

UGOVORI O GRADNJI BRODA I HRVATSKA PRAVILA O MJERODAVNOM PRAVU I SUKOBU ZAKONA

Zoran Tasić
Stephenson Harwood, London

UDK 347.791.2
341.9
Pregledni članak
Priljeno: 30.3.2001.

O hrvatskim pravilima o mjerodavnom pravu i sukobu zakona kod ugovora o gradnji broda može se govoriti na tri razine: na razini mjerodavnog prava kojim ugovorne strane (naručitelj i brodograditelj) reguliraju međusobne odnose; na razini primjene stvarnih prava na brod u gradnji (i njegove pripatke); te na razini postupovnog prava koje se ima primijeniti na brod u gradnji u hrvatskom brodogradilištu.

Temeljem odredbi Pomorskog zakonika i Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, određivanje mjerodavnog prava za ugovor o gradnji broda prepušteno je ugovornim stranama. Međutim, u slučaju da naručitelj i brodograditelj to propuste učiniti, odredbe Pomorskog zakonika upućuju na primjenu hrvatskoga prava. Takav je pristup u današnjem trenutku razvitka međunarodnog privatnog prava zastario i u praksi će biti sve manje održiv.

Iako su odredbe Pomorskog zakonika o vlasništvu i drugim stvarnim pravima na brodu u gradnji odraz Međunarodne konvencije o upisu stvarnih prava na brodove u gradnji, Bruxelles 1968., te pretežno kogentne naravi, ugovorne strane ipak, određujući ugovorom primjenu inozemnog prava, takve kogentne propise mijenjaju, te time otvaraju sukob između zakona države čije su pravo ugovorom izabrale i zakona države u kojoj se brod gradi, odnosno Republike Hrvatske.

Postupovne odredbe Pomorskog zakonika, koje reguliraju

privremene mjere u odnosu na brod u gradnji, ne reguliraju one odnose koje u sebi sadrže inozemni element, te se tako stvara privid da niti jedan drugi forum, osim "forum rei sitae", neće ili ne može biti nadležan za donošenje sudskih odluka i mjera usmjerenih na raspolaganje brodom u gradnji. Moderna međunarodna praksa, međutim, nudi nova rješenja i na ovoj razini sukoba zakona.

1. O SLOBODI UGOVARANJA U POMORSTVU I BRODOGRADNJI - OPĆENITO

1.1 U doba prije industrijalizacije ugovorne strane nisu u značajnoj mjeri uživale slobodu ugovaranja, tako da su ugovorne odredbe, ovisno o tipu ugovora, bile standardizirane donekle na način kao i adhezijski ugovori modernih vremena.

Tako standardizirane odredbe ugovora koje su koristili javni brodari su se temeljile na striktnoj odgovornosti brodarka za plovidbeni pothvat (osim nekoliko "ekskulpacija" kao što su viša sila, rat, te skrivene mane same robe koju su prevozili).

S druge, pak, strane privatni su brodari imali više mogućnosti slobodno pregovarati ugovorne uvjete. Međutim, kao što nam je poznato, i današnji su ugovori o prijevozu stvari morem visoko standardizirani, ali ugovorne strane barem mogu birati koju formu ugovora (charterparty) žele.

Razvoj je društva industrijalizacijom donio sa sobom i posve drugačiji pristup ugovornom pravu, inspiriran idejom da ugovorne strane, pa tako i društvo u cijelosti, mogu postići optimalni rezultat samo potpunom slobodom ugovaranja. Tako su, primjerice, linijski brodari iskoristili razvoj slobode ugovaranja da bi eliminirali koncept striktnosti odgovornosti te, gdje je god to moguće, prebacili rizik propasti ili štete na roba, sa sebe na korisnike njihovih usluga.

1.2 Jedan aspekt slobode ugovaranja u međunarodnoj trgovini je od izuzetne važnosti, a to je sloboda ugovaranja mjerodavnog prava. Donedavno je u svijetu i u Europi dominirao stav da ugovorne strane ne bi smjele biti slobodne ugovorom određivati pravo mjerodavno za ugovor, jer se time derogira jedna od temeljnih ovlasti svake države t.j. da na svojem teritoriju i na svoje subjekte primjenjuje isključivo vlastiti pravni sustav.

Ne samo da je danas takvo gledanje u cijelosti napušteno u međunarodnoj trgovini, već je sloboda ugovaranja mjerodavnog prava, kao temeljno načelo slobode ugovaranja, sadržano i u Rimskoj konvenciji o mjerodavnom pravu iz 1980. godine, u odredbama o rješavanju sukoba zakona Haške konvencije o mjerodavnom pravu iz 1955. godine i Haške konvencije o

međunarodnoj prodaji robe iz 1986. godine¹. Načelo slobode ugovaranja mjerodavnog prava sadržano je i u odredbama Pomorskog zakonika (PZ)², te Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (ZRSZ)³.

1.3 Time se je kod tzv. "velikih ugovora" s međunarodnim elementom, posebice gdje su ugovorne strane, ili jedna od njih, trgovačka društva u pretežito državnom vlasništvu, razvila doktrina ugovornog izbora "neutralnog prava" i nadležnosti "neutralnog foruma".

Rečena je doktrina prisutna i u ugovorima o gradnji broda za inozemnog naručitelja.

2. NEKOLIKO NAPOMENA O UGOVORU O GRADNJI BRODA

2.1 PZ u članku 448. određuje ugovor o gradnji broda kao "ugovor kojim se brodograditelj obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji izgraditi novi brod u određenome roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu".

Ugovor o gradnji broda dvostrani je pravni posao, te je kao takav najvećim dijelom reguliran i odredbama Zakona o obveznim odnosima⁴, dok se odredbe PZ-a (članak 448. - 459.) imaju smatrati *lex specialis*.

2.2 Mada po svojoj pravnoj prirodi ugovor o gradnji broda nije ništa drugo osim dvostranog pravnog posla kojim se jedna ugovorna strana obvezuje drugoj prodati (buduću) stvar, a druga se zato obvezuje platiti ugovorenu cijenu, ipak je po svojoj tehničkoj i komercijalnoj složenosti sličan ugovorima o građenju. S druge, pak, strane bilo bi pogrešno zaključiti da pravna načela ugovora o građenju imaju ikakovu značajniju primjenu na ugovore o gradnji broda.

Neke, pak, od naprijed spomenutih odredaba PZ-a nepotrebno i nedosljedno normiraju odnose između brodograditelja i naručitelja, a koji su odnosi po svojoj prirodi predmet ugovornog, a ne zakonskog normiranja (vidi npr. članak 452. PZ-a).

2.3 Međunarodna je sudska praksa također određivala pojam ugovora o gradnji broda. U nekim je slučajevima takav ugovor određen samo kao

1 Vidi engleski tekst rečenih Konvencija - Lex Mercatoria www.lexmercatoria.org, University of Tromsø and Oslo, Norveška.

2 Pomorski zakonik, *Narodne novine RH*, br. 17/94, 74/94 i 43/96.

3 Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, *Narodne novine RH*, br. 53/91.

4 Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine RH*, br. 53/91, 73/91, 3/94.

ugovor o prodaji buduće stvari gdje prijenos vlasništva nije moguć u vrijeme zaključenja ugovora⁵, dok je u drugima određen kao složeni oblik kupoprodajnog ugovora s elementima ugovora o građenju⁶ gdje temelj potraživanja ugovorne cijene nije samo prodaja i prijenos vlasništva na brodu, već i obavljene faze gradnje broda. Ovakvo je poimanje ugovora o gradnji broda izuzetno značajno u međunarodnoj praksi, te je u engleskoj sudskoj praksi relativno novijega datuma (vidi presudu Kuće Lordova u predmetu "Stocznia Gdanska S.A. v. Latvian Shipping Co. and Others", iz 1998. godine⁷.

3. O MJERODAVNOM PRAVU

3.1 O mjerodavnom pravu za ugovor o gradnji broda može se govoriti na tri razine:

- na razini ugovornih odnosa;
- na razini stvarnopravnih odnosa; te
- na razini postupovnog prava ili sukoba nadležnosti.

3.2 Na razini ugovornih odnosa

3.2.1 Mjerodavno pravo u ugovoru o gradnji broda regulira međusobne odnose ugovornih strana, brodograditelja i naručitelja, t.j. jedne ugovorne strane prema drugoj, ali ne i odnose koje bilo koja od tih strana može imati prema brodu koji je predmet ugovora.

Prava i obveze ugovornih strana u odnosu na brod su u oblasti stvarnih prava (vlasništvo, hipoteka, retencija), dok su međusobni pravni odnosi ugovornih strana u domeni ugovornog prava.

3.2.2 Temeljem članka 1003. PZ-a ugovorne strane su slobodne izabrati pravo koje će biti mjerodavno za njihov ugovor o gradnji broda, a ako to ne učine, na ugovor o gradnji broda primijenit će se hrvatsko pravo.

3.2.3 Sukladno svojim odredbama, ZRSZ se neće primijenjivati na ugovor o gradnji broda za inozemnog naručitelja budući da ugovor o gradnji broda predstavlja takav imovinsko-pravni odnos (s međunarodnim elementom) koji je reguliran posebnim zakonom, t.j. PZ-om. No, u slučaju da bi učinak primjene stranog prava bio suprotan društvenom poretku RH, primijenile bi se relevantne odredbe ZRSZ-a.

⁵ Vidi: Christopher Hill, *Maritime Law*, Lloyds of London Press Ltd, London 1985., str. 53.

⁶ Sudac Dilhorne u predmetu *Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. v. Papadopoulos and Others* objavljenom u 2 *Lloyds Law Reports (1980)*, str. 1.

⁷ Internet londonske Kuće Lordova ("Judgements") 1998.

3.2.4 Rimski konvencija o mjerodavnom pravu iz 1980. godine, koje RH nije članica, te englesko pravo, koje je najčešće izabrano mjerodavno pravo u ugovorima o gradnji broda hrvatskih brodograditelja, određuju da se mjerodavnim pravom na razini ugovornih odnosa uređuju:

- međusobna prava i obveze ugovornih strana;
- tumačenje ugovora;
- ispunjenje ugovora;
- posljedice neispunjenja ugovora i procjena visine naknade štete;
- prestanak obveze (viša sila, nemogućnost ispunjenja);
- ograničenje odgovornosti;
- valjanost ugovora; te
- posljedice ništavosti ugovora⁸

3.2.5 U današnjem trenutku razvitka međunarodnog ugovornog prava, primjena članka 1003. PZ-a bila bi upitna. Čini se da je zakonodavac htio jednom jednostavnim odredbom odgovoriti na inače vrlo složen postupak utvrđivanja mjerodavnog prava.

U slučaju da inozemni naručitelj broda ne želi da mjerodavno pravo za ugovor o gradnji njegova broda bude hrvatsko, već neko drugo pravo, on će se pozivati i na neke druge kriterije koje je uspostavila, kako međunarodna praksa, tako i Rimski konvencija.

Navest ćemo neke od tih kriterija:

- mjesto gdje je ponuda za ugovor učinjena, odnosno mjesto pregovaranja i zaključenja ugovora;
- jezik na kojem su ugovor i prateća dokumentacija sačinjeni;
- stečena praksa među ugovornim stranama;
- mjesto plaćanja ugovorne cijene;
- potrebe i zahtjevi međunarodnih sustava koji se primjenjuju tijekom gradnje broda, te i u njegovoj eksploataciji nakon isporuke;
- relevantna pravna načela koja vrijede kako u državi gradnje broda, tako i u državi naručitelja, državi zastave broda, te klasifikacijskog društva koje brodu izdaje potrebne svjedodžbe;
- osnovanost očekivanja koja bi naručitelj imao u postupku kojeg bi pokrenuo, kao i pravna predvidljivost ishoda takvog postupka; te učinkovitost pravnog sustava koji se ima primijeniti;⁹
- razina zastupljenosti načela međunarodnog pomorskog prava;
- pravo koje je u najbližoj svezi s ugovorom;
- pravo koje nije u najbližoj svezi s ugovorom, ali ima neke dominantne veze s ugovorom (npr. domicil jedne od ugovornih strana);

⁸ Vidi članak 9. i 10. Rimski konvencije

⁹ Vidi "Lauritzen v. Larsen", *US Supreme Court Reports*, 1953.

- pravo države koja nije u izravnoj vezi s ugovorom, ali koje ima neke sekundarne veze s ugovorom (npr. pravila koja se primjenjuju na osiguranje i reosiguranje broda u gradnji), kao i pravo mjerodavno za druge ugovore koji se nadovezuju na ugovor o gradnji broda;
- mjesto ispunjenja tzv. "karakteristične činidbe".

3.2.6 Opće je prihvaćeno pravilo o rješavanju sukoba zakona, a koje je sadržano i u Rimskoj konvenciji, da se primjenom mjerodavnog prava za ugovor primjenjuju i kogentni propisi koji čine sastavni dio tog mjerodavnog prava. S druge, pak, strane načelo je svakog pravnog sustava da se kogentni propisi ne mogu ugovorom mijenjati niti derogirati. Tako i članci 3(3), 7(1) i 7(2) Rimske konvencije (u slobodnom prijevodu autora):

3(3) "Činjenica da su ugovorne strane izabrale primjenu stranog prava, ..., neće, u slučaju da su, u trenutku kada je izbor učinjen, svi elementi bitni za predmetni događaj povezani sa samo jednom državom, prejudicirati primjenu onih propisa te države koji se inače ne mogu ugovorom derogirati, tzv. "kogentni propisi";"

7(1) "...Prilikom razmatranja da li primijeniti kogentne propise (*države koja je s predmetnim događajem u najbližoj svezi*), obratit će se pozornost na njihovu prirodu i svrhu, kao i na posljedice njihove primjene, odnosno neprimjene."

7(2) "Odredbe ove Konvencije neće ograničiti primjenu propisa *lex fori* u slučaju gdje su oni kogentni, bez obzira na pravo koje je mjerodavno za ugovor."

Tako se otvara pitanje da li će kogentni propisi RH o valjanosti i formi ugovora o gradnji broda, ili propisi o stvarnim pravima na brodu u gradnji, imati ili ne prednost u odnosu na kogentne propise ugovorenog inozemnog mjerodavnog prava.

3.3 Na razini stvarnopravnih odnosa

3.3.1 Sukladno članku 227. PZ-a, pravo vlasništva na brodu u gradnji prostire se i na pripadke broda u gradnji, odnosno stvari koje su ugrađene u brod u gradnji, kao i stvari koje se nalaze u brodogradilištu (kao što su strojevi, oprema i materijal), ako su po svojoj izradi određene isključivo za ugradnju u određeni brod ili su tako označene, osim ako vlasništvo na tim stvarima nije pridržano u korist neke druge osobe (koja nije vlasnik broda u gradnji) zabilježbom u upisnik broda u gradnji - *pactum reservati dominii*. Mogućnost pridržaja prava vlasništva zabilježbom sadržana je i u članku 8. Međunarodne konvencije o upisu stvarnih na prava na brodove u gradnji, Bruxelles 1968., koje je RH članica.¹⁰

¹⁰ Vidi tekst Konvencije objavljen u: Ivo Grabovac, *Konvencije pomorskog imovinskog prava*, Split, 1986.

3.3.2 Članak 992. PZ-a propisuje da se na pravo vlasništva i na druga stvarna prava na brodu u gradnji u hrvatskom brodogradilištu primjenjuje hrvatsko pravo. Rečena odredba također ima potporu u rečenoj Međunarodnoj konvenciji o upisu stvarnih prava na brodove u gradnji.

3.3.3 U praksi često dolazi do sukoba spomenutih odredaba PZ-a s propisima stranog mjerodavnog prava utvrđenog u ugovoru.

Ovdje ćemo dati dva primjera:

(i) često je ugovorom predviđeno da će naručitelj broda ili neka druga osoba u njegovo ime dostaviti brodograditelju određenu opremu ili materijal. Sukladno engleskom pravu, koje je najčešće mjerodavno pravo u hrvatskim brodograđevnim ugovorima, dostavljač će zadržati pravo vlasništva na opremi ili materijalu dok cijena ne bude plaćena u cijelosti. Kada se pitanje vlasništva na pripadku broda u gradnji pojavi kao problem, hrvatski će sud zasigurno posegnuti za kogentnim propisima PZ-a i utvrditi da pripadak slijedi vlasničku "sudbinu" broda u gradnji, te je time postao vlasništvo brodograditelja i to iz dva osnova: (a) ukoliko nije drugačije određeno ugovorom, brod u gradnji pripada brodograditelju (članak 451. PZ-a); te (b) dostavljač opreme nije pridržao svoje pravo vlasništva zabilježbom u upisnik broda u gradnji (*pactum reservati dominii*) (članak 273. PZ-a). Međutim, za očekivati je da će engleski sud radije posegnuti za mjerodavnim pravom iz ugovora i utvrditi da oprema i dalje pripada dostavljaču sve dok cijena ne bude plativa u cijelosti.

Ova je dilema od izuzetne važnosti, posebice u slučaju stečaja brodograditelja. Jednako je važna i kod preprodaje broda (s ugrađenom spornom opremom) *bona fidae* trećemu, u slučaju raskida ugovora s naručiteljem. U tom slučaju, mišljenja smo da će dostavljač opreme biti ovlašten potraživati od brodograditelja plaćanje cijene za dostavljenu opremu ili naknadu štete, ali ne i povrat vlasništva na opremi.

(ii) ugovor o gradnji broda najčešće predviđa da se vlasništvo na brodu prenosi isporukom, odnosno predajom broda naručitelju od strane brodograditelja. Takav je prijenos vlasništva sukladan odredbi članka 454. Zakona o obveznim odnosima (kupac stječe pravo vlasništva predajom). Sukladan je i odredbi članka 17. engleskog Zakona o prodaji robe ("The Sale of Goods Act") prema kojemu vlasništvo na robi prelazi na kupca u trenutku kojeg su ugovorne strane ugovorile.

Međutim, članak 229., stavak 1 (i članak 231. PZ-a) određuje da se pravo vlasništva na brodu (u gradnji) može prenijeti jedino upisom u upisnik brodova. Dakle, pitanje je: što je konstitutivni čin prijenosa vlasništva na brodu u gradnji: predaja broda naručitelju (ugovor) ili upis naručitelja kao vlasnika broda u upisnik (kogentne odredbe PZ-a)?

Pitanje prijenosa vlasništva, kao i prijelaza rizika na brodu u gradnji, je

od izuzetnog, ne samo pravnog, već i komercijalnog, značaja, kako za brodograditelja u slučaju insolventnog naručitelja, tako i za naručitelja u slučaju stečajna brodograditelja.

3.3.5 Ovdje je potrebno razgraničiti ugovorne učinke prijenosa vlasništva od stvarnopravnih učinaka prijenosa vlasništva.

3.3.5.1 Ugovorni učinci prijenosa vlasništva bit će određeni pravom mjerodavnim za ugovor broda. To će pravo utvrditi, na primjer, odgovornost brodograditelja za nedostatke izgrađenog broda. I u slučaju da zbog formalnih nedostataka prijenos vlasništva nije ni učinjen, prijenos učinjen predajom sukladno ugovoru smatrat će se ispunjenjem ugovorne obveze brodograditelja. Međutim, da li je u stvarnopravnom smislu došlo do prijenosa vlasništva, utvrdit će se primjenom *lex situs*, odnosno, hrvatskog prava.

3.3.5.2 U sporu između Raiffeisen Zentralbank Österreich AG ("Banka") v. Five Star General Trading LLC and 14 Others poznatom kao "Mount 1" (2001), Banka je temeljem ustupa (cesije) imala potraživanje osigurarine prema osiguratelju broda. Drugotučeni u sporu osporavao je potraživanje Banke tvrdeći, između ostaloga, da:

- potraživanje Banke predstavlja stvarnopravni zahtjev, a ne ugovorno potraživanje; te
- na rečeno se potraživanje ima primijeniti pravo mjesta gdje se sporna imovina nalazi -*lex situs*- t.j. francusko pravo (budući da je sjedište osiguratelja u Francuskoj), a ne mjerodavno pravo iz ugovora o osiguranju broda kako na to upućuje Rimska konvencija (članak 12 (2)).

Engleski je sud odbacio navedene tvrdnje priklonivši se argumentima Banke da je temelj potraživanja ugovor (o osiguranju), a ne vlasništvo na osigurini, te da treba primijeniti odredbu članka 12 (2) Rimske konvencije koja je upućivala na primjenu engleskoga prava kojeg su osiguratelj i osiguranik ugovorom odredili kao mjerodavno.¹¹

3.3.6 Pretpostavimo jednu hipotetsku situaciju: nakon što temeljem ugovora brodograditelj prenese vlasništvo na brodu u gradnji u korist naručitelja, a prije nego što brod bude upisan kao vlasništvo naručitelja, protiv brodograditelja se otvori stečajni postupak. Pitanje za stečajnog upravitelja će biti: da li se brod u gradnji u trenutku otvaranja stečajnog postupka ima smatrati imovinom brodograditelja i tako činiti dio njegove stečajne imovine, ili će se smatrati da je temeljem ugovora ipak došlo do prijenosa vlasništva?

¹¹ Vidi prikaz spora objavljen u "Lawtel"-www.lawtel.co.uk

3.4 Na razini nadležnosti

3.4.1 PZ ne određuje pitanje isključive nadležnosti sudova RH za sporove nastale iz ugovora o gradnji broda sa stranim elementom. Odredbe članka 1009. PZ-a o isključivoj nadležnosti sudova RH ne odnose se na sporove koji nastanu iz ugovora o gradnji broda.

3.4.2 Odredbe PZ-a o postupku ovrhe i osiguranja na brodu u gradnji ne reguliraju nadležnost sudova RH u odnosu na inozemni element.

3.4.3 Odredbe članka 58. ZRSZ-a o nadležnosti u sporovima o pravu vlasništva i drugim stvarnim pravima na brodu u gradnji upisanom u hrvatskom upisniku nisu pravila o isključivoj nadležnosti sudova RH još od 1982. godine kada je članak 32. Zakona o parničnom postupku, o isključivoj nadležnosti sudova RH u tim predmetima, prestao važiti.

3.4.4 U slučaju da ugovorne strane nisu ugovorom odredile forum za rješavanje sporova, moguće je da će predstojati dugotrajan i skup postupak utvrđivanja nadležnosti. U sporu između Marc Rich and Co. AG protiv talijanskog prodavatelja nafte¹² iz 1992. godine samo je postupak utvrđivanja nadležnosti trajao četiri godine.

3.4.5 Utvrdi li se da je neki drugi, a ne hrvatski sud, nadležan za rješavanje spora iz ugovora o gradnji broda, mišljenja smo da će ponovno postati upitna učinkovitost članka 1003. PZ-a o primjeni hrvatskog prava, jer će takav inozemni sud najvjerojatnije posegnuti za primjenom prava svoje države, a ne hrvatskog prava.

Tako je, na primjer, po prijedlogu za izdavanje privremene mjere protiv Brodogradilišta Trogir radi zabrane raspolaganja novogradnjom 202, Trgovački sud u Splitu sasvim ignorirao pravila o sukobu zakona, pa se u obrazloženju Rješenja kojim je odbio prijedlog, upustio u rješavanje merituma spora između naručitelja i brodograditelja, primijenjujući pri tome hrvatski Zakon o obveznim odnosima, usprkos izričitoj ugovornoj odredbi o primjeni engleskog prava kao mjerodavnog. Po žalbi predlagatelja privremene mjere, Visoki je trgovački sud u Zagrebu preinačio Rješenje suda u Splitu.

3.4.6 U nekim, pak, slučajevima će se ugovorne strane radije obratiti sudu čija je nadležnost određena ugovorom, radije nego sudu mjesta gdje se brod u gradnji nalazi, a radi ishoda određene mjere ili naloga za ispunjenje određenih ugovornih obveza. Tako je, na primjer, u predmetu "Princess Tanya" engleski sud, čija je nadležnost bila predviđena ugovorom o preinaci jahte, naložio malteškom brodograditelju da, po obavljenim radovima i plaćanju ugovorene cijene, preda jahtu njezinom vlasniku, što je brodogradilište odbijalo učiniti tražeći povećanje ugovorne cijene.

¹² Vidi Marc Rich & Co. AG v. Societa Italiana Impianti PA (The "Atlantic Emperor") 1 *Lloyd's Law Reports* (1991), str. 624.

Zaključak

Hrvatska su pravila o sukobu zakona i mjerodavnom pravu prilično skućena, kruta i staromodna. Prihvatanje određenih rješenja međunarodne sudske prakse i Rimske konvencije o mjerodavnom pravu iz 1980. godine razjasnilo bi stanovite dileme ne samo u oblasti ugovora o gradnji broda, već i u drugim oblastima hrvatskoga gospodarstva s inozemnim elementom.

Summary

SHIPBUILDING CONTRACTS, CROATIAN RULES ON CONFLICT OF LAWS AND APPLICABLE LAW

Croatian rules on conflict of laws and applicable law are very restrictive, inflexible and old-fashioned. Adoption of certain solutions offered by international courts' practice and the Rome Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, 1980 would clarify certain issues, not only in the area of shipbuilding contracts, but also in other areas of Croatian commerce with international aspects.