the 1992 CLC Protocol, as set out in the Annex to this resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 15(7) of the 1992 CLC Protocol, that these amendments shall be deemed to have been accepted on 1 May 2002 unless, prior to that date, not less than one quarter of the States that were Contracting States on the date of the adoption of these amendments (being 18 October 2000) have communicated to the Organization that they do not accept these amendments;
3. FURTHER DETERMINES that, in accordance with article 15(8) of the 1992 CLC Protocol, these amendments, deemed to have been accepted in accordance with paragraph 2 above, shall enter into force on 1 November 2003;
4. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with articles 15(7) and 17(2)(v) of the 1992 CLC Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the amendments contained in the Annex thereto to all States which have signed or acceded to the 1992 CLC Protocol; and

¹ Cf. Il Diritto Marittimo, Vol. III, 2001, str. 1264-1265.

REZOLUCIJA LEG.1(82) USVOJENA 18. LISTOPADA 2000.

Usvajanje izmjena iznosa naknade iz Protokola iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969.

Pravni odbor na svom 82. zasjedanju,

POZIVAJUĆI SE na članak 33 (b) Konvencije o međunarodnoj pomorskoj organizaciji (dalje u tekstu IMO konvencija) u odnosu na rad Odbora,

PAZEĆI na članak 36. IMO konvencije u odnosu na pravila postupka kojih se Odbor mora pridržavati pri obavljanju dužnosti koje su mu povjerene na temelju bilo koje međunarodne konvencije ili instrumenta,

POZIVAJUĆI SE NADALJE na članak 15. Protokola iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. (dalje u tekstu CLC Protokol iz 1992.) glede postupka za izmjenu granica odgovornosti utvrđenih u članku 6(1) CLC Protokola iz 1992.,

RAZMOTRIVŠI predložene izmjene iznosa ograničenja i dostavljene u skladu s odredbom članka 15(1) i (2) CLC Protokola iz 1992.,

1. USVAJA u skladu s člankom 15(4) CLC Protokola iz 1992. izmjene iznosa ograničenja utvrđene u članku 6(1) CLC Protokola iz 1992. kao što je utvrđeno u Prilogu ove Rezolucije;
2. ODREĐUJE u skladu s člankom 15(7) CLC Protokola iz 1992. da se izmjene smatraju prihvaćenima 1. svibnja 2002, osim ako je prije tog datuma, najmanje jedna četvrtina država koje su bile države ugovornice u trenutku prihvatanja izjave (18. listopada 2000.) priopćila Organizaciji da ne prihvaća te izmjene;
3. NADALJE ODREĐUJE da će u skladu s člankom 15(8) CLC Protokola iz 1992, te izmjene, podrazumijevajući da su prihvaćene u skladu s točkom 2. stupiti na snagu 1. studenoga 2003;
4. ZAHTIJEVA od Glavnog tajnika da u skladu sa člankom 15(7) i 17(2)(v) CLC Protokola iz 1992. dostavi ovjerene prijepise ove Rezolucije i izmjena sadržanih u Prilogu ove Rezolucije svim državama koje su potpisale ili pristupile CLC Protokolu iz 1992; i

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its Annex to the Members of the Organization which have not signed or acceded to the 1992 CLC Protocol.

* * *

Annex

Amendments of the limitation amounts in the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

Article 6(1) of the 1992 CLC Protocol is amended as follows:

- the reference to "3 million units of account" shall read: "4.510.000 units of account";
- the reference to "420 units of account" shall read: "631 units of account";
- the reference to "59.7 million units of account" shall read: "89.770.000 units of account".

5. NADALJE ZAHTIJEVA od Glavnog tajnika da dostavi kopije ove Rezolucije i njezin Prilog članicama Organizacije koje nisu potpisale ili pristupile CLC Protokolu iz 1992.

* * *

Prilog

*Izmjene iznosa ograničenja iz Protokola iz 1992. o izmjeni
Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog
onečišćenja mora uljem iz 1969.*

Članak 6(1) CLC Protokola iz 1992. mijenja se kako slijedi:

- pozivanje na "3 milijuna obračunskih jedinica" čita se: "4.510.000 obračunskih jedinica";
- pozivanje na "420 obračunskih jedinica" čita se "631 obračunska jedinica";
- pozivanje na "59.7 milijuna obračunskih jedinica" čita se "89.770.000 obračunskih jedinica".

Prevela:
Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet u Rijeci

RESOLUTION LEG.2(82) ADOPTED ON 18 OCTOBER 2000¹

Adoption of amendments of the limits of compensation in the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

The Legal Committee at its eighty-second session:

RECALLING Article 33 (b) of the Convention on the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the “IMO Convention”) concerning the functions of the Committee,

MINDFUL of Article 36 of the IMO Convention concerning rules governing the procedures to be followed when exercising the functions conferred on it by or under any international convention or instrument,

RECALLING FURTHER article 33 of the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (hereinafter referred to as the “1992 Fund Protocol”) concerning the procedures for amending the limits of the amounts of compensation set out in article 6(3) of the 1992 Fund Protocol,

HAVING CONSIDERED amendments to the limits of the amounts of compensation proposed and circulated in accordance with the provisions of article 33(1) and (2) of the 1992 Fund Protocol,

1. ADOPTS in accordance with article 33(4) of the 1992 Fund Protocol, amendments to the limits of the amounts of compensation set out in article 6(3) of the 1992 Fund Protocol, as set out in the Annex to this resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 33(7) of the 1992 Fund Protocol, that these amendments shall be deemed to have been accepted on 1 May 2002 unless, prior to that date, not less than one quarter of the States that were Contracting States on the date of the adoption of these amendments (being 18 October 2000) have communicated to the Organization that they do not accept these amendments;
3. FURTHER DETERMINES that, in accordance with article 33(8) of the 1992 Fund Protocol, these amendments, deemed to have been accepted in accordance with paragraph 2 above, shall enter into force on 1 November 2003;
4. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with articles 3(7) and 38(2)(vi) of the 1992 Fund Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the amendments contained in the Annex thereto to all States which have signed or acceded to the 1992 Fund Protocol; and

¹ Cf. *Il Diritto Marittimo*, Vol III, 2001, str. 1265-1266.

REZOLUCIJA LEG.2(82) USVOJENA 18. LISTOPADA 2000.

*Usvajanje izmjena iznosa naknade iz Protokola iz 1992. o izmjeni
Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete
zbog onečišćenja mora uljem iz 1971.*

Pravni odbor na svom 82. zasjedanju,

POZIVAJUĆI SE na članak 33.(b) Konvencije o međunarodnoj pomorskoj organizaciji (dalje u tekstu IMO konvencija) u odnosu na rad Odbora,

PAZEĆI na članak 36. IMO konvencije u odnosu na pravila postupka kojih se Odbor mora pridržavati pri obavljanju dužnosti koje su mu povjerene na temelju bilo koje međunarodne konvencije ili instrumenta,

POZIVAJUĆI SE NADALJE na članak 33. Protokola iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971. (dalje u tekstu Fond Protokol iz 1992.) glede postupka za izmjenu iznosa naknade utvrđenih u članku 6(3) Fond Protokola iz 1992,

RAZMOTRIVŠI predložene izmjene iznosa naknade i dostavljene u skladu s odredbom članka 33(1) i (2) Fond Protokola iz 1992,

1. USVAJA u skladu člankom 33(4) Fond Protokola iz 1992. izmjene visine naknade utvrđene u članku 6(3) Fond Protokola iz 1992. kao što je utvrđeno u Prilogu ove Rezolucije;
2. ODREĐUJE u skladu s člankom 33(7) Fond Protokola iz 1992. da se izmjene smatraju prihvaćenima 1. svibnja 2002, osim ako je prije tog datuma, najmanje jedna četvrtina država koje su bile države ugovornice u trenutku prihvatanja izjave (18. listopada 2000.) priopćila Organizaciji da ne prihvaća te izmjene;
3. NADALJE ODREĐUJE da će u skladu s člankom 33(8) Fond Protokola iz 1992, te izmjene, podrazumijevajući da su prihvaćene u skladu s točkom 2. stupiti na snagu 1. studenoga 2003;
4. ZAHTIJEVA od Glavnog tajnika da u skladu s člankom 33(7) i 38(2)(vi) Fond Protokola iz 1992. dostavi ovjerene prijepise ove Rezolucije i izmjena sadržanih u Prilogu ove Rezolucije svim državama koje su potpisale ili pristupile Fond Protokolu iz 1992; i

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its Annex to the Members of the Organization which have not signed or acceded to the 1992 Fund Protocol.

Annex

Amendments of the limits of compensation in the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

Article 6(3) of the 1992 Fund Protocol is amended as follows:

- the reference in paragraph 4(a) to "135 million units of account" shall read: "203.000.000 units of account";
- the reference in paragraph 4(b) to "135 million units of account" shall read: "203.000.000 units of account"; and
- the reference in paragraph 4(c) to "200 million units of account" shall read: 300.740.000 units of account".

5. NADALJE ZAHTIJEVA od Glavnog tajnika da dostavi kopije ove Rezolucije i njezin Prilog članicama Organizacije koje nisu potpisale ili pristupile Fond Protokolu iz 1992.

Prilog

Izmjene iznosa naknade iz Protokola iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971.

Članak 6(3) Fond Protokola iz 1992. mijenja se kako slijedi:

- pozivanje u stavku 4(a) na "135 milijuna obračunskih jedinica" čita se: "203.000.000 obračunskih jedinica";
- pozivanje u stavku 4(b) na "135 milijuna obračunskih jedinica" čita se "203.000.000 obračunskih jedinica";
- pozivanje u stavku 4(c) na "200 milijuna obračunskih jedinica" čita se "300.740.000 obračunskih jedinica".

Prevela:
Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet u Rijeci

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA POGONSKIM ULJEM IZ 2001.

PREDGOVOR

Nova Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Konvencija) usvojena je pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije na diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu u ožujku 2001. godine.

Usvajanje navedenog sustava odgovornosti posljedica je stalnog porasta zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koje se koristi kao gorivo na brodu, odnosno kao posljedica nezgoda u kojima sudjeluju brodovi koji ne prevoze ulje kao teret.

Procjenjuje se da je u posljednje vrijeme više od polovice zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem posljedica onečišćenja pogonskim uljem.

Prosječna količina goriva koja se nalazi na brodovima koji nisu tankeri iznosi oko 14 milijuna tona. Veliki kontejnerski brodovi, veliki brodovi za prijevoz generalnog tereta ili putnički brodovi prevoze više goriva nego manji tankeri tereta.

Osim toga, ulje koje se koristi za pogon broda, ubraja se u tzv. prljava ulja (*heavy or dirty oil*) koja predstavljaju mnogo veću opasnost za morski okoliš od nekih vrsta ulja koja se prevoze kao teret.

Konvencija iz 2001. primjenjuje se na onečišćenja prouzročena *pogonskim uljem*, što označava ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za pogon broda, kao i ostatke tog ulja.

Konvencija se odnosi na onečišćenja pogonskim uljem koja prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste.

Iz novog sustava isključena su onečišćenja koja spadaju u režim Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1992. (CLC konvencije). To znači onečišćenja koja prouzroče tankeri (bez obzira na to da li stvarno prevoze ulje kao teret) i brodovi za kombinirani prijevoz ulja i rasute rudače kada stvarno prevoze ulje kao teret.

Šteta zbog onečišćenja obuhvaća štetu koja nastane uslijed istjecanja ili izbacivanja ulja koje se koristi kao gorivo na brodu.

Glede kategorija štete, po uzoru na CLC sustav, Konvencija obuhvaća:

- stvarnu štetu, gubitak dobiti uslijed onečišćenja, ekološku štetu koja se ograničava na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju po-

duzeti za ponovno uspostavljanje prijašnjeg stanja, kao i troškove zaštitnih mjera ili štetu prouzročenu tim mjerama.

Konvencija se primjenjuje na štetu zbog onečišćenja koja je prouzročena na teritoriju, uključujući i teritorijalno more država stranke, u gospodarskom pojasu države stranke, kao i na zaštitne mjere, bilo gdje poduzete.

Teret odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom leži na širem krugu osoba. Za razliku od CLC sustava, koji odgovornost usmjerava isključivo na upisanog brodovlasnika, Konvencija pod pojmom *brodovlasnik* označava vlasnika, uključujući upisanog vlasnika, zakupoprimalatelja, brodarka i upravitelja pomorskog broda.

Razlog da uz brodovlasnika solidarno odgovaraju i druge spomenute osobe leži u činjenici da sustav odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom nema dopunske naknade putem Fonda.

Brodovlasnik za štetu odgovara objektivno, uz utvrđene mogućnosti oslobođenja od odgovornosti.

U slučaju da se brodovlasnik oslobodi svoje odgovornosti protiv njega se ne može voditi nikakav drugi postupak na temelju općeg ili posebnog režima odgovornosti.

Treće osobe, koje ne ulaze u krug odgovornih osoba (npr. spašavatelji ili osobe koje poduzimaju mjere čišćenja) ne uživaju nikakvu zaštitu. One mogu samostalno odgovarati za naknadu štete zbog onečišćenja brodskim gorivom prema mjerodavnom režimu odgovornosti.

Takvo rješenje izazvalo je veliko negodovanje spašavatelja i osoba koje poduzimaju zaštitne mjere.

Kao kompromisno rješenje, Konvencija je usvojila Rezoluciju o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere radi sprječavanja ili smanjenja posljedica onečišćenja (*Resolution on Protection for Persons taking Measures to Prevent or Minimize the Effects of Oil Pollution*) kojom države stranke poziva da, inkorporirajući odredbe Konvencije u nacionalno zakonodavstvo, unesu posebnu odredbu o zaštiti tih osoba.

Brodovlasnik i osoba koja mu pribavlja osiguranje imaju pravo ograničiti svoju odgovornost u skladu s primjenjivim međunarodnim ili nacionalnim režimom ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine.

Kolika će biti visina brodovlasnikove odgovornosti za slučaj onečišćenja pogonskim uljem utvrđivat će se u svakom pojedinačnom slučaju, a ovisit će o granicama propisanim na temelju međunarodnog režima ili nacionalnog prava koje se primjenjuje u državi stranci na čijem se području onečišćenje dogodilo.

Tražbine za naknadu štete zbog onečišćenja pogonskim uljem kontribuiraju u opći fond ograničenja, pa će raspoloživa sredstva za njihovu naknadu ovisiti o postojanju dodatnih (materijalnih ili tjelesnih) šteta koje ulaze u isti fond ograničene odgovornosti.

Sa svrhom da bi se izbjegle poteškoće primjene različitih režima ograničenja, te da bi se svota odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom vezala za svote iz Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996, konferencija je usvojila Rezoluciju o ograničenju odgovornosti (*Resolution on Limitation of Liability*) kojom se pozu-ruju vlade država stranaka da što prije ratificiraju Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.godine.

Konvencija nameće dužnost obveznog osiguranja odgovornosti upisanim brodovlasnicima brodova preko 1000 tona, uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.

Za stupanje na snagu Konvenciju mora prihvatiti 18 država, uključujući 5 država koje imaju po milijun mješovite tonaže.

Sa željom da Vam približimo novi sustav odgovornosti za onečišćenje mora u ovom broju časopisa objavljujemo originalni tekst Konvencije na engleskom jeziku i stručni prijevod na hrvatski jezik.

Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet u Rijeci

**INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER
OIL POLLUTION DAMAGE, 2001**

Text approved by the Conference

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECALLING article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

RECALLING ALSO article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law.

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

RECOGNIZING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA POGONSKIM ULJEM IZ 2001.

Tekst odobren na Konferenciji

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE,

POZIVAJUĆI SE na članak 194. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine koji određuje da države poduzmu sve potrebne mjere za sprečavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja morskog okoliša,

POZIVAJUĆI SE TAKOĐER na članak 235. te Konvencije koji određuje da u svrhu osiguranja brze i odgovarajuće naknade svake štete prouzročene onečišćenjem morskog okoliša države surađuju u daljnjem razvoju odgovarajućih pravila međunarodnog prava,

OPAŽAJUĆI uspjeh Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete iz 1992. u osiguranju raspoložive naknade osobama koje su pretrpjele štetu zbog onečišćenja uslijed istjecanja ili izbacivanja ulja koje se u rasutom stanju prevozi morem,

OPAŽAJUĆI TAKOĐER usvajanje Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. sa svrhom da se omogući adekvatna, brza i djelotvorna naknada za štetu prouzročenu nezgodama u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem,

PRIZNAVAJUĆI važnost uvođenja objektivne odgovornosti za sve oblike onečišćenja uljem koja je vezana za odgovarajući stupanj ograničenja te odgovornosti,

UVAŽAVAJUĆI da su u cilju osiguranja plaćanja adekvatne, brze i djelotvorne naknade za štetu zbog onečišćenja prouzročenu istjecanjem ili izbacivanjem pogonskog ulja s brodova potrebne dopunske mjere,

ŽELEĆI usvojiti jedinstvena međunarodna pravila i postupke za utvrđivanje odgovornosti i omogućiti adekvatnu naknadu u takvim slučajevima,

SPORAZUMJELE SU SE kako slijedi:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Convention

- 1 "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
- 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 "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
- 4 "Registered 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, "registered owner" shall mean such company.
- 5 "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
- 6 "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
- 7 "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize damage.
- 8 "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
- 9 "Pollution damage" means:
 - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
 - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
- 10 "State of the ship's registry" means in relation to a registered ship the State of registration of the ship, and in relation to an unregistered ship the State whose flag the ship is entitled to fly.
- 11 "Gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
- 12 "Organization" means the International Maritime Organization.
- 13 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Članak 1. Definicije

U svrhe ove Konvencije:

1. "Brod" označuje svaki pomorski brod ili pomorsko plovilo bilo koje vrste.
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 broda" označuje vlasnika, uključujući i upisanog vlasnika, zakupoprimatelja, upravitelja broda i broдача.
4. "Upisani 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 broдар, izraz "upisani vlasnik" označava to društvo.
5. "Pogonsko ulje" označuje sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za rad ili pogon broda, kao i ostatke tog ulja.
6. "Konvencija o građanskoj odgovornosti" označava Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine, kako je izmjenjena.
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. "Šteta zbog onečišćenja" označuje:
 - (a) gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja uslijed otjecanja ili izbacivanja pogonskog 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; i
 - (b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama.
10. "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.
11. "Bruto-tonaža" označuje bruto-tonažu određenu u skladu s pravilima o baždarenju sadržanim u Prilogu 1. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969.
12. "Organizacija" označuje Međunarodnu pomorsku organizaciju.
13. "Glavni tajnik" označuje Glavnog tajnika Organizacije.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
 - (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party 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 mile 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 3

Liability of the shipowner

- 1 Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.
- 2 Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
- 3 No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
 - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or
 - (c) the damage 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.
- 4 If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

Članak 2.

Područje primjene

Ova se Konvencija primjenjuje isključivo:

- (a) na štetu zbog onečišćenja prouzročenu:
 - (i) na teritoriju države stranke, uključujući njezino teritorijalno more, i
 - (ii) u gospodarskom pojasu države stranke ustanovljenom u skladu s međunarodnim pravom, ili, ako država stranka 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 3.

Odgovornost vlasnika broda

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 prouzročenu pogonskim uljem ukrcanim na brod ili koje proizlazi s broda, osim u slučajevima predviđenima u stavcima 3. i 4. ovoga članka.
2. Kada je u skladu sa stavkom 1. više osoba odgovorno, njihova odgovornost je solidarna.
3. Vlasnik ne odgovara za štetu zbog onečišćenja ako dokaže da je:
 - (a) šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, ili
 - (b) šteta 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.
4. Vlasnik može u cijelosti ili djelomično biti oslobođen odgovornosti prema oštećenoj osobi ako dokaže da je šteta zbog onečišćenja u cijelosti ili djelomično nastala bilo zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, bilo zbog njezina nemara.

- 5 No claim for compensation for pollution damage may be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.
- 6 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

- 1 This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.
- 2 Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.
- 3 A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.
- 4 With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Limitation of liability

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

5. Nikakav zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja ne može se podnijeti protiv vlasnika osim u skladu s ovom Konvencijom.
6. Nijedna odredba ove Konvencije ne utječe na prava vlasnika na regres protiv trećih osoba.

Članak 4.

Izuzeća

1. Ova Konvencija ne primjenjuje se na štetu zbog onečišćenja kako je definirana u Konvenciji o građanskoj odgovornosti, bez obzira da li se na temelju te Konvencije plaća naknada za štetu ili ne.
2. Osim u slučaju stavka 3. odredbe ove Konvencije ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćno ratno brodovlje ili na druge brodove čiji je vlasnik ili brodar država i kojima se ona u razmatranom razdoblju koristila isključivo za netrgovačke djelatnosti.
3. Država stranka može odlučiti da se ova Konvencija primjenjuje na njezine ratne brodove ili druge brodove navedene u stavku 2. te će o tome obavijestiti Glavnog tajnika navodeći trajanje i uvjete te primjene.
4. U pogledu brodova čiji je vlasnik država stranka, a koriste se u trgovačke svrhe, svaka je država podvrgnuta sudskom postupku pred sudovima navedenim u članku 9. i odriče se svake obrane koja se zasniva na njezinu svojstvu suverene države.

Članak 5.

Nezgoda u kojoj su sudjelovala dva ili više brodova

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 3. solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti.

Članak 6.

Ograničenje odgovornosti vlasnika broda

Ništa u ovoj Konvenciji neće utjecati na pravo vlasnika broda i osobe ili osoba koje pribavljaju osiguranje ili drugo financijsko jamstvo da ograniči svoju odgovornost na temelju bilo kojeg primjenjivog nacionalnog ili međunarodnog režima, kao što je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, kako je izmjenjena.

Article 7

Compulsory insurance or financial security

- 1 The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.
- 2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:
 - (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - (b) name and principal place of business of the registered owner;
 - (c) IMO ship identification number,
 - (d) type and duration of security;
 - (e) 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;
 - (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
- 3
 - (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
 - (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
 - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
 - (ii) the withdrawal of such authority; and

Članak 7.

Obvezno osiguranje ili financijsko jamstvo

1. Upisani vlasnik broda preko 1000 tona upisan u državi stranci dužan je sklopiti ugovor o osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu kao što su bankovna jamstva ili slična financijska jamstva, radi pokrivanja svoje odgovornosti za štetu zbog onečišćenja, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti utvrđenim prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom režimu ograničenja, ali da ni u kojem slučaju ne prijeđe svalu obračunatu u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmjenjena.
2. Nakon što odgovarajući organ države stranke utvrdi da je udovoljeno zahtjevima iz stavka 1., svakom će se brodu izdati svjedodžbu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi prema odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanoga u državi stranci takvu će svjedodžbu izdati ili ovjeriti odgovarajući organ države upisnika broda; u pogledu broda koji nije upisan u državi stranci, svjedodžbu može izdati ili ovjeriti odgovarajući organ bilo koje države stranke. Svjedodžba treba biti prilagođena modelu priloženom u dodatku ove Konvencije i sadržavati sljedeće podatke:
 - (a) ime broda, slova ili brojeve za raspoznavanje i luku upisa;
 - (b) ime i mjesto glavnoga poslovnog sjedišta upisanog vlasnika;
 - (c) IMO identifikacijski broj;
 - (d) vrstu i trajanje jamstva;
 - (e) 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;
 - (f) rok važenja svjedodžbe, koji ne može prijeći rok važenja osiguranja ili drugoga jamstva.
3. (a) Država stranka može ovlastiti priznati zavod ili organizaciju da izdaje svjedodžbe navedene u stavku 2. Taj zavod ili organizacija obavijestit će tu državu o izdanju svake svjedodžbe. U svakom slučaju država stranka u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka tako izdanih svjedodžbi i poduzet će potrebne dogovore da osigura ispunjenje te obveze.
 - (b) Država stranka obavijestit će Glavnoj tajnici:
 - o točnim dužnostima i uvjetima ovlaštenja danog priznatom zavodu ili organizaciji;
 - (i) o točnim dužnostima i uvjetima ovlaštenja danog priznatom zavodu ili organizaciji;
 - (ii) o povlačenju tog ovlaštenja; i

- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.
- 4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State decides, the official language of the State may be omitted.
 - 5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.
 - 6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of 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 5 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 which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.
 - 7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
 - 8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.
 - 9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a

(iii) o datumu kada ovlaštenje ili povlačenje tog ovlaštenja stupa na snagu.

Dano ovlaštenje stupit će na snagu nakon tri mjeseca od dana kada je obavijest s takvim učinkom stigla Glavnom tajniku.

- (c) Zavod ili organizacija ovlaštena da izdaje svjedodžbe u skladu s ovim stavkom ovlaštena je da povuče svjedodžbe ako uvjeti pod kojima su izdane nisu održavani. U svakom slučaju o takvom povlačenju zavod ili organizacija obavijestit će državu u čije je ime izdala svjedodžbu.
4. 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 i, ako država odluči, službeni jezik države može biti ispušten.
 5. 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 stranci, kod organa države stranke koja je svjedodžbu izdala ili ovjerila.
 6. 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 5. 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 osiguranja ili jamstva čija je posljedica da one više ne udovoljavaju odredbama ovoga članka.
 7. Imajući u vidu odredbe ovoga članka, država upisa broda određuje uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe.
 8. Ništa u ovoj Konvenciji ne sprječava državu stranku da se osloni na informacije dobivene od drugih država ili Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija glede financijskog položaja osoba koje pribavljaju osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za potrebe ove Konvencije. U svakom slučaju, država koja se osloni na takve informacije ne oslobađa se svoje odgovornosti kao država koja izdaje svjedodžbe tražene prema stavku 2.
 9. Svjedodžbe izdane ili ovjerene u jednoj državi stranci u skladu sa stavkom 2., priznat će druge države stranke 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 stranci.

ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

- 10 Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.
- 11 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.
- 12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.
- 13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.
- 14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority 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 limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Država stranka 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

10. Svaka tužba za naknadu štete zbog onečišćenja može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja daje financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost upisanog 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.
11. Država stranka 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 14. ovoga članka.
12. Imajući u vidu odredbe ovoga članka, svaka država stranka 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 preko 1000 tona koji ulazi ili izlazi iz luka na njezin teritorij odnosno koji stiže ili odlazi s pučinske stanice u njezinu teritorijalnom moru.
13. Bez obzira na odredbu stavka 5. država stranka može obavijestiti Glavnog tajnika da se za potrebe stavka 12. svjedodžba iz stavka 2. ne mora nalaziti na brodovima niti su je oni dužni predložiti kada ulaze ili izlaze iz luka na njezin teritorij odnosno kada stižu ili odlaze s pučinske stanice u njezinu teritorijalnom moru, pod uvjetom da država stranka koja izdaje svjedodžbe iz stavka 2. obavijesti Generalnog tajnika da održava isprave u elektronskom obliku, dostupne svim državama strankama, koje potvrđuju postojanje svjedodžbi i omogućuju državama strankama da ispune svoje obveze temeljem stavka 12.
14. Ako brod koji je u vlasništvu države stranke 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 stavku 1. Takva svjedodžba treba odgovarati što je moguće više modelu propisanom u stavku 2. ovoga članka.

- 15 A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

Article 8

The limits

Rights to 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 more than 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 9

Jurisdiction

- 1 Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, may be brought only in the courts of any such State Parties.
- 2 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.
- 3 Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10

Recognition and enforcement

- 1 Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any State Party, 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 or her case.

15. Država može, u vrijeme ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupa ovoj Konvenciji, ili u bilo koje vrijeme nakon toga, izjaviti da se ovaj članak ne primjenjuje na brodove koji plove isključivo na području te države navedenom u članku 2.(a)(i).

Članak 8.

Zastara

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 9.

Nadležnost

1. Ako je nezgoda prouzročila štetu zbog onečišćenja na teritoriju jedne ili više država stranki, uključujući teritorijalno more ili područje navedeno u članku 2(a)(ii) ili ako su poduzete zaštitne mjere radi sprječavanja ili umanjivanja štete zbog onečišćenja na ovom teritoriju, uključujući teritorijalno more ili navedeno područje, tužba za naknadu štete protiv brodovlasnika, osiguratelja ili osobe koja pribavlja osiguranje brodovlasnikove odgovornosti može se podnijeti samo pred sudovima ove ili ovih država stranki.
2. Svakom tuženiku treba uputiti odgovarajuću obavijest o podnošenju tužbe na temelju stavka 1.
3. Svaka država stranka osigurat će nadležnost vlastitih sudova u postupcima za naknadu štete prema ovoj Konvenciji.

Članak 10.

Priznanje i ovrha

1. Svaka presuda suda nadležnoga u skladu s člankom 9, 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 stranci 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 A judgement recognized under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

Article 11

Supersession Clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this 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 States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

- 1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13

States with more than one system of law

- 1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at

2. Presuda koja je priznata na temelju stavka 1. ovoga članka ovršna je u svakoj državi stranci čim se ispune formalni uvjeti propisani u toj državi. Ovi uvjeti ne smiju dopustiti ponovno raspravljanje o biti spora.

Članak 11.

Klauzula o ukidanju

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 stranki prema državama nestrankama na temelju tih međunarodnih konvencija.

Članak 12.

Potpisivanje, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje i pristupanje

1. Ova je Konvencija otvorena za potpisivanje u sjedištu organizacije od 1. listopada 2001. do 30. rujna 2002., a zatim ostaje otvorena za pristupanje.
2. Države mogu izraziti svoju spremnost da se smatraju vezane ovom Konvencijom:
 - (a) potpisivanjem bez rezerve što se tiče ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja;
 - (b) potpisivanjem uz rezervu ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja, koje slijedi ratifikacijom, prihvatanjem ili odobrenjem;
 - (c) pristupanjem.
3. Ratifikacija, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje obaviti će se polaganjem pravovaljane isprave Glavnom tajniku.
4. Svaka isprava o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju, položena nakon stupanja na snagu izmjene ove Konvencije koja se odnosi na sve postojeće države stranke, ili nakon što se ispune potrebne mjere za stupanje na snagu izmjene, smatrat će se da se primjenjuje na Konvenciju izmijenjenu takvom izmjenom.

Članak 13.

Države s više sustava prava

1. Ako država ima dvije ili više teritorijalnih jedinica u kojima se u odnosu na predmet uređenja ove Konvencije primjenjuju različiti pravni sustavi, ona

the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

- 2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.
- 3 In relation to a State Party which has made such a declaration:
 - (a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
 - (b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
 - (c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
 - (d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

Article 14

Entry into Force

- 1 This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
2. 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 Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15

Denunciation

- 1 This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

može u trenutku potpisa, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupanja, izjaviti da će se ova Konvencija primjenjivati na sve njezine teritorijalne jedinice ili samo na jednu ili više njih, te može bilo kada izmijeniti tu izjavu podnoseći drugu izjavu.

2. Takva izjava se dostavlja Glavnom tajniku i mora sadržavati izričiti navod o tome na koje se teritorijalne jedinice primjenjuje Konvencija.
3. Glede države stranke koja je podnijela takvu izjavu:
 - (a) u definiciji "upisanog vlasnika" u članku 1.(4) pozivanje na državu tumačit će se kao pozivanje na tu teritorijalnu jedinicu;
 - (b) pozivanje na "državu upisa broda", a glede svjedodžbe o obveznom osiguranju na državu koja izdaje i ovjerava svjedodžbu, tumačit će se kao pozivanje na tu teritorijalnu jedinicu odnosno jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje i ovjerava svjedodžbe;
 - (c) pozivanje u ovoj Konvenciji na zahtjeve nacionalnog prava tumačit će se kao pozivanje na zahtjeve prava odnosne teritorijalne jedinice;
 - (d) pozivanje u člancima 9. i 10. na sudove i presude koje moraju biti priznate u državama strankama tumačit će se kao pozivanje na sudove odnosne teritorijalne jedinice i presude koje ona mora priznati.

Članak 14.

Stupanje na snagu

1. Ova će Konvencija stupiti na snagu dvanaest mjeseci od dana kada je osamnaest država, uključujući pet od kojih svaka ima najmanje 1 milijun jedinica mješovite tonaže, potpišu bez rezerve što se tiče ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja ili polože isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju kod Glavnoga tajnika Organizacije.
2. Za svaku državu koja ratificira, prihvati, odobri ovu Konvenciju ili joj pristupi nakon što su ispunjeni uvjeti za stupanje na snagu iz stavka 1., Konvencija će stupiti na snagu dvanaest mjeseci od dana kada je ta država položila odgovarajuću ispravu.

Članak 15.

Otkazivanje

1. Svaka stranka može otkazati ovu Konvenciju u bilo koje vrijeme nakon što je on za nju stupio na snagu.
2. Otkazivanje se obavlja polaganjem isprave kod Glavnoga tajnika Organizacije.

- 3 A denunciation shall take one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

Article 16

Revision of amendment

- 1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
- 2 The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17

Depositary

- 1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General
- 2 The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
 - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18

Transmission to United Nations

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

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.

Članak 16.

Revizija i izmjena

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu revizije ili izmjene ove Konvencije.
2. Organizacija će sazvati konferenciju država stranki u svrhu revizije ili izmjene ove Konvencije na traženje najmanje jedne trećine država stranki.

Članak 17.

Depozitar

1. Ova Konvencija bit će položena kod Glavnoga tajnika Organizacije.
2. Glavni će tajnik Organizacije:
 - (a) izvještavati sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili joj pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisu ili polaganju nove isprave i njihovom datumu;
 - (ii) o datumu stupanja na snagu ove Konvencije;
 - (iii) o polaganju bilo koje isprave o otkazivanju ove Konvencije, zajedno s datumom polaganja kao i datumom kada će to otkazivanje proizvoditi učinak;
 - (iv) o svim izjavama ili priopćenjima danim na temelju ove Konvencije;
 - (b) dostavljati ovjerene prijepise ove Konvencije svim državama potpisnicama i svim državama koje joj pristupe.

Članak 18.

Dostavljanje Ujedinjenim narodima

Odmah nakon stupanja na snagu ove Konvencije, Glavni tajnik Organizacije dostavit će njegov tekst Tajništvu Ujedinjenih naroda radi njegova registriranja i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

Article 19

Languages

This Convention 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-third day of March, two thousand and one.

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

Annex

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Name of Ship	Distinctive Number of letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of principal place of business of the registered 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 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Članak 19.

Jezici

Ova je Konvencija sastavljena u jednom izvornom primjerku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, a svaki je tekst jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO u Londonu 22. ožujka 2001.

U POTVRDU OVOGA dolje potpisani, valjano ovlašteni za tu svrhu, potpisali su ovu Konvenciju.

Dodatak

SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANCIJSKOM JAMSTVU O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG ONEČIŠĆENJA POGONSKIM ULJEM

Sastavljeno u skladu s odredbama članka 7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001.

Ime broda	Slova ili brojevi za raspoznavanje	IMO identifikacijski broj	Luka upisa	Ime i puna adresa glavnog poslovnog sjedišta upisanog vlasnika

Ovim se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo prema odredbama članka 7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001.

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)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of
..... (full designation of the State) by
(name of institution or organization)

At On
(Place) (Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

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)

ILI

Tekst koji slijedi upotrebljava se kada država stranka koristi pravo iz članka 7.(3).

Ovu je svjedodžbu izdao na temelju ovlaštenja Države
(cijelo ime države)(naziv zavoda ili organizacije)

Sastavljeno u Datum

.....
(Potpis i funkcija službenika koji izdaje i ovjerava potvrdu)

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.
5. U rubrici "Adresa" osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca) treba navesti poslovno sjedište osiguratelja ili više njih i/ili jamca (jamaca).
Ako je prikladno, poslovno mjesto gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno.

Prevela:
Doc.dr.sc.Dorotea Ćorić
Pravni fakultet u Rijeci

RESOLUTION ON LIMITATION OF LIABILITY

THE CONFERENCE

HAVING ADOPTED the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (hereinafter “the Convention”),

NOTING THAT article 6 of the Convention preserves the right of the shipowner to limit liability under any applicable national or international regime,

REAFFIRMING that clear rights to limitation of liability are desirable, to enable the shipowner to take out effective insurance cover at reasonable cost,

BELIEVING that limitation amounts must be sufficiently high to permit the payment of full compensation for eligible claims in normal circumstances,

1. URGES all States that have not yet done so, to ratify, or accede to the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976;
2. ENCOURAGES States Parties to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 to denounce that Convention with effect from the entry into force of the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 for those States Parties, or after a limited period of time;
3. ALSO ENCOURAGES States Parties to the International Convention for Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Vessels, 1924 and the International Convention relating to Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957 to denounce those Conventions with effect from the entry into force of the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 for those States Parties;
4. RECOMMENDS that States, when implementing the Convention in their national law, make clear which limitation of liability regime is applicable according to article 6 of the Convention.

REZOLUCIJA O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI

KONFERENCIJA,

PRIHVATIVŠI Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. (u nastavku "Konvencija"),

OPAŽAJUĆI da članak 6. Konvencije podržava pravo brodovlasnika da ograniči svoju odgovornost na temelju bilo kojeg primjenjivog nacionalnog ili međunarodnog režima,

POTVRĐUJUĆI da je jasno pravo na ograničenje poželjno, kako bi se omogućilo brodovlasniku da pribavi djelotvorno osigurateljno pokriće uz razuman trošak,

VJERUJUĆI da iznosi ograničenja moraju biti dovoljno veliki da u normalnim okolnostima omoguće plaćanje cjelokupne naknade podobnih tražbina;

1. POŽURUJE sve države koje to još nisu učinile da ratificiraju ili pristupe Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976;
2. POTIČE države stranke Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. da otkazu tu Konvenciju s učinkom, za te države stranke, od dana stupanja na snagu Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. ili nakon ograničenog vremenskog perioda;
3. TAKOĐER POTIČE države stranke Međunarodne konvencije za ujednačenje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924. i Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. da otkazu te Konvencije s učinkom, za te države, od dana stupanja na snagu Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju za pomorske tražbine iz 1976;
4. PREPORUČA tim državama da prilikom preuzimanja Konvencije u njihova nacionalna zakonodavstva jasno naznače koji režim ograničenja odgovornosti se primjenjuje u skladu s člankom 6. Konvencije.

Prevela:
Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet u Rijeci

RESOLUTION ON PROMOTION OF TECHNICAL CO-OPERATION

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (hereinafter “the Convention”),

BEING AWARE that the comprehensive protection of the marine environment requires, *inter alia*, broad international co-operation to prevent, reduce and control marine pollution damage caused by ships, as well as the adoption of global measures to provide adequate, prompt and effective compensation for such damage,

RECOGNIZING that the provision and use of bunker oil is important for the operation or propulsion of ships, as the principal means of transportation of international trade, and is therefore widespread throughout the world,

RECOGNIZING ALSO that pollution damage caused by bunker oil may produce significant economic and environmental impact in all States, but especially in developing States that do not yet have adequate expertise, facilities and resources to prevent, reduce and control such pollution, and that such impact may, as a consequence, adversely affect the process of sustainable development in those States,

RECOGNIZING FURTHER that States Parties to the Convention will be called upon to make arrangements for the provision of adequate, prompt and effective compensation for pollution damage caused by bunker oil and to assume full responsibility for such arrangements,

BEING CONVINCED that the promotion of technical co-operation will expedite the implementation of the Convention by States, especially developing States,

NOTING WITH APPRECIATION that, through the adoption of resolution A.901(21), the Assembly of the International Maritime Organization (IMO):

- (a) affirmed that IMO’s work in developing global maritime standards and in providing technical co-operation for their effective implementation and enforcement, can and does, contribute to sustainable development; and
- (b) decided that IMO’s mission statement, in relation to technical co-operation, is to help developing countries improve their ability to comply with international rules and standards relating to maritime safety and the prevention and control of marine pollution, giving priority to technical assistance programmes that focus on human resource development, particularly through training and institutional capacity building.

REZOLUCIJA O UNAPREĐENJU TEHNIČKE SURADNJE

KONFERENCIJA,

PRIHVATIVŠI Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. (u nastavku "Konvencija"),

SVJESNA da opsežna zaštita morskog okoliša zahtijeva, između ostaloga, široku međunarodnu suradnju radi sprječavanja, smanjenja i nadzora štete zbog onečišćenja mora prouzročene brodovima, kao i prihvaćanje globalnih mjera za osiguranje odgovarajuće, brze i djelotvorne naknade te štete,

PRIZNAJUĆI da je opskrba i upotreba pogonskog ulja važna za rad i pogon brodova, kao osnovnih prijevoznih sredstva u međunarodnoj trgovini, i da je zbog toga raspostranjena diljem svijeta,

PRIZNAJUĆI TAKODER da onečišćenje brodskim gorivom može proizvesti značajan ekonomski i ekološki utjecaj u svim državama, ali posebice u državama u razvoju koje još uvijek nemaju odgovarajuće stručno znanje, opremu i sredstva radi zaštite, smanjenja i nadzora onečišćenja, te da takav utjecaj može negativno djelovati na postupak kontinuiranog razvoja u tim državama,

PRIZNAJUĆI NADALJE da će države stranke Konvencije biti pozvane da obave pripreme radi pribavljanja odgovarajuće, brze i djelotvorne naknade za štetu zbog onečišćenja prouzročenu pogonskim uljem i da u potpunosti snose odgovornost za te pripreme,

UVJERENA da će unapređenje tehničke suradnje ubrzati primjenu Konvencije u državama, posebice u državama u razvoju,

PRIMAJUĆI NA ZNANJE da je, putem prihvaćanja Rezolucije A.901(21), Skupština Međunarodne pomorske organizacije :

- (a) potvrdila da rad Međunarodne pomorske organizacije, u razvoju svjetskih pomorskih standarda i tehničke suradnje za njihovu djelotvornu primjenu i izvršenje, može i doprinosi kontinuiranom razvoju; i
- (b) odlučila da je zadatak Međunarodne pomorske organizacije u odnosu na tehničku suradnju, pomoći zemljama u razvoju da poboljšaju mogućnosti pridržavanja međunarodnih standarda glede pomorske sigurnosti i sprječavanja i nadzora onečišćenja mora, pružajući prednost programima tehničke pomoći koji se usmjeravaju na razvoj ljudskog potencijala, posebice putem obuke i izgradnje institucionalnih kapaciteta.

1. URGES all IMO Member States, in co-operation with IMO, other interested States, competent international or regional organizations and industry programmes, to promote and provide directly, or through IMO, support to States that request technical assistance for:
 - (a) the assessment of the implications of ratifying, accepting, approving, or acceding to and complying with the Convention;
 - (b) the development of national legislation to give effect to the Convention; and
 - (c) the introduction of other measures for, and the training of personnel charged with, the effective implementation and enforcement of the Convention.
2. ALSO URGES all States to initiate action in connection with the above-mentioned technical measures without awaiting the entry into force of the Convention.

1. POTIČE sve države članice Međunarodne pomorske organizacije, da u suradnji s Međunarodnom pomorskom organizacijom i drugim zainteresiranim državama, stručnim međunarodnim i regionalnim organizacijama industrijskim programima, unaprijede i omoguće izravno ili putem IMO-a podršku državama koje traže tehničku pomoć za:
 - (a) procjenu posljedica zbog ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupa, te pridržavanja s Konvencijom;
 - (b) izradi nacionalnog zakonodavstva prilikom prihvatanja Konvencije; i
 - (c) uvođenju drugih mjera za djelotvornu primjenu i provedbu Konvencije, te obuku osoblja zaduženog za primjenu i provedbu Konvencije,
2. TAKOĐER POTIČE sve države da započnu radnje u svezi gore spomenutih tehničkih mjera bez čekanja da Konvencija stupi na snagu.

Prevela:
Doc.dr.sc.Dorotea Ćorić
Pravni fakultet u Rijeci

**RESOLUTION ON PROTECTION FOR PERSONS TAKING MEASURES
TO PREVENT OR MINIMIZE THE EFFECTS OF OIL POLLUTION**

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (hereinafter "the Convention"),

NOTING that the Convention provides for the shipowner to be strictly liable for bunker oil pollution damage,

NOTING FURTHER that the Convention does not require State Parties to make provision in their implementing legislation excluding any person from liability;

RECOGNIZING that the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, contain provisions on protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of oil pollution,

BELIEVING that it is desirable to avoid any disincentive that could prevent prompt and effective action to minimize the effects of oil pollution,

1. URGES States, when implementing the Convention, to consider the need to introduce legal provision for protection for persons taking measures to prevent or minimize the effects of bunker oil pollution;
2. RECOMMENDS that persons taking reasonable measures to prevent or minimize the effects of oil pollution be exempt from liability unless the liability in question resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result;
3. RECOMMENDS FURTHER that States consider the provisions of article 7, paragraphs 5(a), (b), (d), (e) and (f) of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as a model for their legislation.

REZOLUCIJA O ZAŠTITI OSOBA KOJE PODUZIMAJU MJERE RADI SPRJEČAVANJA ILI SMANJENJA POSLJEDICA ONEČIŠĆENJA

KONFERENCIJA,

PRIHVATIVŠI Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. (u nastavku "Konvencija"),

OPAŽAJUĆI da Konvencija predviđa objektivnu odgovornost brodovlasnika za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem,

OPAŽAJUĆI NADALJE da Konvencija ne zahtijeva od država stranki da preuzimajući odredbe Konvencije u njihova nacionalna zakonodavstva unesu odredbu kojom bilo koju osobu oslobađaju od odgovornosti,

PRIZNAJUĆI da Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. i Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. sadrže odredbu o zaštiti osoba koje poduzimaju mjere radi sprječavanja i smanjenja posljedica onečišćenja uljem,

VJERUJUĆI da je poželjno izbjeći sve što sprječava brzu i učinkovitu akciju radi smanjenja posljedica onečišćenja,

1. POTIČE države da, primjenjujući Konvenciju, razmotre potrebu uvođenja pravne zaštite osoba koje poduzimaju mjere radi sprječavanja ili smanjenja posljedica onečišćenja brodskim gorivom;
2. PREPORUČA da se osobe koje poduzimaju razumne mjere radi sprječavanja ili smanjenja posljedica onečišćenja oslobode od odgovornosti osim ako je odnosna odgovornost nastala zbog osobne radnje ili propusta izvršenih u namjeri da se takva šteta prouzroči, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti;
3. PREPORUČA NADALJE da te države uzmu u obzir odredbu članka 7. stavka 5.(a), (b), (d), (e) i (f) Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. kao model za njihovo zakonodavstvo.

Prevela:
Doc.dr.sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet u Rijeci

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

ODGOVORNOST BRODARA ZA ŠTETU NASTALU ZBOG BOLESTI ČLANA POSADE

VISOKI TRGOVAČKI SUD
REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda br. VI PŽ-3735/00-2

od 3. svibnja 2001.

Vijeće: mr.sc. Andrija Eraković (predsjednik vijeća),
Viktorija Lovrić, Miroslav Skalak

Prijevoz azbesta brodom je opasna djelatnost. Za štetu usljed bolesti člana posade nastale u vezi s tim prijevozom odgovara brodar broda kojim je izvršen prijevoz, i to prema principu objektivne odgovornosti.

T.P. iz Splita podnio je Trgovačkom sudu u Splitu tužbu protiv tuženika "Jadroplov" d.d. Split, radi naknade materijalne štete – izgubljene zarade. Tužitelj navodi da navedenu štetu trpi zbog bolesti (azbestoze) za koju tvrdi da je nastala radom na tuženikovim brodovima na kojima se prevozio azbest. Prema navodima tužbe, tužitelj je u svojstvu II. časnika palube plovio niz godina na tuženikovim brodovima sve do iskrcaja zbog bolesti u kolovozu 1995. Nakon što je tijekom plovidbe obolio od azbestoze, u cijelosti je izgubio radnu sposobnost pa je upućen u invalidsku mirovinu.

Tuženik je tijekom postupka istaknuo nekoliko prigovora u odnosu na tužbeni zahtjev - prigovor promašene pasivne legitimacije (tuženik tvrdi da on nije bio brodar brodova na kojima je radio tužitelj u vrijeme kada je obolio od azbestoze), prigovor osnove tužbenog zahtjeva (tuženik tvrdi da ne postoji uzročna veza između poslova koje je tužitelj obavljao na brodu i nastanka bolesti od koje je obolio), prigovor djelomične zastare tužiteljeve tražbine, prigovor koji se odnosi na visinu tužbenog zahtjeva, te s tim u vezi i prigovor podijeljene odgovornosti (tuženik tvrdi da je tužitelj bio zadužen za provedbu zaštite na radu, pa je bio u obvezi služiti se odgovarajućim zaštitnim sredstvima, što je on propustio).

Trgovački sud u Splitu donio je presudu kojom je najvećim dijelom usvojio tužbeni zahtjev naloživši tuženiku da isplati tužitelju na ime naknade materi-

jalne štete – izgubljene zarade iznos od 75.377,05 USD s pripadajućom kamatom. Isto tako, sud je naložio tuženiku da tužitelju isplati iznos od 6.116,70 USD na ime izgubljene zarade od 1. siječnja 2000. do 1. svibnja 2000. s pripadajućom kamatom. Tužitelju je dosuđen i kapitalizirani iznos rente u iznosu od 287.478,94 USD s pripadajućom kamatom. Tužiteljev zahtjev je odbijen u dijelu u kojem tužitelj traži isplatu obroka izgubljene zarade u iznosu od 2.038,90 USD, kao i u dijelu u kojem tužitelj traži da mu se na tuženikov trošak omogući medicinska rehabilitacija u trajanju od tri tjedna, jednom godišnje, u terminu koji tužitelj odredi.

Sud se u obrazloženju presude prvenstveno osvrnuo na prigovor koji se tiče osnova tužbenog zahtjeva te našao da dokazi izvedeni u parničnom predmetu Trgovačkog suda u Splitu broj P-1355/96¹ potvrđenom presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske te koji su ponovljeno izvedeni u ovom parničnom predmetu ukazuju da je tužitelj dokazao osnov tužbenog zahtjeva. Naime, izvedenim dokazima sud je utvrdio da je tužitelj u svojstvu časnika broda plovio na brodovima u kojima je tuženik bio brodar i to sve do vremena posljednjeg iskrcaja s broda u kolovozu 1995. godine kada mu je dijagnosticirano oboljenje azbestoza. Oboljenje tužitelja sud je okarakterizirao kao posljedicu dugotrajnog rada na tuženikovim brodovima na kojima je vršen prijevoz azbesta. Pritom sud posebno ističe da se radi o šteti koja je nastala od opasne djelatnosti (manipuliranje opasnim tvarima), pa za takvu štetu odgovara onaj koji se bavi tom djelatnošću po općim propisima o odgovornosti za štetu od opasnih tvari ili od opasne djelatnosti. Odgovornost se temelji na načelu objektivne odgovornosti iz članka 174.st.1. preuzetnog Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine broj 53/91, 73/91, 3/94, 7/96, 112/99 - dalje ZOO). Šteta nastala u vezi s opasnom tvari, odnosno opasnom djelatnošću, smatra se da potječe od te tvari odnosno djelatnosti, izuzev ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete (čl.173. ZOO). Ta odredba teret dokaza o uzroku štete od opasnih tvari prebacuje na onoga koji tvrdi da takva šteta nije posljedica njihovog djelovanja, što u konkretnom slučaju znači da je teret dokaza prebačen na tuženika. Tuženik nije dokazao da bi šteta nastala iz nekog drugog uzroka, a ne od manipuliranja opasnim tvarima. Dapače u postupku je čak uvrštena odgovornost po načelu krivnje tuženika što proizlazi iz nalaza sudskog vještaka, a nije dokazano postojanje bilo kakvih okolnosti koje bi barem djelomice oslobađale tuženika od objektivne odgovornosti za štetu (po čl.177.st.1. do 3. ZOO). Zato je sud prigovor koji se tiče osnova odgovornosti za štetu odbio kao neosnovan.

¹ Radi se o sporu u kojem je isti tužitelj protiv istog tuženika vodio postupak radi naknade nematerijalne štete. Tužbeni zahtjev je djelomično usvojen. Trenutno se u tom predmetu vodi postupak po izjavljenoj reviziji.

Što se pak tiče prigovora zastare, sud je našao da nije zastarjelo samo pravo zahtijevati naknadu štete, ali su zastarjeli zahtjevi za isplatu određenih iznosa koji su dospjeli na naplatu u razdoblju dužem od tri godine prije podnošenja tužbe sudu. Naime, potraživanje naknade štete zastarijeva za tri godine od kada je oštećenik doznao za štetu i osobu koja je štetu učinila. U svakom slučaju zastarijeva za 5 godina od kada je šteta nastala. U slučaju smrti, tjelesne povrede ili oštećenja zdravlja naknada se određuje u pravilu u obliku novčane rente, doživotne ili za određeno vrijeme. Tužitelj je podnio tužbu dana 26. svibnja 1999. godine. Njegov zahtjev za naknadu materijalne štete bio je upravljen na isplatu izgubljene zarade počev od kolovoza 1995. godine, ali je nakon istaknutog djelomičnog prigovora zastare tužbeni zahtjev djelomično povučen pa tužitelj zahtijeva isplatu naknade za izgubljenu zaradu za razdoblje od 30. lipnja 1996. godine. Na taj način tuženik je sam prihvatio osnovanim prigovorom zastare, pa se sud nije dalje bavio tim prigovorom.

Odlučujući o visini materijalne štete koju tužitelj trpi sud se rukovodio nalozima i mišljenjima vještaka iz područja knjigovodstva i financija, vještaka iz područja mirovinskog osiguranja, te vještaka aktuara. Uvažavajući nalaze i mišljenja takvih vještaka, a na koje tuženik nije imao ozbiljnih primjedbi koje bi dovodile u pitanje vjerodostojnost nalaza, sud je ocijenio tužbeni zahtjev osnovanim. Tužitelj u ovom postupku potražuje naknadu štete i to:

- za izgubljenu zaradu nastalu zbog uništene mogućnosti napredovanja do zvanja I. časnika palube,
- isplatu kapitaliziranog iznosa rente temeljenog upravo na utvrđenoj visini rente temeljem izgubljene zarade u odnosu na plaću I. časnika palube u koje zvanje je, prema redovnom tijeku stvari, trebao biti unaprijeđen.

Pri utvrđivanju visine izgubljene zarade sud je prihvatio ustaljenu sudsku praksu da se ta izgubljena zarada ima obračunavati prema zaradi koju bi pomorac ostvarivao da je plovio 8 mjeseci godišnje, što se smatra uobičajenom trajanjem plovidbe tijekom godine. Sud akceptira i činjenicu da je tužitelj završio srednju pomorsku školu 1979. godine, da se ukrcao na tuženikov brod u svojstvu vježbenika za poručnika Trgovačke mornarice, te da je poručnički ispit položio u prosincu 1980. Od tada je plovio neprekidno duži niz godina, zaključujući ugovore i to na neodređeno vrijeme do 1991. godine, a nakon toga ugovore na određeno vrijeme pri čemu je svaki ugovor trajao prosječno 8 mjeseci godišnje. Do 1994. godine tužitelj je plovio na tuženikovim brodovima, a nakon toga kod trgovačkog društva Split Ship Management, čiji je osnivač tuženik.

Tužitelj je 1994. godine upisao i Višu pomorsku školu u Splitu, no zbog oboljenja je onemogućen završiti školovanje i napredovati do zvanja I. časnika broda.

O tužiteljevim svojstvima odnosno načinu izvršavanja radnih obveza sud je ocijenio na temelju iskaza saslušanih svjedoka, tužiteljevih suradnika, dok

tuženik, iako je to od njega zatraženo, nije dostavio podatke o tužiteljevim radnim ocjenama postignutim kod svakog iskrcaja broда.

Kako je zbog trajanja teške bolesti tužitelj ujedno trajno onemogućen obavljati poslove svoga zvanja te spriječen u mogućnosti profesionalnog napredovanja u više zvanje i ostvarenje veće plaće, to je sud ocijenio da tužitelj ima pravo na naknadu materijalne štete koju zbog toga trpi. Odlučujući o visini štete koju će dosuditi tužitelju sud je cijenio tužiteljeve godine života, njegovo trajno životno radno opredjeljenje za obavljanje poslova pomorca, raniji dugogodišnji plovidbeni staž i stečeno profesionalno iskustvo kao i zvanje II. časnika, u kojem svojstvu je plovio na 7 brodova. Također je sud cijenio da je tužitelj bio svrstavan u perspektivni časnički kadar, da postoje povoljne ocjene o njegovom radu, pa je sud zaključio da bi, s obzirom na te okolnosti tužitelj napredovao do zvanja I. časnika palube do kojega može napredovati bez završene Više pomorske škole. Zato je sud ocijenio da tužitelj ima pravo naknadu materijalne štete po čl.195.st.2. ZOO.

O visini izgubljene tužiteljeve zarade sud je odlučio na temelju nalaza sudskog vještaka za knjigovodstvo i financije, a odluku o visini odnosno naknadi štete u vidu izgubljene zarade donio je pozivom na odredbu članka 189.st.1.ZOO. Tužitelju je po tom osnovu dosuđena naknada materijalne štete u vidu izgubljene dobiti i to unazad do dana donošenja presude.

Naknadu štete koju će tužitelj ubuduće trpjeti sud je dosudio u obliku kapitalizirane rente. Naime, u slučaju smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja, naknada se određuje u pravilu u obliku novčane rente, doživotno ili za određeno vrijeme (argument iz čl.188.st.1. ZOO). Ako dužnik isplate rente ne da osiguranje koje sud odredi, vjerovnik ima pravo zahtijevati da mu se umjesto rente isplati jedna ukupna svota čija se visina određuje prema visini rente i vjerojatnom trajanju vjerovnikovog života, uz odbitak odgovarajućih kamata. Iz ozbiljnih uzroka vjerovnik može i u drugim slučajevima zahtijevati, odmah ili kasnije, da mu se umjesto rente isplati jedna ukupna svota. Nisu primjerice označeni ozbiljni uzroci kojima bi se sud trebao rukovoditi pri donošenju odluke o isplati kapitalizirane rente u jednom iznosu. Odlučujući o zahtjevu tužitelja da mu se dosudi kapitalizirani iznos rente u ovom parničnom predmetu, sud je ocijenio takav zahtjev osnovanim i to vodeći računa o okolnostima koje su se stekle kod tužitelja kao i kod tuženika. Tužitelj je teško obolio, bez materijalnih je prihoda pa bi mu isplata rente u kapitaliziranom iznosu omogućila solidnije zdravstveno liječenje, te eventualno olakšala ostatak života i produljila trajanje života. I okolnosti kod tuženika sud je ocijenio kao takve koje bi išle u prilog dosudi kapitalizirane rente. Naime, tuženik je u teškim financijskim okolnostima, smanjio mu se broj brodova kojima raspolaže, pa postoji opasnost da neće moći za trajanja života tužitelja redovno isplaćivati kapitaliziranu rentu. Zato je sud dosudio tužitelju zatraženu kapitaliziranu rentu, pozivom na odredbu čl.195.st.2. u svezi s čl.188.st.1., 4. i 5. ZOO-a.

O visini rente sud je odlučio na temelju izračuna vještaka aktuara koji je izračun sačinio za razdoblje do tužiteljeve potencijalne 60. godine života, jer bi u toj godini tužitelj, prema redovnom tijeku stvari, ostvario pravo na starosnu mirovinu, nakon čega više ne bi ostvarivao plaću, te ne bi nastajala razlika između primanja na brodu i invalidske mirovine. Po tom osnovu ne bi bilo ni izgubljene zarade. Takav način utvrđivanja kapitalizirane rente prihvatio je i tužitelj, pa je primjenom odgovarajućih aktuarskih metoda za izračun rente utvrđeno da tužitelju pripada kapitalizirana renta u iznosu od 287.478,94 USD.

Zahtjev za snošenje troškova medicinske rehabilitacije u trajanju od 3 tjedna jednom godišnje sud je odbio kao neosnovan. Tužitelj, naime, unatoč teškom zdravstvenom stanju nije dokazao opravdanost potrebe za provođenjem rehabilitacije.

Tuženik žalbom Visokom trgovačkom sudu RH pobija presudu prvostupanskog suda i to zbog svih žalbenih razloga iz čl.353. ZPP-a. Pogrešnu primjenu materijalnog prava žalitelj vidi u činjenici da je sud propustio odlučiti o pravnom osnovu pozivajući se neosnovano na stajalište o pravnom osnovu tužbenog zahtjeva iz parničnog predmeta Trgovačkog suda u Splitu broj XII P-1355/96 od. 16. srpnja 1988. godine. Pravni osnov zahtjeva za naknadu štete u tom predmetu riješen je kao prethodno pitanje, nije sadržan u izreci presude te ne stječe svojstvo pravomoćnosti. Zato je sud bio dužan ponovno odlučivati o pravnom osnovu tužbenog zahtjeva, a ne kako je to prvostupanski sud učinio pobijanom presudom, pozivajući se na stajalište o pravnom odnosu iz drugog parničnog predmeta.

Tuženik u žalbi navodi da je prvostupanski sud propustio utvrđivati pravno relevantne činjenice, a formulacija da je ocijenio dokaze u sveukupnosti ne odgovara činjeničnom stanju tijekom parničnog postupka.

Žalitelj ističe da je u ovom postupku pogrešno utvrđeno činjenično stanje glede postojanja uzročne veze između života i rada tužitelja na tuženikovim brodovima i njegovog oboljenja od azbestoze. Žalitelj posebno ukazuje na činjenicu da je o postojanju tuženikove invalidnosti odnosno profesionalne nesposobnosti, uzroku te nesposobnosti kao glavnom pitanju riješeno u upravnom mirovinsko-invalidskom postupku u kojem je utvrđeno da je kod tužitelja nastupila profesionalna nesposobnost za rad i to uslijed bolesti. U tom postupku nije utvrđeno da bi ta bolest bila uzrokovana životom i radom tužitelja na tuženikovim brodovima.

Tuženik upozorava da je višekratno predložio izvođenje dokaza u prilog svojim tvrdnjama o razlozima tužiteljevih bolesti, no prvostupanski sud je izvođenje tih dokaza odbio. Pogrešno je odlučeno i o prigovoru promašene pasivne legitimacije. Sud je propustio utvrditi na kojim brodovima je tužitelj dolazio u dodir s azbestom, u kojem vremenu, te da li je upravo tuženik bio brodar na tim brodovima. Te okolnosti su bitne za rješenje spora.

Tuženik u žalbi tvrdi da je pogrešno primijenjena i odredba članka 161. Pomorskog zakonika, prema kojem brođar odgovara za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade. Ova odredba ne ukazuje na odgovornost brođara za narušeno zdravlje, već samo za smrt i tjelesnu ozljedu. Nije odlučeno niti o tuženikovom prigovoru podijeljene odgovornosti za nastalu štetu.

Kako je sud ignorirao tvrdnje tuženika iznijete tijekom postupka, te odbio provesti predložene dokaze, činjenično stanje ostalo je nepotpuno utvrđeno te s tim u svezi pogrešno je primijenjeno i materijalno pravo. Pogrešno je i stajalište prvostupanjskog suda da bi tužitelj bio ukrcan prosječno 8 mjeseci na brodovima da mu nije narušeno zdravlje, te da bi napredovao do I. časnika palube. Iz ponuđenih dokaza sud nije mogao izvesti takav zaključak.

Žalitelj posebno ukazuje na činjenicu da je sud pogrešno primijenio odredbu članka 188.st.5. ZOO kada je našao da se tužitelju izgubljena zarada ima dosuditi u obliku tzv. kapitalizirane rente. Razlozi koje sud navodi u suprotnosti su s ustaljenom sudskom praksom, jer je sud mogao dosuditi kapitaliziranu rentu samo ukoliko postoje ozbiljni uzroci, a za što nema opravdanja u ovom slučaju. Posebno žalitelj ukazuje na činjenicu da eventualno loše financijsko stanje tuženika ne ukazuje na potrebu dosuđivanja rente u kapitaliziranom iznosu. U slučaju da bi se stanje tuženika toliko pogoršalo da postoje razlozi za otvaranje stečajnog postupka, sve nedospjele dosuđene rate rente dopijevaju otvaranjem stečajnog postupka. Zato nije bilo razloga dosuđivati tužitelju rentu u kapitaliziranom iznosu.

Svi navedeni razlozi u žalbi ukazuju da je u donošenju presude počinjena bitna povreda odredaba postupka iz članka 354.st.1. u svezi s člankom 7. i 8. ZPP. Zato žalitelj predlaže da drugostupanjski sud ukine pobijanu presudu i predmet vrati prvostupanjskom sudu na ponovni postupak.

U odgovoru na žalbu tužitelj u cijelosti osporava žalbene navode. Ponavljajući u bitnome stajalište prvostupanjskog suda iz pobijane presude tužitelj cijeni žalbene razloge neosnovanim, pa predlaže da drugostupanjski sud žalbu odbije.

Visoki trgovački sud je odbio žalbu tuženika kao neosnovanu i potvrdio presudu Trgovačkog suda u Splitu.

Ispitujući pobijanu prvostupanjsku presudu po čl.365. ZPP-a, žalbeni sud je zaključio da u donošenju presude nisu počinjene bitne povrede odredaba postupka na koje sud pazi po službenoj dužnosti. Nije osnovan niti žalbeni razlog bitne povrede odredaba postupka iz članka 354.st.1. ZPP-a, u svezi s člankom 7. i 8. ZPP-a. Prvostupanjski sud pravilno je okvalificirao pravnu prirodu spora, pravilno je cijenio koje su činjenice među strankama sporne, a koje nesporne, te pravilno ocijenio koje će dokaze izvesti radi utvrđivanja pravno relevantnih spornih činjenica. Dokazni postupak nije proveden suprotno odredbama čl.7. i 8. ZPP-a.

Nije osnovan niti žalbeni razlog pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja, te s tim u svezi pogrešne primjene odredaba materijalnog prava. Prvostupanjski sud utvrđivao je pravno relevantne činjenice glede svakog pojedinačnog prigovora istaknutog tijekom postupka, o svakom prigovoru se izjasnio, te vrlo opširno iznio činjenična utvrđenja i obrazložio s tim u svezi zauzeta pravna stajališta. Pravilna su stajališta prvostupanjskog suda kojima obrazlaže osnovu odgovornosti tuženika za štetu tužitelja, kao i stajališta glede visine naknade koju je tuženik dužan isplatiti tužitelju kao oštećeniku.

Nisu osnovani žalbeni navodi da je prvostupanjski sud propustio utvrđivati pravno relevantne činjenice glede osnova odgovornosti tuženika za nastalu štetu. Prvostupanjski sud je izveo predložene dokaze, ocijenio je dokaze te zauzeo pravilno pravno stajalište da tuženik odgovara po principu objektivne odgovornosti. Tuženik je, naime, bio broдар brodova na kojima se izvršavao prijevoz azbesta, a što se ima smatrati izvođenjem opasne djelatnosti, bez obzira što brod sam po sebi u sudskoj praksi nije ocijenjen kao opasna stvar. Šteta nastala u svezi s opasnom stvari odnosno opasnom djelatnošću smatrat će se da potječe od te stvari odnosno djelatnosti, izuzev ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete (čl.173. ZOO). Dovoljno je da oštećenik dokaže da je šteta nastala u vezi s opasnom djelatnošću, a poduzetnik opasne djelatnosti, ukoliko se želi osloboditi od odgovornosti za štetu, mora dokazati da opasna djelatnost nije bila uzrok štete. U ovom parničnom predmetu tužitelj je dokazao da je pretrpio štetu koja je nastala u vezi s opasnom stvari, a tuženik ničim nije dokazao da opasna djelatnost ne bi bila uzrokom štete.

Neosnovano žalitelj cijeni presudu nezakonitom zbog razloga što se prvostupanjski sud u obrazloženju presude u ovom predmetu pozvao na obrazloženje iz drugog parničnog predmeta. Takvo pozivanje je doduše suvišno, no kako je sud i u ovom predmetu dao valjano obrazloženje glede osnova tužbenog zahtjeva, a po ocjeni ovoga suda zauzeo pritom pravilno pravno stajalište, to je presuda valjana u tom dijelu obrazloženja.

Prvostupanjski sud je pravilno utvrdio pravno relevantne činjenice te pravilno primijenio materijalno pravo u dijelu u kojem je odlučivao o pravu tužitelja na naknadu materijalne štete time da je obrazloženje presude glede visine štete vrlo iscrpno i daje valjane razloge o odlučnim činjenicama. U tom pravcu upućuje se na razloge prvostupanjskog suda kako glede prava na naknadu materijalne štete zbog izgubljene dobiti, tako i glede prava tužitelja na isplatu tzv. kapitalizirane rente umjesto rente koju bi tuženik kao štetnik bio dužan plaćati u mjesečnim ratama.

Pri odluci o visini naknade po osnovi gubitka zarade, prvostupanjski sud je ocijenio sve pravno relevantne elemente, pravilno se osvrnuvši, između ostalog, na uništenu mogućnost daljnjeg napredovanja u službi, a izračun visine naknade odnosno izgubljene zarade izvršen je po sudskom vještaku na čiji nalaz stranke nisu imale bitnih primjedbi.

Glede prava na isplatu rente ističe se sljedeće: renta se može odrediti kao doživotna ili za određeno vrijeme. Novčana renta dosuđena na ime naknade štete plaća se mjesečno i unaprijed ako sud što drugo ne uredi. Kada se renta plaća na neodređeno razdoblje, mjesečno unaprijed, vjerovnik, odnosno oštećenik, ima pravo zahtijevati potrebna osiguranja za isplatu rente osim ako to prema okolnostima slučaja ne bi bilo opravdano. Pravilo je, dakle, da se renta plaća mjesečno unaprijed, iako vjerovnik ima pravo zahtijevati da mu se umjesto rente tj. redovitih mjesečnih iznosa isplati ukupna svota. Tada se renta isplaćuje u kapitaliziranom iznosu. Pravo zahtijevati isplatu rente u kapitaliziranom iznosu ima samo oštećenik. Prvostupanjski sud je pravilno ocijenio da postoje drugi ozbiljni razlozi da se umjesto periodičnih isplata odredi isplata rente u jednom iznosu. Naime, osnovni uzroci koji opravdavaju zahtjev za kapitalizaciju rente, kako pravilno ističe prvostupanjski sud, mogu biti na strani vjerovnika rente kao i na strani dužnika. U konkretnom slučaju dosuđivanje rente u kapitaliziranom iznosu prvostupanjski je sud pravilno opravdao činjenicom da postoji opasnost da dužnik isplate rente (tuženik) neće moći kroz cijelo vrijeme trajanja obveze na isplatu rente isplaćivati dosuđenu rentu i to zbog teških financijskih okolnosti dužnika rente. Upravo razlozi koje navodi prvostupanjski sud, a to su smanjena mogućnost plaćanja, te umanjenje flotne dužnika rente, ukazuju da postoji realna opasnost da se ispuni koji od stečajnih razloga, te da se nad dužnikom rente otvori stečajni postupak. U tom slučaju dopijevaju i doduše neisplaćeni iznosi rente, ali se stečajni vjerovnici namiruju proporcionalno ovisno o vrijednosti imovine koja im stoji na raspolaganju odnosno vrijednosti stečajne mase. Kako žalitelj u bitnome ne spori da je u teškoj financijskoj situaciji, time samo potvrđuje opravdani razlog da se tužitelju, kao oštećeniku, renta dosudi u kapitaliziranom iznosu.

Pri utvrđivanju visine rente koja pripada tužitelju, prvostupanjski sud je uzeo u obzir iznos mjesečne rente, vjerojatno trajanje vjerovnikova života (do 60. godine) uz odbitak kamate, a obračun je izvršen po ovlaštenom aktuaru, pa je sud o visini zahtjeva za isplatu kapitalizirane rente odlučio na temelju pravilno i potpuno utvrđenog činjeničnog stanja.

S obzirom na iznijeto nije osnovan žalbeni razlog pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja te s tim u svezi pogrešne primjene odredaba materijalnog prava.

Stoga je Visoki trgovački sud potvrdio prvostupanjsku presudu po članku 368. Zakona o parničnom postupku.

Mr.sc. Jasenko Marin, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary

SHIP OPERATOR'S LIABILITY FOR DAMAGES ARISING FROM THE ILLNESS OF A CREW MEMBER

Carriage of asbestos by ship is a dangerous activity. The ship operator will be held liable to a crew member who contracts an illness in connection with that carriage. In such case the ship operator will be responsible for damages on the basis of strict liability.

**ZAUSTAVLJANJE BRODA – VJEROJATNOST OPASNOSTI DA ĆE
PROTIVNIK OSIGURANJA SVOJIM POSTUPANJEM SPRIJEČITI
ILI ZNATNO OTEŽATI NAPLATU TRAŽBINE**

TRGOVAČKI SUD U SPLITU

Rješenje br. VI P-527/97

od 16. lipnja 1997.

Predsjednik vijeća: Srđan Šimac

U slučaju kada je vlasnik broda čije se zaustavljanje traži hrvatski državljanin s prebivalištem u Hrvatskoj, a brod je upisan u hrvatski upisnik, isplovljenje toga broda izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske samo po sebi ne predstavlja opasnost za ostvarenje tražbine.

Tužitelj – predlagatelj osiguranja "Aci d.d." iz Opatije, podnio je Trgovačkom sudu u Splitu tužbu protiv tuženika – protivnika osiguranja A.Š. iz Splita, radi namirenja tražbine s osnove neplaćene vozarine.

Uz tužbu je podnesen i prijedlog za određivanje privremene mjere zaustavljanja i zabrane isplovljenja tuženikova plovila "Keko Antonija" iz Acije marine u Splitu.

U prilog opravdanosti predložene privremene mjere, predlagatelj osiguranja ukazuje na opasnost isplovljenja plovila protivnika osiguranja izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske, što bi moglo otežati naplatu utužene tražbine.

Rješenjem Trgovačkog suda u Splitu odbijen je prijedlog predlagatelja osiguranja kao neosnovan.

U obrazloženju sud upozorava da je člankom 296.st.1. Ovršnog zakona u svezi s čl.867.st.4. i 5. Pomorskog zakonika propisano da se privremena mjera radi osiguranja novčane tražbine može odrediti ako predlagatelj osiguranja učini vjerojatnim postojanje tražbine i opasnost da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati.

Prema tome, potrebno je, prije svega, utvrditi postojanje vjerojatnosti tužiteljeve novčane tražbine čije osiguranje on traži predloženom privremenom

mjerom. Sud ističe da se po prijedlogu za osiguranje odlučuje na temelju utvrđene vjerojatnosti, a ne na temelju potpune izvjesnosti postojanja tražbine čije se osiguranje traži. Dokumentacija priložena uz tužbu upućuje na vjerojatnost postojanja utužene tražbine.

Međutim, sud u konkretnom slučaju nije našao elemente koji bi upućivali na tzv. subjektivnu opasnost - opasnost da će tuženik, odnosno protivnik osiguranja, svojim postupanjem spriječiti ili znatno otežati naplatu utužene tražbine. Mogućnost isplovljenja tuženika s plovilom izvan teritorijalnih voda Republike Hrvatske, kod činjenice da se očito radi o hrvatskom državljaninu s prebivalištem u Splitu, i plovilu upisanom u odgovarajućem upisniku nadležnog tijela Republike Hrvatske, sama po sebi ne upućuje na zaključak da bi takvo postupanje imalo za cilj dovesti u opasnost ostvarenje utužene novčane tražbine.

Naprijed navedeno navodi na zaključak o neispunjenosti zakonskih pretpostavki koje bi opravdale usvajanje tužiteljevog prijedloga za osiguranje.

Mr.sc.Jasenko Marin, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary

ARREST OF A SHIP – PROBABILITY OF A DANGER THAT THE DEBTOR WILL MAKE IT IMPOSSIBLE OR VERY DIFFICULT TO COLLECT THE PAYMENT

The fact that the ship, which is owned by Croatian citizen and registered in Croatian register of ships, could leave the territorial sea of the Republic of Croatia does not by itself constitute a danger that the debtor (shipowner) will make it impossible or very difficult to obtain the payment.

ZAUSTAVLJANJE BRODA KOJI NIJE U VLASNIŠTVU OSOBE ODGOVORNE ZA POMORSKU TRAŽBINU

TRGOVAČKI SUD U SPLITU

Rješenje br. VI-R1-73/99

od 17. kolovoza 1999.

Predsjednik vijeća: mr. Srđan Šimac

Načelno, privremeno zaustavljen može biti samo brod čiji je vlasnik protivnik osiguranja, odnosno osoba odgovorna za pomorsku tražbinu čije se osiguranje traži. U skladu s tim, nije dopušteno zaustavljanje broda u vlasništvu trgovačkog društva čiji je jedini član osoba odgovorna za pomorsku tražbinu.

Predlagatelj osiguranja, "Brodospas d.d." iz Splita, podnio je Trgovačkom sudu u Splitu prijedlog za određivanjem privremene mjere zaustavljanja broda "Sušak", luke upisa Rijeka, koji plovi pod hrvatskom zastavom. Prijedlog je podnesen radi osiguranja novčane tražbine predlagatelja osiguranja prema protivniku osiguranja, trgovačkom društvu "Croatia Line" iz Rijeke, u iznosu od 144.582,56 Kn.

Kako predlagatelj u svom prijedlogu nije točno naznačio tražbine čije osiguranje traži, kako nije učinio vjerojatnim postojanje tražbine, jer uz prijedlog nije priložio isprave koje bi ukazivale na takvu vjerojatnost i, konačno, kako nije ničim dokazao da bi upravo protivnik osiguranja bio vlasnik broda čije zaustavljanje traži, sud je rješenjem od 6. kolovoza 1999. godine vratio predlagatelju prijedlog za osiguranje radi dopune u gornjem pravcu.

Dopunjenim prijedlogom za osiguranje predlagatelj točno naznačuje tražbine čije osiguranje traži (čl.878.st.1. i 2. Pomorskog zakonika, nastavno: PZ) te isprave kojima je učinio vjerojatnim njihovo postojanje (čl.269.st.1. Ovršnog zakona).

Predlagatelj je na traženje suda dostavio u spis preslik uloška Glavne knjige pomorskih trgovačkih brodova Lučke kapetanije Rijeka broj 2T 589 za brod "Sušak". Iz vlasničkog lista B razvidno je da je dana 27. lipnja 1996. godine izvršen upis uknjižbe prava vlasništva m/b "Sušak" u cijelosti u korist "Malta Cross Shipping Co. Ltd.", Valetta, Malta, 131 East Street.

Dakle, i pored traženja suda predlagatelj nije dokazao da bi upravo protivnik osiguranja bio vlasnik broda "Sušak" u odnosu na kojeg se predlaže usvojiti predloženu mjeru osiguranja (čl.977.st.1. PZ), pa je njegov prijedlog za osiguranje ovakvog sadržaja sud odbio kao neosnovan.

Sud je u obrazloženju presude također naveo da je iz teretnog lista C razvidno da je brod "Sušak" rješenjem Trgovačkog suda u Rijeci od 15. srpnja 1999. godine podvrgnut prodaji u ovršnom postupku. Predlagatelj osiguranja može eventualno u tom postupku prijaviti svoju tražbinu radi eventualne njene "rezervacije do pribavljanja ovršne isprave".

BILJEŠKA:

Zanimljivost ovog predmeta je u tome što je protivnik osiguranja trgovačko društvo ("Croatia Line") koje je jedini član drugog društva ("Malta Cross Shipping Co.Ltd.") koje je u upisniku brodova navedeno kao vlasnik broda čije se zaustavljanje traži. Ovim rješenjem potvrđeno je stajalište naše sudske prakse da u takvim slučajevima zaustavljanje nije dopušteno, bez obzira na odnos između dva navedena društva (društvo majka – društvo kćerka). Za istovjetno stajalište Trgovačkog suda u Rijeci i Visokog trgovačkog suda, cf: "Zaustavljanje broda – pitanje osobnog dužnika", *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, god. 39 (1997) 153-154, str. 174-179.

Mr.sc. Jasenko Marin, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary

ARREST OF A SHIP WHICH IS NOT OWNED BY THE PERSON LIABLE IN RESPECT OF A MARITIME CLAIM

In principle, arrest of a ship is permissible only if the person liable for a maritime claim is the registered owner of that ship. Accordingly, arrest of a ship in the ownership of a company wholly owned by the debtor is not permitted.

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

SUDAR BRODOVA

COURT OF APPEAL

Presuda od 11. travnja 2000. godine

The "Selat Arjuna" i

"Contship Success"

Vijeće: Lord Justice Roch, Lord Justice Clarke i Sir Christopher Slade, kapetan P.G.J. Murison R.N. i kapetan P.D.F. Cruickshank, sudski savjetnik

Čin same nepažnje nije dovoljan za podjelu odgovornosti pri sudaru ako je zapovjednik udarenog broda poduzeo sve potrebne radnje kako bi izbjegao sudar.

Dana 27. srpnja 1993. godine, kratko iza ponoći, u Arapskom moru blizu Jemena sudarili su se tužiteljev brod "Selat Arjuna" i tuženikov brod "Contship Success". Oba broda su pretrpjela štetu a brod "Selat Arjuna" je potonuo. Vidljivost je bila dobra.

"Selat Arjuna" je bio registriran u Ujedinjenim Arapskim Emiratima, 497,78 tona bruto registarske tonaže, 149 tona neto registarske tonaže, 56,4 metra dug i 11,6 metara širok. Od navigacijske opreme je sadržavao autopilot "Decca", kompas, i dva radara. Posadu je sačinjavalo deset ljudi uključujući zapovjednika, kapetana F. R. Inguina.

"Contship Success" je registriran u Hamburgu, 16.250 tona bruto registarske tonaže, 163,40 metara dug i 27,50 metara širok. Brod je bio opremljen globalnim sustavom pozicioniranja (GPS) a od navigacijske opreme je imao dva radara. Posadu je sačinjavalo devetnaest ljudi uključujući zapovjednika, kapetana E. Shrodera i trećeg časnika gosp. Arnolda.

Tužitelj je tvrdio da su brodovi namjeravali proći jedan pokraj drugog svojom desnom stranom, i kad su se počeli mimoilaziti tuženikov brod "Contship Success" je iznenada i neočekivano napravio veliki zaokret u desno i udario u desnu stranu tužiteljevog broda koji je uslijed udara potonuo.

Tuženik je naveo da su brodovi bili na putu jedan drugom i da je brod "Selat Arjuna" trebao propustiti brod "Contship Success". Nadalje je naveo da "Selat Arjuna" nije to učinio i da je unatoč promjeni smjera broda "Contship Success" i smanjene brzine istog došlo do sudara. Tuženik je zaključio da je veća krivnja na strani tužitelja. Tužitelj je tvrdio da je tuženik sam kriv ili da snosi veći dio krivnje.

Suci Prvostupanskog suda su podržali navode tužitelja. Zaključili su da je krivnja na strani broda "Contship Success" jer posada broda nije pažljivo pratila radar, krivo su interpretirali informacije s radara, pogrešno su promijenili kurs plovidbe na desno i udarili u brod sa strane, nisu na vrijeme smanjili brzinu i nisu upozorili brod s desne strane odgovarajućim signalima.

Nadalje, Prvostupanski sud je utvrdio da ne postoji krivnja na strani broda "Selat Arjuna". Brod je sigurno izveo manevar prolaska desnom stranom, a neočekivani manevar broda "Contship Success", koji nije mogao biti očekivan niti predviđen od strane tužiteljevog broda, izazvao je sudar.

Tuženik se žalio s osnove da i tužitelj treba snositi dio krivnje pa je spor dospio pred Žalbeni sud. Žalbeni sud je zauzeo stav da žalitelj nije iznio argumentaciju kojom bi pobio navode iz odluke prvostupanskog suda. Štoviše, tuženik dio svoje krivnje priznaje ali tvrdi da je i tužitelj dijelom odgovoran.

Nadalje, suci su ustanovili da crveno svjetlo upozorenja broda tuženika nije bilo vidljivo s tužiteljevog broda prije samog sudara i da brod "Selat Arjuna" uz svu dužnu pažnju nije mogao izbjeći sudar. Mjerodavni sudski vještak je naveo da je zapovjednik broda "Selat Arjuna" uradio ono što je mogao u datom trenutku. Nije mogao brod okrenuti desno zbog tuženikovog broda, niti je mogao usporiti jer bi se našao na putu tuženikovom brodu. Također nije mogao nikako predvidjeti manevar tuženikovog broda. U tom trenutku jedino što je mogao učiniti bilo je da brod jače usmjeri prema luci i možda ublaži udar. To se može opisati kao nepažnja ali nije dovoljno za ustanovljavanje krivnje tužitelja.

Stoga su suci Žalbenog suda odbacili žalbu tuženika.

(Lloyd's Law Reports, Part 11(2000) Vol.1, p. 627)

Dino Pinjo, dipl.iur.

ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA I NARUČITELJA ZA ZAKAŠNJE U PRIJEVOZU TERETA

COURT OF APPEAL

Presuda od 8. lipnja 2000. godine

Eridania S.p.a. and others

v.

Rudolf A. Oetker and others

(Brod The "Fjord Wind")

Vijeće: Lord Justice Waller, Lord Justice Clarke i Sir Murray Stuart – Smith

Izraz "sposobnost broda za plovidbu" odnosi se na stanje broda, a ne na to da li je prijevoznik bio oprezan, odnosno upotrijebio dužnu pažnju. Važnost standarda "razumno opreznog prijevoznika" je u tome da ako je on znao za određenu nesposobnost broda morao je poduzeti određene korake i ispraviti tu nesposobnost.

Duštvo Ferruzzi Overseas S. A. iz Paname (trećetužitelj) sklopilo je dana 22. siječnja 1990. godine dva ugovora o prodaji argentinske soje fco. luka Punto Alvear i to s društvom Eridania S.p.a. (prvotužitelji), za količinu od 17.000 tona soje i društvom Samor S.p.a. (četvrti tužitelj) za količinu od 8.000 tona soje. Dana 29. lipnja 1990. godine "Ferruzzi Overseas" je sklopio još jedan ugovor o prodaji argentinske soje s "Eridaniom" za količinu od 1.300 tona soje pod jednakim uvjetima kao i u prethodnim ugovorima.

Drugotuženici, vlasnici broda "Fjord Wind", zaključili su 13. prosinca 1989. godine brodarski ugovor na vrijeme (time charter) po obrascu "New York Produce Exchange Form" s prvotuženikom, za razdoblje od 25. siječnja 1989. godine do 30. travnja 1990. godine. Ugovor je kasnije produžen do 30. studenog 1990. godine.

Dana 31. svibnja 1990. godine prvotuženik je zaključio brodarski ugovor na putovanje (voyage charter) po "Norgrain" obrascu s prvotužiteljem (Eridania) za prijevoz tereta soje s doka ili sidrišta na rijeci Plati, ali ne na višoj točki od luke San Lorenzo, s dokrajam tereta u jednoj sigurnoj luci u Brazilu, do luka u Španjolskoj i Italiji.

Ugovor je predviđao *inter alia*:

Čl. 1. Da će brod, sposoban za plovidbu odgovarajućom brzinom ploviti do rijeke Plate i tamo ukrcati teret.

Čl. 35. Vlasnici su obvezni prije i na početku putovanja upotrijebiti dužnu pažnju da osiguraju sposobnost broda.

"Fjord Wind" je 30. lipnja 1990. godine isplovio iz luke Rosario s teretom od 27.000 tona argentinske soje. Plovio je do luke Rio Grande do Sul gdje je izvršeno krcanje tereta prije puta u europske luke.

1. srpnja 1990. godine u 19 sati i 18 minuta, dok je plovio rijekom Parana, zbog aktiviranja alarma visoke temperature, došlo je do automatskog smanjenja brzine glavnog stroja. Oko 40 minuta kasnije glavni stroj prestao s radom jer se aktivirao alarm koji je upozoravao na pojavu uljne magle u strojarnici. Kako je brod plovio opasnim dijelom rijeke, zapovjednik je naredio da se stroj ponovno pokrene jer je trebalo stići do mjesta gdje bi se brod mogao usidriti. Između 19 sati i 50 minuta i 20 sati i 47 minuta glavni stroj se zaustavio četiri puta nakon čega je svaki put ponovno pokrenut. Konačno, brod se usidrio 81 kilometar nizvodno od sidrišta.

Kad su brodski inženjeri otvorili glavni stroj ustanovili su da su oštećene osovine glavnog stroja. Pokušali su otkloniti kvar na licu mjesta, ali to nije bilo moguće. Kvar se mogao ukloniti samo popravkom u radionici na obali. Očekivalo se da će biti dovoljno deset tjedana za popravak stroja. Međutim, popravak je trajao 95 dana (više od 13 tjedana). Kad je bilo očito da "Fjord Wind" neće moći napustiti rijeku Parana još najmanje četiri mjeseca, vlasnici su obavijestili imatelja teretnice i podnaručitelja da je izvršenje putovanja u ugovorenom roku onemogućeno. Vlasnici su smatrali da, s obzirom na visoki rizik oštećenja osjetljivog tereta kao i na nepredviđeno a neskrivljeno zakašnjenje, više nije moguće ostvariti početnu svrhu ugovora, te da je stoga ugovor prestao (*frustration of contract*).

Između 24. i 31. kolovoza teret je prekrcao u zamjenski brod "Dobrota" koji je prevezao teret do odredišta.

Tužitelji su namjeravali namiriti dodatne troškove prekrcaja od vlasnika i naručitelja na osnovi teretnice i brodarskog ugovora. Naveli su da je, u skladu s člankom 1. ugovora, naručitelj dao apsolutnu garanciju da je brod sposoban za plovidbu, a kao alternativa, po članku 35. ugovora, vlasnik i naručitelj su bili obvezni upotrijebiti dužnu pažnju da osiguraju sposobnost broda prije i na početku putovanja. Također, teretnica je nametala slične obveze vlasniku broda. Tužitelji su dodali da je brod bio nesposoban za plovidbu na početku putovanja, u vrijeme ukrcaja u luci Rosario, te da je to bila početna nesposobnost koja je prouzročila nezgodu i da su tuženici prekršili članak 1. ugovora neovisno od toga jesu li upotrijebili dužnu pažnju da osiguraju sposobnost broda. Nadalje, tužitelji su naveli da su tuženici odgovorni i za prekid plovidbe jer sama nezgoda nije bila dovoljan razlog za onemogućenje pothvata te da su prekršili ugovor jer su odustali od prijevoza.

Tuženici nisu prihvatili tvrdnju da je nezgoda prouzročena nesposobnošću broda. Tvrdili su da nisu odgovorni za nezgodu jer je posljedica nezgode onemogućenje prijevoza, a oni nisu odgovorni za neizvršenje pothvata jer su prekricali teret koji je stigao na odredište i time su pokazali da su upotrijebili dužnu pažnju.

Suci Prvostupanjskog suda u svojoj odluci su podržali navode tužitelja. Naveli su da su kašnjenje i veliki rizik od štete za teret dovoljni razlozi za onemogućenje putovanja. Međutim, takvu su situaciju prouzročili tuženici prekršivši ugovor. Zato su tuženici odgovorni za gubitak koji su pretrpili tužitelji.

Tuženici su se žalili pa je spor dospio pred Žalbeni sud. Suci Žalbenog suda su zaključili da su tuženici propustili upotrijebiti dužnu pažnju i osposobiti brod za plovidbu prije nego što je brod isplovio iz luke Rosario, te su potvrdili odluku Prvostupanjskog suda. Stoga se može zaključiti da je brod bio nesposoban za plovidbu u trenutku prije početka putovanja pa su tuženici odgovorni za štetu zbog zakašnjenja koju su pretrpili tužitelji.

(Lloyd's Law Reports, Part 4 (2000) Vol.2, p.191)

Dino Pinjo, dipl.iur.

PRIKAZI KNJIGA

MEĐUNARODNO PRAVO MORA I HRVATSKA

Vladimir Ibler

Zagreb, 2001., 561 str., Izdavač: "Barbat", Zagreb

Objavljivanjem knjige "Međunarodno pravo mora i Hrvatska" akademika Vladimira Iblera, u izdanju "Barbata" iz Zagreba, naša literatura iz prava mora obogaćena je iznimno vrijednim djelom.

Budući da je pravo mora dio međunarodnoga prava koji je od osobite važnosti za Hrvatsku kao obalnu i pomorsku državu, izlazak ove knjige treba posebno pozdraviti. Iako je pitanjima iz toga područja posvećen veliki broj radova naših autora, u novom djelu akademika Iblera prvi put kod nas se cjelokupan sustav prava mora analizira s hrvatskoga gledišta. Unatoč opsežnosti materije, autor kao njezin vrsni poznavatelj, uz sveobuhvatan prikaz pozitivnoga prava mora, uspio je temeljito obraditi i sve dijelove toga sustava koji mogu biti značajni za Republiku Hrvatsku.

Knjiga je pisana jednostavnim jezikom i koncipirana na način koji omogućava jasan uvid u problematiku te lako snalaženje i onim čitateljima koji nisu osobiti poznavatelji prava mora. U tom cilju autor je materiju analiziranu u četiri poglavlja nadopunio brojnim priložima te kartama razgraničenja morskih prostora u Jadranu.

Prvo poglavlje: Uvod - Na stranicama uvoda autor najprije objašnjava pojam i pravnu narav međunarodnoga prava mora. U nastavku slijedi pregled povijesnog razvoja toga dijela međunarodnoga prava. Analiziraju se rezultati postignuti na tri dosad održane konferencije UN-a o pravu mora, a posebice se ističe važnost koju je za cijelu međunarodnu zajednicu imalo usvajanje Konvencije UN-a o pravu mora 1982. godine.

Drugo poglavlje: Međunarodno pravo mora - U ovome poglavlju autor daje iscrpan prikaz sustava pozitivnoga prava mora, kako je ono kodificirano Konvencijom iz 1982. Objašnjavajući pravne režime koji vrijede u pojedinim dijelovima mora, norme koje se odnose na njihovo iskorištavanje, razgraničenja na moru, načine rješavanja sporova, zaštitu i očuvanje morskoga okoliša, znanstveno istraživanje mora te druga prava i dužnosti država, autor se posebno usredotočuje na ona pitanja koja pomažu potpunijem razumijevanju suvremenog pravnog poretka na moru. Redoslijed izlaganja materije kroz 17 odjeljaka slijedi sustav i redoslijed Konvencije iz 1982. Autor pri tome najveću po-

zornost posvećuje onim dijelovima toga sustava, institutima i normama koji već jesu ili bi u budućnosti mogli biti važni za Hrvatsku i zaštitu njezinih legitimnih interesa.

Treće poglavlje: Pravo mora i Hrvatska - Uz analizu glavnih značajki naše države sa stajališta pozitivnoga prava mora, autor se na početku ovoga poglavlja osvrće i na dugu pomorsku tradiciju u Hrvata. Posebne odjeljke posvećuje znanstvenom i stručnom doprinosu institucija koje se u nas već nekoliko desetljeća bave pitanjima prava mora. Kao osobito vrijedno dostignuće koje snažno svjedoči o povezanosti Hrvata s morem i pomorstvom ističe osam svezaka naše Pomorske enciklopedije.

Četvrto poglavlje: Međunarodno pravo mora i neka pitanja od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku - U najopsežnijem poglavlju knjige autor razmatra za Hrvatsku važna, još uvijek neriješena pitanja iz područja prava mora. Upozorava prvenstveno na one dijelove Konvencije iz 1982. čija primjena ili neprimjena odnosno ispravno ili pogrešno tumačenje može djelovati u prilog ili protiv interesa Republike Hrvatske. U okviru teme o državnim granicama na moru autor posebice detaljno analizira dokumente i stavove koji se odnose na razgraničenje sa Slovenijom. Predmet analize također je i lateralna morska granica između Hrvatske i Crne Gore te "izlazak" državnog područja Bosne i Hercegovine na more. Uz potrebu sustavnog nadzora radi zaštite suverenih prava Hrvatske u njezinom epikontinentalnom pojasu, autor obrazlaže i potrebu proglašenja isključivoga gospodarskog pojasa te sveobuhvatnije zaštite Jadrana od onečišćenja.

Posebna vrijednost ove knjige je njezina praktična uporabljivost za široki krug čitatelja. Osim sistematičnosti i jasnoće autorovog izričaja tome pridonosi i 15 priloga koji omogućavaju bolje razumijevanje cjelokupnog sustava prava mora. Uz integralni tekst *Konvencije iz 1982.*, tekstove triju *Ženevskih konvencija o pravu mora iz 1958.* te drugih međunarodnih ugovora i dokumenata o kojima autor izlaže, među priložima je i *Hrvatska bibliografija međunarodnoga prava mora*. Popis svih dosada kod nas objavljenih znanstvenih, stručnih i publicističkih radova iz toga područja zasigurno će biti dragocjen izvor podataka svima koji se u znanstvenom radu ali i u praksi susreću s pitanjima iz prava mora.

Nova knjiga akademika Iblera stoga je ne samo značajno djelo naše znanosti nego i koristan priručnik svima koji se kod nas profesionalno i operativno bave pitanjima vezanim uz taj dio međunarodnoga prava, prvenstveno u resorima pomorstva i vanjskih poslova. Budući da autor ovim djelom upućuje na daljnji razuman put u svim za Hrvatsku još otvorenim pitanjima iz područja prava mora, ono ima iznimnu važnost i za buduće odluke nadležnih državnih tijela, kojima bi se hrvatski interesi na moru trebali na najbolji način zaštititi.

Marina Vokić Žužul, mlađi asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary

Vladimir Ibler: *Međunarodno pravo mora i Hrvatska / International Law of the Sea and Croatia*, "Barbat", Zagreb, 2001, pp. 561

This book represents a very systematic analysis of the provisions of the UN Convention on the Law of the Sea and their application in the Croatian legal order.

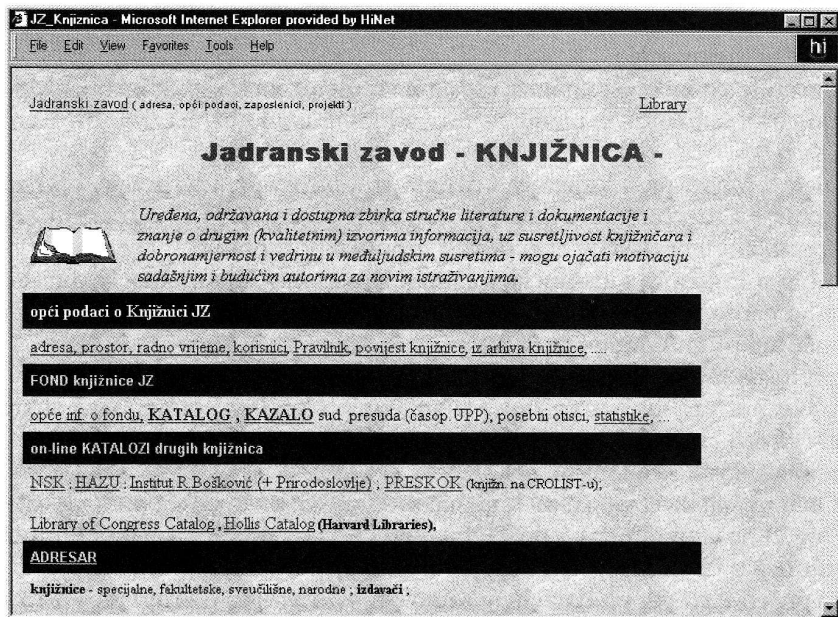
The author divided the subject-matter of this book into four chapters. In the introductory part he explains the legal nature and historical development of international law of the sea. In the second chapter gives a complete survey of the contemporary law of the sea (all legal regimes of different parts of the sea, sea-bed and its subsoil, the provisions concerning the protection and preservation of the marine environment, the settlement of disputes, the right of access of land-locked states to and from the sea and freedom of transit, etc.). Attention is devoted primarily to the parts of the Convention whose application is important for the coastal country in such a geographical position as Croatia. The third chapter deals with characteristics of Croatia as coastal, maritime and transit state with long maritime tradition. In the final chapter author gives a very detailed analysis of the problems and claims raised in maritime delimitations between the Republic of Croatia and its neighbouring coastal states. In this chapter he also deals with relevant questions regarding the prevention of marine pollution in the Adriatic and the protection the interests of Croatia in its continental shelf. Special attention is paid to the Republic of Croatia's right to proclaim its exclusive economic zone.

The book is written clearly and sistematically in highly readable style. Therefore it can serve as a useful textbook and precious source of information for further consideration to all who have an academic or practical interest in this field.

OBAVIJESTI

KNJIŽNICA JADRANSKOG ZAVODA HAZU on-line

<http://www.hazu.hr/jzavod/jz-knjiznica.html>



Knjižnica Jadranskog zavoda HAZU je dobila novo grafičko i funkcionalno rješenje mrežnog poslužitelja jer se ponuda usluga i informacija od 1999. godine - otkad su postavljene prve stranice na Internet - ipak proširila i upotpunila.

Knjižnica informacijski podupire osnovne znanstvene i stručne aktivnosti Zavoda u istraživačkim ciljevima projekata koje je odobrilo Ministarstvo znanosti i tehnologije - u okvirima posebnih grana prava: pomorskog prava i međunarodnog prava mora, te prijevoznog prava, radnog prava (pomoraca) i ekologije mora i morskog okoliša (s pravnog aspekta).

Po vrsti građe i opsegu uslužnosti ona je *specijalna, poluotvorenoga tipa*, a organizacijski je jedna od *knjižnica u sastavu Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti*.

Korisnici su zaposlenici Zavoda i vanjski suradnici - profesori, odvjetnici, stručnjaci iz srodnih struka te ostali korisnici, uglavnom pravne naobrazbe ili tek interesa iz tog stručnog područja.

Putem Interneta želimo pružiti širem krugu zainteresiranih mogućnost da nas upoznaju i da ocijene koliko korisnih informacija mogu pronaći na našim stranicama, slobodnim pristupom našem fondu i građi u drugim centrima, te ostalim (heterogenim) izvorima informacija.

Naslovna stranica pokazuje kakva je organizacija informacija na ekranu, što ćete moći naći :

- izjavu o poslanju naše knjižnice u kojoj naglašavamo neke važne aspekte našega djelovanja ;
- općenite podatke o knjižnici, radnom vremenu, zaposleniku, korisnicima, o povijesti knjižnice, iz njenih arhiva, o Pravilniku knjižnice, inform. opremi, i sl. ;
- blok o fondu naše knjižnice i drugih srodnih knjižnica: podaci o vrstama građe i nabavi, on-line katalog, izdvojeni popisi (koji se odnose na neku specifičnu temu), statistički podaci, upute o posudbi ;
- adresar knjižnica i institucija s čijim knjižnicama/dokumentacijskim centrima imamo ili bismo mogli imati kontakte, popis sudova, arbitraža, raznih međunarodnih organizacija ;
- pretraživače, servise ;
- poveznicu na stranice časopisa "Poredbeno pomorsko pravo" (izd.: Jadranski zavod HAZU) ;
- teme iz struke knjižničarstva.

Oblikovanje web-stranica knjižnice Jadranskog zavoda počelo je ujesen 1999. godine istovremeno s postavljanjem i ostalih stranica Zavoda budući da je autorica dipl. knjižničarka koja je i jedina djelatnica knjižnice.

U početku su bili predstavljeni samo osnovni podaci o broju naslova i svezaka monografskih i periodičkih publikacija i približan podatak o dokumentaciji. Brojevi su se temeljili na inventarnim knjigama i na uvidu u nerazvrstanu dokumentaciju. Detaljniji podaci o knjigama - bibliografski opisi - tad još nisu bili na Internetu, a za periodiku je bio sastavljen pregled (ne)prispjelih brojeva za zadnjih pet godina, za tekuće naslove. Usput su dodavane i web-adrese nekih od navedenih časopisa i novina, odnosno izdavača, iz toga popisa.

Ujesen 2000.godine u knjižnici je instaliran program LabTeraEko¹ koji se pokazao dovoljno primjenljiv u opisu svih vrsta građe - i za bibliografski zapis i za (buduće) dodavanje cjelovitih tekstova i ilustracija.

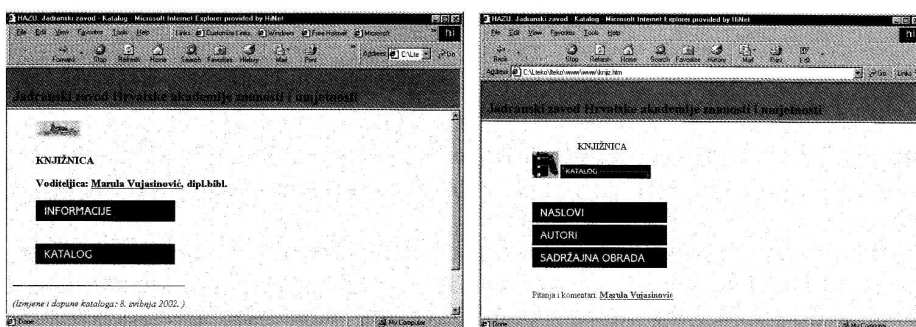
¹ Program je namjenjen knjižnicama, muzejima te dokumentacijskim centrima. Prvenstveno ima namjenu omogućiti izgradnju i održavanje baza podataka, u skladu sa svjetskim standardima. Baziran je na UNIMARC formatu za strojno čitljivo katalogiziranje bibliografskih podataka, ISO 2788 i ISO 5964 standardima za izgradnju jedno- i višejezičnih tezaurusa te ISO 2709 standardu za razmjenu podataka. Realiziran je kao Windows sučelje prema Unescovoj CDS/ISIS bazi podataka uz pomoć (na Internetu dostupne) ISIS_DLL programske podrške Unescovog partnera BIREME, Sao Paolo (Brazil) i Borlandovog programskog jezika Delphi.

Krenulo se na stvaranje fokusirane, tematski orijentirane zbirke - baze podataka za naše stručno područje.²

On-line katalog / katalozi :

Jedna od najvažnijih ponuda na našim stranicama je on-line pristup katalogu. On je aktivan već više od pola godine. (<http://www.hazu.hr/~marula/knjiz.htm>)

Početna stranica daje korisniku podatak o tome gdje je i što pretražuje: ima 2 opcije - direktan ulaz u Katalog i Informacije o detaljima što on sadrži i kako pretraživati, te tko vodi/uređuje katalog i kada se ažurira.

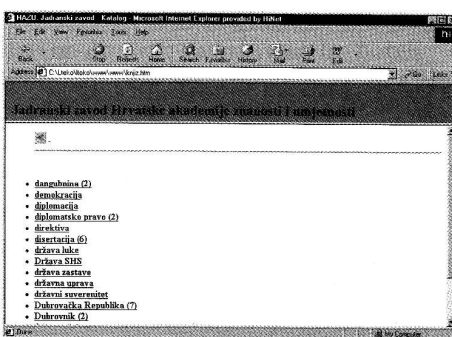
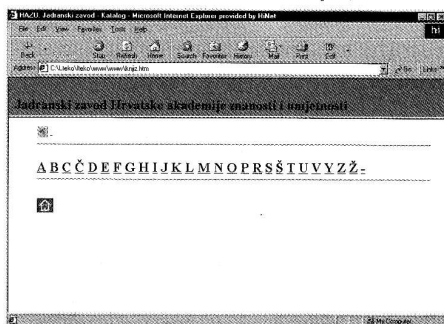


Mogućnosti za pretraživanje su:

- po NASLOVIMA (- naslov samoga djela, knjige, časopisa, članka, naslov nakladničke cjeline ili serije unutar koje je djelo objavljeno, prijevodi na engleski/hrvatski jezik, ..)
- po AUTORSTVU (- osobna imena autora, urednika, imena institucija, stručnih skupova - koji se smatraju korporativnim autorima; također i autori o kojima se pisalo (npr. povodom obljetnica, i u nekrolozima) ili o čijim se radovima objavljivao prikaz; također su ovdje popisani i izdavači ; tu su uvrštene i osobe/poduzeća - kao stranke u sporovima, te brodovi o kojima se radi u sporovima (ako su navedeni u tekstu presude)),
- i po PREDMETU - po sadržajnoj obradi (- ključne riječi/predmetne odrednice i pododrednice, formalne pododrednice (koje se odnose na oblik sadržaja: npr. zakoni, presude, stručni skupovi, prikazi knjiga, doktorske disertacije) ; UDK oznake, ...).

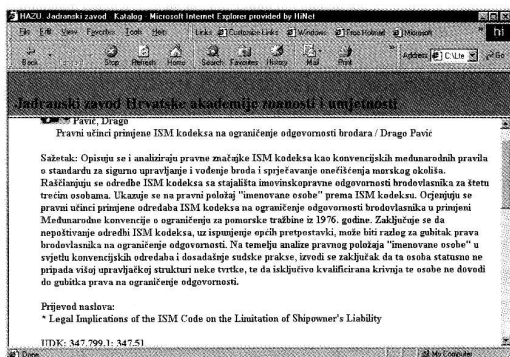
² Tehnički, konvertirana je već obrađena baza monografskih publikacija, serijske su se "prebacivale" od najnovih pristiglih naslova i svezaka prema starijim godištim (- tempom koji knjižničaru dozvoljavaju ostale obaveze). Slično je bilo i s dokumentacijskim fondom.

Zasad se još koristi starija, "statička", verzija pretraživačkog mehanizma. Ona nudi već gotov izbor imena i pojmova abecednim slijedom, nažalost bez mogućnosti kombiniranja pojmova.³



Kad se na kraju abecednog pregleda javlja izbor "-", on se odnosi na brojčane oznake. U sadržajnoj obradi to mogu biti UDK brojevi (= brojčane oznake kojima je ostručena većina bibliotečnih jedinica) ili vremenske odrednice (- godine, stoljeća).

Pomažući korisnicima da se lakše snađu u ovoj fazi predmetnog pretraživanja, uskoro će biti dodan **pojmovnik** - kazalo predmetnica s navedenim odnosima među pojmovima (npr. za "pomorski agent" stoji: *vidi: "agent, pomorski"*; uz "kategorije plovidbe" naći ćete: *širi pojam: "plovidba"*; uz npr. "OPRC (1990)" ima pojašnjenje: *puni naziv (hrv.): ...*; a uz pojmove na hrvatskom jeziku postoje i njihovi ekvivalenti na engleskom jeziku).



Krajnji rezultat pretraživanja se čita u obliku **kataložnih listića**. (Pretpostavlja se da je to oblik u kojem su korisnici već naučili vidjeti bibliografski zapis.)

Osim osnovnog opisa za članke smo unosili i sažetak. (Nadamo se da će uskoro biti praktičnije riješena prisutnost cjelovitog teksta sažetka.)

³ Nadamo se da će uskoro zaživjeti tzv. "dinamička" verzija - s pretraživanjem pomoću Booleovih operatora, kombiniranjem pojmova (- koju već koristi Središnja knjižnica HAZU), a za naš fond će biti moguće pretraživanje tim načinom i putem skupnog kataloga SZI-Društvenih znanosti, kad zaživi na Internetu. (Takvo grafičko korisničko sučelje možete naći u Dodatku, pri kraju ove obavijesti.)

Dodavali smo i prijevod naslova (uglavnom na jeziku sažetka).

Za članke je bitan izvor (publikacija) u kojoj je taj rad objavljen: naslov časopisa, volumen, godina izdavanja, broj sveščića, i stranice.

U kataložnom listiću nekih publikacija ili članaka (pretežno je to dokumentacija) naći ćete i veze s naslovima koji su u specifičnom odnosu s tom nađenom jedinicom. To može biti prethodni ili slijedeći naslov časopisa, ili npr. u zapisu nekog pravnog dokumenta iz Narodnih novina naći ćete i veze s dokumentima kojima se regulira njegov pravni status (- za primjer: objavljuje se stupanje na snagu nekog ugovora).

Katalog knjižnice JZ sadrži oko 250.000 bibliografskih i normativnih zapisa, a obuhvaća slijedeću građu:

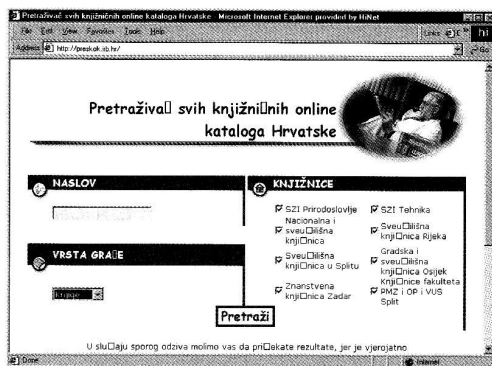
U zbirci **monografskih publikacija** nalaze se naslovi stručnih priručnika, udžbenika, doktorskih disertacija, tiskanih studija iz pravnih znanosti, te rječnici, leksikoni, enciklopedije iz naše referentne zbirke. (Zasad ima oko 410 naslova.) Pretraživati možete po točnom naslovu, a neke podzbirke možete pregledati i tipski ("generički"), npr. pod: *Katalog > Sadržajna obrada > D > disertacija*, ili: ... > R > rječnici i sl.

U zbirku **periodike** je (dosad) uvršteno 89 naslova časopisa i novina koji su nabavljeni pretplatom, razmjenom ili darom. (Obrađeni su i oni naslovi od kojih je doniran čak samo 1 ili 2-3 sveščića - koje su naši djelatnici donijeli s nekog stručnog skupa ili su izdavači poslali kao ogledni primjerak za eventualnu pretplatu.) Taj se popis postepeno popunjava i naslovima koje je knjižnica ranije nabavljala i prekinula pretplatu, odnosno koja je glasila na osobu ranije zaposlenu u Zavodu pa su čitava godišta ostala donirana knjižnici. (- za popis obrađenih naslova periodike vidjeti: *Katalog > Naslovi > P > Periodičke publikacije*)

Što se **dokumentacijskog fonda** tiče tu su uglavnom službeni dokumenti Međunarodne pomorske organizacije, Međunarodnog pomorskog komiteta, Ujedinjenih naroda koje smo selektivno dobivali - bilo posredstvom Ministarstva pomorstva, prometa i veza, bilo da su ostali u fondu po završetku angažmana nekoga od djelatnika Zavoda ili vanjskog suradnika na stručnom skupu, sastanku, a činili su sastavni dio njihova radnog materijala. Također je obrađena pravna regulativa iz Narodnih novina (od najnovijih brojeva prema starijima) - ali samo za naše stručno područje, s već spomenutim vezama među njima koji se odnose na pravni status. Uvršten je i zasad samo dio međunarodnih instrumenata (konvencija, protokola, ..) iz publikacije "Ratification of Maritime Conventions". U zbirku dokumentacije uvrštene su i presude komentirane u časopisu UPPPK/PPP i nekim drugim. (Možete pretražiti i posebno Kazalo presuda iz UPP-a, koje je potpunije jer pokriva sve brojeve, od 1-155, a autor tog kazala je naš vanjski suradnik, odvjetnik Đorđe Ivković.)

Danas se izvori dokumentacije mogu pronaći i na Internetu - ili kao reference (pa za potpune tekstove izdavač upućuje na potrebu pretplate) ili kao cjelo-

viti tekstovi koje neke međunarodne institucije (UN, ICTY, ...) daju na temelju svoje obveze dostupnosti informacijama. Takvi izvori još nisu obrađeni u našem katalogu.



On-line katalogi drugih knjižnica su pretraživi na svojim adresama (URL-ovima) kao pojedinačni katalogi, odnosno, ako su neke knjižnice umrežene (vidi ilustraciju), moguće ih je naći u skupnom katalogu.

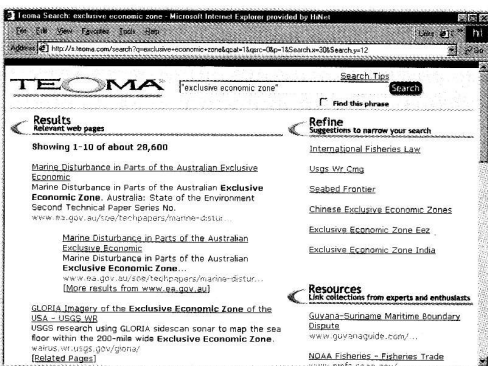
Navedeni su linkovi i nekih većih inozemnih knjižnica.

Nakon pretraživanja kataloga korisnika može interesirati kako doći do cjelovitog teksta, a upute će naći u okviru Informacije o posudbi.

Adresari:

Na stranici **Adresara** možete potražiti linkove knjižnica i institucija (fakulteta, instituta, ..) koji su nam srodni po znanstvenom području kojeg pokriva naša fondovi ili po tipu (specijalne, "solo-knjižnice"), a dodane su adrese i drugih tipova knjižnica (npr. narodnih) u kojima se također mogu potražiti neki naslovi koje korisnik treba.

Na stranici **Veze sa svijetom** naći ćete pregled inozemnih i domaćih institucija (organizacija, sudova, arbitraža, ..) - međunarodnog značaja, i pregled po državama - koji su od interesa za područje prava, pomorstva, ekologije, transporta, ..



U popise su uvrštene i neke strukovne udruge/društva ; također i web-adrese nekoliko stručnih skupova.

Pretraživači, servisi :

Posebno su izdvojeni opći i specijalizirani (i meta-) alati za pretraživanje koji će korisniku pomoći u pronalaženju i pristupu određenom podatku i uputiti ga

na (više ili manje relevantne) izvore koji sadrže traženi pojam/pojmove/fraze.

O kvaliteti alata, njegovoj tematskoj usmjerenosti, brzini rada, načinu obrade rezultata svog pretraživanja na korisnikov upit, ovisit će kakva i kolika će lista rezultata biti korisniku na raspolaganju za dalji rad - istraživanje ponudnog ili konkretiziranje/sužavanje prethodno postavljenog upita.

Kalendar:

Predviđeno je praćenje aktualnih događanja, obilježavanje važnijih datuma, ...

Izdavačka djelatnost Jadranskog zavoda i Akademije:

Iako postoji poveznica s izdavačkom produkcijom na glavnim stranicama Zavoda, ona se ponavlja i na stranici Knjižnice: veza s časopisom "Poredbeno pomorsko pravo", te pregledom ostalih publikacija Zavoda (ranije Instituta).

Uskoro će biti uvrštene i bibliografije djelatnika Zavoda, a i bibliografija radova o našem Zavodu.

Naći ćete link i na stranice izdavačke djelatnosti HAZU.

Teme iz knjižničarstva:

Neki cjeloviti tekstovi (zakoni, pravilnici, preporuke, ..) o temama koje su važne za poslovanje knjižnica, za dostupnost informacija i publikacija, o intelektualnom vlasništvu, o autorstvu, zatim o problematici stručne obrade, financiranja, managementa u knjižnicama, upravljanja znanjem, i mnoge druge - naći će se na stranicama ovoga bloka.

Tu su i podaci o projektu "Sustav znanstvenih informacija", posebno pod-sustav Društvene znanosti, čija je članica onedavno i naša knjižnica.

Također i o ostalim zanimljivim projektima vezanima uz knjižničarstvo, u Hrvatskoj i u svijetu.

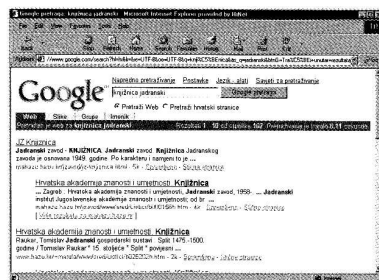
Ostali podaci na našim stranicama:

Naravno, postoji poveznica sa stranicama (matične) institucije, Jadranskoga zavoda.

Zatim s engleskom verzijom teksta (koji je doduše puno skromniji ali se radi na proširenju količine informacija koje će nuditi).

Novi sadržaji će uvijek biti posebno obilježeni.

Neizostavan je podatak i o osobi odgovornoj za održavanje stranica - u našem slučaju ista osoba skuplja, organizira i ažurira podatke i tekstove, te grafički doraduje i šalje fajlove na server (u HAZU). (Bilo bi poželjno da se toliki obim posla može podijeliti sa suradnicima, ali zasad to još nije ostvarivo. Tako-



der bi bilo dobro dobiti finansijsku pomoć za nabavu nekog prikladnijeg programa za izradu stranica.)

Datum zadnje promjene se najčešće navodi u punom obliku, ponegdje samo mjesec i godina.

Korišteni su i neki od elemenata osnovnog seta metapodataka čime omogućujemo pretraživost/dostupnost naših stranica u nekoliko pretraživača (npr. Google, AskJeeves, Beaucoup, ..). (- potvrda u slici)

Pronaći ćemo i nekakav način statističkog praćenja posjećenosti stranica.

Dodatak:

[illegible]

Pretpostavljamo da će ovakav pretraživački mehanizam biti povoljniji, s grafičkim sučeljem koje omogućuje upis i kombiniranje pojmova.

(Nastojali smo obradom, naročito predmetnom, uvrstiti vrlo velik broj oblika riječi i njihovog poretka u sintagmama.)

Dobrodošlicu na stranice knjižnice Jadranskoga zavoda želimo svim namjernim i slučajnim posjetiteljima, stručnjacima i znanstvenicima, kolegicama i kolegama knjižničarima, studentima i građanima - potencijalnim korisnicima koji će pretraživati naše izvore podataka.

Nastojat ćemo postići i održavati što viši nivo kvalitete sadržaja, uz jednostavan dizajn stranica, raspored tema, praktično vođenje kroz tekstove - i o svemu tome se nadamo od vas dobiti povratne informacije.

Marula Vujasinović, dipl. bibl.,
voditeljica knjižnice Jadranskog zavoda HAZU