

MEĐUNARODNE KONVENCIJE I PROTOKOLI KAO IZVORI HRVATSKOG POMORSKOG PRAVA

Doc.dr.sc. JASENKO MARIN
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

UDK 341.225.5 (497.5)
341.24
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 06.03.2007.
Prihvaćeno za tisak: 16.05.2007.

U radu se analizira uspješnost međunarodnih konvencija i protokola s obzirom na postignuti stupanj unifikacije pomorskog prava. Uočavaju se poteškoće u pogledu donošenja i postizanja šire prihvaćenosti pojedinih konvencija i protokola. Iznose se prijedlozi za otklanjanje i ublažavanje tih poteškoća. Posebice se proučava postignuti stupanj unifikacije međunarodnog uređenja materije prijevoza stvari morem, općeg ograničenja odgovornosti brodovlasnika kao i pomorskog prijevoza putnika i prtljage. Ukazuje se na to da svako od tih pitanja uređuje više konvencija i protokola što se ocjenjuje nepoželjnim. Osobita se pažnja posvećuje položaju Republike Hrvatske s obzirom na njezinu obvezanost tim međunarodnim ugovorima. Iznosi se i argumentira prijedlog da Republika Hrvatska otkáže Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. (Haška pravila) i Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Naglašava se potreba sadržajno jednakog pravnog uređenja pojedinih pitanja na međunarodnoj i internoj razini. Odluka o obvezivanju nekom konvencijom ili protokolom mora biti utemeljena na stručnom mišljenju i donesena u cilju zaštite interesa hrvatskog pomorskog poduzetništva.

Ključne riječi: unifikacija (ujednačavanje pomorskog prava), međunarodne konvencije i protokoli, prijevoz stvari morem, opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika, prijevoz putnika morem.

1. UVOD

U svjetskoj trgovini pomorski promet ima izuzetno važnu ulogu. Oko dvije trećine ukupne međunarodne robne razmjene obavlja se morskim putovima.¹ Prema podacima Svjetske trgovinske organizacije (WTO) svjetska pomorska trgovačka flota početkom

¹ Denis Šehić, *Geografski atlas svijeta*, Europapress holding, Zagreb, 2005., str. 35. Najveći dio međunarodnog prijevoza otpada na prijevoz nafte (1/3) a slijede željezna ruda, naftni proizvodi i žitarice.

2005. godine broji 46 222 broda ukupne tonaže 597 709 000 tona.² Od vozarina u pomorskom prijevozu godišnje se ostvari prihod od oko 380 milijardi američkih dolara, što je oko 5% ukupnog svjetskog gospodarstva.³ Pomorstvo je bez sumnje izrazito svjetska, odnosno međunarodna gospodarska djelatnost. Sredstva i uvjeti pomorske plovidbe gotovo posvuda stvaraju iste ili vrlo slične pravne probleme. Zbog toga je logično, ali i prijeko potrebno, da konkretni pravni odnosi koji nastaju u pomorstvu budu uređeni sadržajno istim ili bar što sličnijim pravnim vrelima. Naime, i brodari i korisnici njihovih usluga žele znati, a i moraju znati, koja su njihova prava i obveze, bez obzira na to u kojoj zemlji se nalazi brod kojim se obavlja pojedini plovidbeni pothvat. Različiti nacionalni zakoni i drugi propisi kojima se uređuju pomorske djelatnosti koče nesmetan razvoj pomorske plovidbe i trgovine i izazivaju pravnu nesigurnost. Kako bi se taj problem otklonio, ili bar ublažio, unutar različitih institucija ulažu se veliki naponi da se te različitosti premoste i da se ostvari što viši stupanj ujednačenosti (unifikacije) pomorskog prava.

Međunarodna organizacija koja se prva počela sustavno baviti problemima ujednačavanja pomorskog prava jest Međunarodni pomorski odbor (*Comité Maritime International* - CMI).⁴ Već tada se kao osnovna metoda za postizanje navedenog cilja unifikacije pomorskog prava koristi stvaranje pomorskih konvencija i protokola - međunarodnih ugovora koji se bave isključivo ili pretežno pomorskim pitanjima, odnosno imaju veći broj odredbi koje se odnose na pomorstvo.⁵ Neke su konvencije bile relativno dobro prihvaćene, druge manje, dok se u pogledu nekih konvencija trud pokazao gotovo potpuno uzaludnim. Čak su se i u primjeni onih konvencija koje s obzirom na broj država ugovornica možemo smatrati uspješnima uočile određene slabosti, nejasnoće i dvosmislenosti pojedinih njihovih odredaba.

² Informacije dostupne na stranici www.wto.org.

³ Vodeću ulogu u svjetskom pomorskom prijevozu imaju prijevoznici iz država Europske unije koji danas kontroliraju oko 40% svjetske flote. Čak 90% robe uvezene u Europu dolazi morskim putem a 43% prometa roba unutar Europe obavlja se brodovima (uključujući i brodove unutarnje plovidbe). O važnosti pomorstva za Europsku uniju najbolje svjedoči činjenica da su upravo u tijeku konzultacije vezane uz tzv. "Green Paper", dokument o europskoj pomorskoj politici koji je usvojila Europska komisija 7. lipnja 2006. i koji predstavlja prijedlog svojevrstne pomorske strategije EU. Podrobnije: ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html.

⁴ CMI je nevladina međunarodna organizacija osnovana davne 1897. godine. Sjedište CMI je u Antwerpenu u Belgiji. U osnivačkom aktu CMI, svojevrstnom Ustavu te organizacije, stoji da je njezin cilj doprinosti svim prikladnim sredstvima i aktivnostima kako bi se ujednačilo pomorsko pravo na svim njegovim područjima. Danas su 56 nacionalnih udruženja za pomorsko pravo članovi CMI. Među njima je i Hrvatsko društvo za pomorsko pravo. Pod okriljem CMI donesen je značajan broj važnih pomorskih konvencija i protokola. O nekima od njih bit će riječi i u ovom radu, *infra*, t. 2. Podrobnije o ustrojstvu i djelovanju CMI može se doznati na adresi: www.comitemaritime.org.

⁵ Međunarodne pomorske konvencije i protokoli mogu se podijeliti prema predmetu kojim se (prvenstveno) bave. Tako postoje konvencije o međunarodnom pravu mora, prometu, sigurnosti plovidbe, nadležnosti sudova i mjerodavnom pravu u pomorskim kaznenim i građanskim stvarima, položaju pomoraca, zaštiti od onečišćenja kao i konvencije koje se tiču imovinskih pitanja u pomorstvu.

Zbog toga je u razdoblju od šezdesetih godina dvadesetog stoljeća do danas većina instituta bila podvrgnuta novom međunarodnom uređenju, bilo na način da su se ranije konvencije mijenjale i dopunjavale (putem protokola) ili pak na način da su se donosile potpuno nove konvencije s nadom da će zamijeniti one ranije koje su se pokazale neuspješnima. Obilježje toga razdoblja je gubitak izrazite dominacije CMI kao gotovo jedinog kreatora pomorskih konvencija, iako ta organizacija i nadalje zadržava vrlo važnu ulogu.⁶ Vodeću ulogu u tom smislu preuzima specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda, Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization* - IMO), sa sjedištem u Londonu.⁷ Valja napomenuti da i druge međunarodne organizacije aktivno sudjeluju u donošenju konvencija i protokola, iako se ne bi moglo reći da je to njihova primarna djelatnost.⁸

Cilj ovog rada je utvrditi sadašnji stupanj unifikacije pomorskog prava te iznijeti prijedloge za poboljšanje postojećeg stanja. Ti se prijedlozi osobito odnose na određene korake koje bi Republika Hrvatska trebala poduzeti u pogledu obvezivanja određenim međunarodnim pomorskim konvencijama i protokolima.

2. KONVENCIJE I PROTOKOLI KAO “ORUŽJE” ZA UNIFIKACIJU POMORSKOG PRAVA - OSTVARUJEMO LI CILJEVE?

Nesumnjivo je da je ogroman trud uložen u stvaranju i usvajanju više od 70 pomorskih konvencija i protokola, odnosno preko 700 različitih preporuka i rezolucija iz

⁶ Prekretnica u pogledu značaja CMI dogodila se 1967. godine kada se dogodila nezgoda liberijskog tankera *Torrey Canyon*. Nakon te nezgode engleski i francuski sudovi su bili zatrpani zahtjevima za naknadu štete uslijed onečišćenja. Tada nisu postojale konvencije ni bilo koji drugi međunarodni pravni propisi koji bi uređivali specifično područje odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša. Sudovi su primjenjivali nacionalne propise što je, zbog različitih rješenja u nacionalnim pravima, rezultiralo pravnom nesigurnošću. Osim različitih kriterija za utvrđivanje odgovornosti pojavila su se i druga sporna pitanja: pitanje nadležnosti, mjerodavnog prava, priznanja stranih sudskih odluka i ovrhe na temelju takvih odluka itd. Bilo je očito da je pomorskopravna regulativa na tom području potpuno neodgovarajuća. Taj je nesretni događaj pokazao da je prijeko potrebna međunarodna unifikacija pomorskoga prava, osobito na području zaštite morskog okoliša. Toga su počele bivati svjesne ne samo nevladine organizacije nego i same države, osobito one koje imaju morsku obalu. Cjelokupna javnost počela je pokazivati više zanimanja za donošenje konvencija iz područja pomorskog prava. Podrobnije o nezgodi tankera *Torrey Canyon*: Dorotea Ćorić, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, HAZU, Zagreb, 2002., str. 3.

⁷ IMO je osnovan još 1948., pod imenom Međunarodne pomorske konzultativne organizacije (IMCO). Nakon spomenute nezgode tankera *Torrey Canyon* osnovan je poseban Pravni odbor te organizacije. Danas je preko 160 država članica IMO, među njima i Republika Hrvatska. IMO je imao vodeću ulogu pri donošenju brojnih vrlo značajnih konvencija i protokola. Preuzimanjem vodeće uloge IMO u pogledu donošenja konvencija i protokola CMI nije izgubio na svojoj važnosti. CMI ima status konzultanta IMO. O ustrojstvu i djelovanju IMO više na web stranici: www.imo.org.

⁸ Izdvojimo Konferenciju UN o trgovini i razvoju (UNCTAD), Komisiju ujedinjenih naroda za pravo međunarodne trgovine (UNCITRAL) koji su imali značajnu ulogu pri donošenju npr. Konvencije UN o prijevozu robe morem, iz 1978., Međunarodne konvencije o zaustavljanju brodova iz 1999., kao i Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama, iz 1993.

pomorskog prava.⁹ Ako se pregledaju dosada donesene konvencije i protokoli, uočljivo je da postoji niz instituta pomorskog prava koje uređuju dvije ili više konvencija, odnosno protokola. Svaki od tih međunarodnih ugovora ima svoje države koje su pristale njime biti obvezane. Postoji i značajan broj država koje su stranke više od jednog međunarodnog ugovora koji uređuju istu materiju. Konačno, postoje i zemlje koje nisu stranke niti jednog od međunarodnih ugovora koji uređuju neko pitanje pomorskog prava. Takva situacija sigurno ne pridonosi ostvarenju, prema našem mišljenju, tri osnovna i međusobno povezana cilja radi kojih se konvencije i protokoli donose. Ti su ciljevi sljedeći:

1. Unifikacija (ujednačavanje) pomorskog prava;
2. Pojednostavljenje pravnog uređenja;
3. Postizanje pravne sigurnosti.

Postavlja se pitanje zašto nakon tako dugotrajnih napora unutar vladinih i nevladinih organizacija koje se bave pomorskim pravom i pomorskom trgovinom, još uvijek ne postoji zadovoljavajući stupanj jednoobraznosti uređenja nekih važnih pitanja pomorskog prava. Odgovor na to pitanje nije jednostavan ni jednoznačan. Ipak, proučavanjem domaće i strane pravne literature, pripremnih radova koji su prethodili izglasavanju konačnog teksta nekih konvencija, odnosno protokola, iskazana stajališta određenih zemalja u pogledu odluke da se (ne) obvežu nekom konvencijom, odnosno protokolom¹⁰, mogu se utvrditi sljedeći glavni razlozi za takvo postojeće stanje:

1. Prije svega postoje bitne različitosti u pogledu uloge koje pojedine zemlje svijeta imaju u pomorskom prometu. Neke zemlje su tzv. brodarske, pomorsko-prijevozničke zemlje, dok su druge zemlje one koje nemaju jaku trgovačku flotu ali su izrazite tzv. "zemlje tereta", dakle zemlje u čijim se lukama teret ukrcava ili iskrcava, pa koriste usluge pomorskih prijevoznika. Zbog njihovog različitog položaja, interesi su im različiti. Svatko od njih pokušava svoj interes ostvariti kroz tekst određene međunarodne konvencije. Krajnji je rezultat obično kompromisna konvencija koja vrlo često ne zadovoljava ni pomorske zemlje ni zemlje tereta jer

⁹ Bilo je slučajeva da je stvaranju konačnog teksta neke konvencije prethodio rad od 20 i više godina.

¹⁰ Od inozemne literature, odnosno izvora, u ovom kontekstu osobito su značajni: William Tetley, Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention, *Tulane Maritime Law Journal*, (2000), 3-4, p. 775-856; Alexander von Ziegler, Alternatives and Methods of Unification or Harmonization of Maritime Law, *Il Diritto Marittimo*, 1-1999, p. 156-162; Frank L. Wiswall, Jr., United States Domestic Law and International Conventions: The Few Lights And the Many Shadows, *Il Diritto Marittimo*, 1-1999, p. 163-174; Allan Philip, The Work of the CMI for the Unification of Maritime Law, *Il Diritto Marittimo*, 1-1999, p. 116-120; Thomas A. Mensah, The Co-operation Between the Comité Maritime International (CMI) and the International Maritime Organization (IMO) in the Development of Uniform International Maritime Law, *Il Diritto Marittimo*, 1-1999, p. 91-115; Rolf Herber, German Domestic and International Law - Lights and Shadows, *Il Diritto Marittimo*, 1-1999, p. 56-64; Plinio Manca, *International Maritime Law*, 1st Volume, European Transport Law, Antwerpen, 1970, p. 9-31.

u dovoljnoj mjeri, prema njihovom mišljenju, ne služi zaštiti njihovih interesa. Svladavanje tog problema u cijelosti je vrlo teško ostvariti.¹¹

2. Činjenica da postoji stanoviti broj konvencija s malim brojem zemalja spremnih da se njome obvežu govori o tome da se ponekad pristupa izradi konvencije i kada to nije nužno. Tamo gdje su pomorski poduzetnici sami kreirali autonomna rješenja pomorskog prava nema potrebe da se stvara obvezujući instrument. Konvencije ne treba donositi o svakom pitanju iz pomorskog prava, nego samo u vezi s onim pitanjima gdje je to neophodno zbog različitih rješenja u nacionalnim pravima pojedinih zemalja. Pri tome se jednaka pažnja mora posvetiti i ujednačavanju sudske prakse u različitim državama, kako se ne bi često događalo da, prilikom primjene konvencije, različiti sudovi različito tumače istu konvencijsku odredbu. Prema tome, nije dovoljno imati isti pravni propis koji u više država uređuje neko pitanje nego je jednako potrebno da sudovi tih zemalja na jednak način taj propis tumače i primjenjuju.¹²

3. Dugotrajnost procesa stvaranja konvencije dovodi do toga da rješenja koja su u početku rada na konvenciji bila usuglašena i općeprihvatljiva na kraju rada na konvenciji (nakon 10 i više godina) su postala zastarjela. Tako se dolazi do situacije da čim konvencija stupi na snagu, postaje zastarjela (npr. u pogledu iznosa ograničenja odgovornosti pomorskih poduzetnika). Poneke države čak i “izgube strpljenje”, radije donesu nacionalni propis koji im odgovara i odustanu od rada na konvenciji. Dakle, proces usvajanja konvencija i njezinih izmjena valja ubrzati, što se kod novijih instrumenata i čini kroz postupak prešutnog prihvata (*tacit acceptance procedure*).

4. Kada se pregledaju i usporede uspjele i neuspjele konvencije, uočljivo je da su nerijetko uspješnije konvencije, koje sadrže manji broj odredaba od detaljnijih i složenijih konvencija. Iz toga se može zaključiti da “predetaljne” konvencije teže postaju široko prihvaćen izvor prava.

¹¹ Kompromisna rješenja u pravilu su daleko od najkvalitetnijih rješenja. Zbog toga se mnoge države ne odlučuju na to da se obvežu određenom konvencijom na međunarodnoj razini nego preuzmu one odredbe konvencije koje odgovaraju njihovim interesima na način da ih “prepišu” u svoj nacionalni, zakonski propis. To i nije potpuno negativna pojava jer se barem neka rješenja na ovaj način implementiraju u nacionalno zakonodavstvo pa je zapravo takva konvencija uspješnija nego što to pokazuju statistike o broju država koje su tu konvenciju formalno ratificirale.

¹² Treba uzeti u obzir činjenicu da međunarodni ugovori nisu jedini načini unifikacije pomorskog prava. Ovisno o pitanju koje se želi urediti, možda bi prikladniji bio neki drugi instrument, primjerice model-zakon, smjernice, pravila, koja spadaju u tzv. *soft law*. U praksi postoje pozitivna iskustva, primjerice donošenje Pravila CMI o pomorskom teretnom listu i o elektroničkoj teretnici, York-Antwerpenska pravila o zajedničkoj havariji koja se redovito moderniziraju. Iako ovi pravni instrumenti nisu obvezujući kao konvencije, ako su pažljivo sačinjeni uzimajući u obzir prevladavajuću komercijalnu praksu, tada mogu biti daleko bolje sredstvo unifikacije od konvencije, pogotovo od konvencije koja nikad ne stupi na snagu. Dakle, za svaku problematiku valja odabrati odgovarajuću metodu unifikacije radi postizanja željenog rezultata.

5. Razlog neuspjeha određenih konvencija je i nedostatak političke privlačnosti i težine tematike koju oni uređuju.¹³

6. Vrlo važan utjecaj na prihvaćenost konvencije ima činjenica da li za određenu državu prihvaćanje i provedba te konvencije znači financijsko opterećenje.¹⁴

7. U obzir valja uzeti i “psihološki učinak” koji se sastoji u tome da se manje zemlje ponekad odlučuju obvezati nekom konvencijom tek kada to učine ekonomski jače države.¹⁵

8. Postoji previše konvencija i protokola koje uređuju ista pitanja iz pomorskog prava. Osobito je problematično kada postoji dvije ili više konvencija odnosno protokola koje uređuju istu materiju i kada su one sve na snazi. Valja imati na umu da su protokoli koji mijenjaju i dopunjuju neku konvenciju u smislu svog pravnog postojanja posve nezavisni od konvencije koju mijenjaju, odnosno nadopunjuju. I nakon što se protokol donese, određena država može odlučiti da se obveže samo konvencijom a ne i protokolom koji tu konvenciju mijenja. Često je ponekad moguće i obrnuto - obvezivanje protokolom a da se ne postane ujedno i stranka same konvencije koju taj protokol modificira. Tako se stvara konfuzija koja predstavlja isto tako loše, ako ne i gore stanje, nego da neko pitanje uopće nije uređeno međunarodnim sporazumom.¹⁶ Bilo bi korisno ustanoviti univerzalno pravilo da države, kada prihvaćaju neku novu konvenciju, moraju otkazati raniju konvenciju koja uređuje istu materiju.¹⁷

¹³ Primjerice, zaštita morskog okoliša je pitanje koje zanima široku javnost, stanovnike neke zemlje i regije pa bi činjenica da neka država nije uspjela u znatnijoj mjeri ishoditi naknadu štete od vlasnika broda koji je prouzročio onečišćenje upravo zbog toga što ta država nije ratificirala određenu konvenciju, bio veliki politički gubitak za vladu te države. Međutim, široka javnost je znatno manje zainteresirana za pitanje hoće li neki hipotekarni vjerovnik namiriti svoju tražbinu pa za međunarodne ugovore koji se bave tim i sličnim problemima ne postoji dovoljna “težina” i pritisak javnosti na vladu države da se obveže tim ugovorom.

¹⁴ Ako konvencija predviđa ustanovljenje nekih nadzornih, administrativnih tijela ona je potencijalno teže prihvatljiva za određene države. Također, nerealno podizanje granica odgovornosti prijevoznika za štete koje pretrpe putnici neće biti pozdravljena u zemljama gdje je takav prijevoz zapravo javni prijevoz putnika, koje države financiraju, odnosno subvencioniraju.

¹⁵ Na žalost, SAD kao moćna brodarska zemlja u velikom broju slučajeva ne postaje strankom pomorskih konvencija iako u pravilu vrlo aktivno sudjeluje u kreiranju teksta konvencije. Čak se u brojnim slučajevima tijekom kreiranja teksta konvencije prihvaćaju američki prijedlozi kako bi ih se potaklo na ratificiranje konačnog teksta konvencije. Glavni razlog za skroman broj konvencija koje su SAD ratificirale je u tome što takve konvencije postaju zapravo federalni izvor prava s višom pravnom snagom od propisa pojedinih država u sastavu SAD. Zbog razolikih ekonomskih interesa pojedinih država unutar SAD koje žele za njih važna ekonomska pitanja regulirati svojim propisima, vrlo je teško ostvariti konsenzus oko prihvaćanja neke konvencije, osobito ako ona znači veće financijske obveze za američke poduzetnike ili ako bi se tom konvencijom bitno promijenio postojeći zakon ekonomski jake države u sastavu SAD.

¹⁶ O efektima ovog problema u odnosu na Republiku Hrvatsku, bit će više riječi u sljedećim poglavljima ovog rada.

¹⁷ Valjalo bi razmisliti i o preuzimanju rješenja iz međunarodnih propisa željezničkog prava, prema kojem bi, nakon donošenja protokola na neku konvenciju i njegova stupanja na snagu, države mogle postati stranke

U nastavku rada bit će prikazani primjeri trenutnog međunarodnog uređenja nekih pomorskopравnih pitanja kod kojih ne možemo biti zadovoljni postignutim stupnjem unifikacije iako je za ta područja doneseno više konvencija i protokola koji ih uređuju. Osobiti naglasak bit će stavljen na trenutnu obvezanost Republike Hrvatske tim međunarodnim ugovorima s prijedlogom za eventualne izmjene postojećeg stanja.

2.1. Ugovor o prijevozu stvari morem

Na području međunarodnog pomorskog prijevoza stvari (robe) do danas su doneseni sljedeći međunarodni sporazumi:

1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924. (tzv. Haška pravila);
2. Protokol o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1968. (tzv. Visbyjska pravila ili Visbyjski protokol);
3. Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924., kako je izmijenjena Protokolom iz 1968., Bruxelles, 1979. (tzv. SDR Protokol);
4. Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978. (tzv. Hamburška pravila).

Sva četiri navedena međunarodna ugovora su na snazi. Republika Hrvatska obvezana je Haškim pravilima iz 1924., kao i njezinim protokolima: Visbyjskim protokolom iz 1968. te SDR Protokolom iz 1979.¹⁸ Hamburškim pravilima Hrvatska nije obvezana.

Navedenome dodajmo da je u tijeku rad na Nacrtu nove Međunarodne konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem).¹⁹

Postojanje čak četiri važeća međunarodna ugovora koji uređuju pomorski prijevoz stvari zasigurno nije zadovoljavajuće u kontekstu napora usmjerenih postizanju unifikacije ovog prevažnog područja. Danas postoje zemlje koje su:

- a) Stranke Haških pravila iz 1924. (a da pri tome nisu stranke Visbyjskog protokola iz 1968. ni SDR protokola iz 1979.);

isključivo konvencije kako je izmijenjena tim protokolom, bez mogućnosti da ostanu stranke konvencije u izvornom, neizmijenjenom tekstu.

¹⁸ Iako se Haška pravila i njezini protokoli nazivaju uobičajeno zajedničkim nazivom Haško-Visbyjskim pravilima, zapravo se radi o zasebnim međunarodnim ugovorima. Haškim pravilima Hrvatska je obvezana od 8.10.1991. temeljem notifikacije o sukcesiji, pri čemu je Hrvatska izjavila da se smatra obvezanom Haškim pravilima koje je ratificirala bivša Jugoslavija, v. *Službeni list SFRJ, Dodatak međunarodni ugovori*, br. 7/1959. Visbyjskim protokolom iz 1968. i SDR protokolom iz 1979. Hrvatska je obvezana od 28.1.1999. Zakon o potvrđivanju spomenutih protokola objavljen je u: *Narodne novine- Međunarodni ugovori* br. 3/1995.

¹⁹ Podrobnije o trenutnom Nacrtu spomenute Konvencije: Vesna Skorupan, Nacrt Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem), *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 57, (1), (2007), str. 7-60.

b) Stranke Visbyjskog protokola iz 1968. i SDR Protokola iz 1979. (a da pri tome nisu stranke i same Konvencije, odnosno Haških pravila iz 1924.);

c) Stranke i Haških pravila iz 1924. i Visbyjskog protokola iz 1968. i SDR protokola iz 1979. (u tu skupinu, kako smo već naveli, spada i Hrvatska)²⁰;

d) Stranke Hamburških pravila, iz 1978.²¹

Dakako, postoje i države koje nisu obvezane ni jednim od spomenutih ugovora.

S obzirom da Hrvatska nije stranka Hamburških pravila, u nastavku ćemo više pažnje posvetiti Haškim pravilima i Visbyjskom, odnosno SDR protokolu. Osobitu pažnju ćemo posvetiti razlikama između Haških pravila s jedne strane i Visbyjskog odnosno SDR protokola s druge strane.

Haška pravila²² rezultat su dugotrajnih napora (od kraja 19 stoljeća) da se pomire suprotnosti između prijevoznika tereta i korisnika njihovih usluga. Donesena su s ciljem da se usklade njihovi suprotni interesi i dobrovoljno prihvate jednoobrazna pravila o odgovornosti, kojima bi bila isključena sloboda ugovaranja i punog skidanja odgovornosti za teret sa strane prijevoznika, a naročito uvrštavanja tzv. klauzula o nemarnosti.²³ Prema obliku, moglo bi se reći da više nalikuju obrascu teretnice nego međunarodnom ugovoru. Reguliraju odgovornost prijevoznika za teret od ukrcanja tereta do njihova iskrcanja, u slučaju međunarodnog prijevoza. Primjenjuju se samo na prijevoz kod kojega je izdana teretnica²⁴ u državi ugovornici Haških pravila. utvrđuju odgovornost prijevoznika za štete na teretu na temelju pretpostavljene krivnje, uz izuzetak kada

²⁰ Pored Hrvatske, u toj su skupini još i Belgija, Španjolska, Šri Lanka, Tonga, Poljska, Francuska, Singapur, Švicarska, Sirija, Ekvador, Kina, Letonija i Litva. Podrobnije o popisu država stranaka Haških pravila i/ili Protokola iz 1968. odnosno 1979., v. web stranicu www.diplomatie.be/en/treaties/treatiesdetail.asp?TEXTID=988., stranica posjećena dana 28.2.2007. Prema odredbi čl. 140. Ustava Republike Hrvatske, međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, a koji su na snazi, čine dio unutarnjega pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj su snazi iznad zakona. Njihove se odredbe mogu mijenjati ili ukidati samo uz uvjete i na način koji su u njima utvrđeni, ili suglasno općim pravilima međunarodnog prava.

²¹ Stranke Hamburških pravila većinom su tzv. zemlje tereta. Popis tih zemalja (njih 32) može se naći na www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html. Odredba članka 31. Hamburških pravila zahtijeva od država koje se obvežu tom konvencijom da najkasnije u roku od pet godina otkazu Haška pravila iz 1924. i njezine Protokole ako je ta država stranka tih međunarodnih ugovora.

²² Iako je sama Konvencija iz 1924. donesena u Bruxellesu, kolokvijalno se naziva Haškim pravilima jer su pravila koja su donesena na konferenciji Udruženja za međunarodno pravo u Haagu 3.9.1921., donekle izmijenjena, usvojena na diplomatskoj konferenciji tri godine kasnije u Bruxellesu.

²³ Detaljnije o razlozima donošenja Haških pravila i povijesti nastanka: Paul Mayburgh, Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea, *Victoria University of Wellington Law Review*, (2000) 31, p. 355.-383, osobito 356-360.

²⁴ Sudska praksa je potvrdila da se Haška pravila primjenjuju uvijek kada je ugovorom predviđeno da se teretnica treba izdati, bez obzira je li ona doista i izdana, što je utvrdio sudac Devlin u sporu *Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd.*, *Lloyd's Law Reports* (1954) 1, p. 321. Taj je stav potvrđen i u kasnijim sporovima pred kanadskim sudovima. Prema Haškim pravilima, teretnica uvijek ima oborivu dokaznu snagu. Haška pravila se ne primjenjuju na palubni prijevoz ni na prijevoz živih životinja.

je šteta na teretu posljedica tzv. "izuzetih slučajeva" čiji je učinak prebacivanje dokazivanja prijevoznikove krivnje na korisnika prijevoza.²⁵ Prijevoznik ne odgovara za štetu koja je posljedica nautičke pogreške zapovjednika, odnosno članova posade. Za štetu prouzročenu požarom odgovara samo ako se dokaže osobna krivnja prijevoznika. Prijevoznik mora do početka putovanja uložiti dužnu pažnju za osposobljavanje broda za plovidbu. Odgovornost prijevoznika ograničena je na 100 funti sterlinga po jedinici tereta. Prema čl. 9. Haških pravila, taj se iznos uzimao prema vrijednosti u zlatu.

U praksi se pokazalo da Haška pravila imaju stanovitih manjkavosti i nejasnoća. To se osobito odnosilo u pogledu pitanja ograničenja odgovornosti, i to kako u pogledu granice te odgovornosti tako i u pogledu uređenja pitanja kada prijevoznik gubi povlasticu ograničenja.²⁶ Zbog toga se pristupilo izradi i donošenju Visbyjskih pravila²⁷ te potom SDR Protokola²⁸.

Visbyjska pravila iz 1968. bitno mijenjaju izvorni tekst Haških pravila iz 1924. Tako je prošireno polje primjene. Visbyjska pravila primjenjuju se ne samo na teretnice koje su izdane u državi ugovornici tih pravila, nego i u slučajevima kada se luka ukrcaja nalazi u državi ugovornici te kada je to ugovorom predviđeno.²⁹ Visbyjska pravila, nadalje određuju da prijevoznik gubi povlasticu ograničenja odgovornosti ako je štetu prouzročio namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati.³⁰

²⁵ O odgovornosti prijevoznika za štetu na teretu, a osobito o izuzetim slučajevima, detaljnije: Dragan Bolanča, *Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve*, Split, 1996.

²⁶ Prema čl. 9. Haških pravila, novčana vrijednost ograničenja odgovornosti se uzimala po vrijednosti u zlatu. Vrijednost zlata je s vremenom postala nepouzdana osnova za izračun granica odgovornosti. Haška pravila uopće nisu predviđala mogućnost gubitka povlastice ograničenja odgovornosti prijevoznika.

²⁷ Visby je grad na švedskom otoku Gotlandu gdje su stvorena pravila koja su gotovo neizmijenjena prihvaćena na diplomatskoj konferenciji 1968. u formi Protokola na Konvenciju iz 1924. O razlozima i tijeku nastanka Haških pravila i kasnijih protokola detaljnije: *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, CMI, Antwerpen, 1997.

²⁸ SDR protokol sam po sebi ne donosi izmjene sadržajne prirode već na granice odgovornosti utvrđene Visbyjskim protokolom "preračunava" iz zlatnih franaka u Posebna prava vučenja (*Special Drawing Rights*) kao novu pouzdanu obračunsku jedinicu. O SDR detaljnije: Velimir Filipović: Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, broj 64/1974, str. 72-75.

²⁹ Članak 5. Visbyjskih pravila. Iako to u Haškim pravilima nije izričito navedeno, i ona se mogu primjenjivati i kada njihova primjena nije obvezna (jer teretnica nije izdana u državi ugovornici) ali stranke tako odluče. U teretnice se tako uvrštava tzv. "Paramount" klauzula kojom se odnosi stranaka podvrgavaju režimu Haških pravila. Uvrštavanjem tzv. "General Paramount" klauzule može se ugovoriti primjena Haško-Visbyjskih pravila.

³⁰ Članak 2.(e) Visbyjskih pravila.

Teretnici je Visbyjskim pravilima dana neoboriva dokazna snaga kada je ona u rukama trećeg savjesnog imatelja.³¹

Vjerojatno najznačajnija izmjena tiče se iznosa granice odgovornosti prijevoznika, osnovice za obračun i obračunske jedinice. Ograničenje od 100 funti sterlinga (u franc. originalu: *livres sterling*) iz Haških pravila po jedinici tereta, Visbyjskim pravilima zamijenjeno je iznosom od 30 franaka po kilogramu tereta ili 10000 franaka po jedinici tereta, s time da se primjenjuje viši iznos, dakle iznos povoljniji za oštećenika.³² SDR Protokolom iz 1979. zlatni franci zamijenjeni su Posebnim pravima vučenja u omjeru 15:1. pa je tako dobiveno ograničenje od 2 SDR po kilogramu, odnosno 666,67 SDR po jedinici tereta.

U primjeni odredaba Haških pravila o ograničenju odgovornosti (st. 5. članka 4. i čl. 9.) izazvale su u praksi dosta dvojbi. Naime, nije bilo jasno da li se pod 100 funti, u kojima je ograničenje bilo izraženo, misli na vrijednost 100 funti u zlatu ili na vrijednost 100 funti britanske službene valute.³³ Do 1931. te dvojbe nije bilo jer je vrijednost 100 funti u zlatu i 100 funti službene valute bila jednaka. Međutim, financijski poremećaji nakon te godine rezultirali su sve većim porastom vrijednosti zlata u odnosu na funtu kao britansku novčanu jedinicu. Tako je postalo iznimno bitno razjasniti radi li se o funti u zlatu ili o funti kao britanskoj službenoj valuti budući da bi se prihvaćanjem prve varijante (vrijednost 100 funti u zlatu) granica odgovornosti bila mnogostruko viša nego u slučaju prihvaćanja druge varijante (100 funti kao službena britanska valuta). Britanska sudska praksa stala je na stajalište da se radi o ograničenju u 100 funti sterlinga prema vrijednosti u zlatu.³⁴

Upravo navedena dvojba bila je osnovnim razlogom za napuštanje funte kao obračunske jedinice za ograničenje odgovornosti u Visbyjskom protokolu i uvođenje zlatnog Poincaré franka. Nakon sporazuma članica Međunarodnog monetarnog fonda 1974. da se zlato prestane upotrebljavati kao osnovica vrijednosti tečaja pojedinih valuta i uvođenja Posebnih prava vučenja, bilo je potrebno ponovno revidirati Haška pravila kako su izmijenjena Visbyjskim pravilima, što je i učinjeno 1979. godine donošenjem novog Protokola.

Kako su oba Protokola stupila na snagu, može se pomisliti da je time otklonjena dvojba u pogledu primjene spornih 100 funti u zlatu kao ograničenja iz samih Haških pravila. No, to ne mora uvijek biti tako. Dokaz za to može se naći u sudskoj praksi

³¹ Članak 1 (1) Visbyjskih pravila.

³² Franak znači Poincaré franak - jedinicu koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata čistoće 900/1000. Preračunavanje te vrijednosti u valutu isplate provodi se prema pravu suda pred kojim se vodi spor.

³³ Vrijednost 100 zlatnih funti iz 1924. bila je jasno definirana prema Zakonu o kovanju novca iz 1870. kao količina od 798.805 grama zlata finoće 916,66 što odgovara težini od 732,238 grama čistog zlata.

³⁴ U sporu *Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd.*, Lloyd's Law Reports (1954) 1, p. 321. sudac Devlin između ostalog kaže: "...granica odgovornosti izražena je u čl. 4. i ona iznosi 100 funti no to treba vezati s čl. 9. koji propisuje da se ta svota treba uzeti kao vrijednost u zlatu..."

utvrđenoj nakon donošenja Visbyjskog, odnosno SDR protokola. U glasovitoj presudi "Rosa S"³⁵ iz 1988. godine britanski Pomorski sud je stao na stajalište da je granica odgovornosti iz Haških pravila granica od 100 funti u zlatnoj vrijednosti, što je značilo iznos od 6630 engleskih funti (oko 11 000 US\$) po jedinici tereta. To *de facto* znači neograničenu odgovornost.³⁶

Nadalje, u sporu *Brown Boverly (Australia) Pty Ltd v Baltic Shipping Company*³⁷ iz 1989. Haška pravila su se primjenjivala temeljem Paramount klauzule, dakle na osnovi sporazuma stranaka. Australijski sud je stao na stajalište da ograničenje iznosi 100 funti vrijednosti u zlatu, što znači gotovo 14 000 AUS\$, odnosno oko 11 000 US\$.³⁸ Isto je stajalište zauzeo i britanski sud (*Privy Council*) u sporu *Dairy Containers v. Tasman Orient Line ("Tasman Discoverer")* iz 2004. godine, odlučujući o žalbi protiv odluke novozelandskog Žalbenog suda. Usporedbe radi, prema Visbyjskih pravilima iz 1968. kako su izmijenjena SDR Protokolom iz 1979. granica odgovornosti iznosi oko 1 000 US\$.³⁹

Dakle, prema sudskoj praksi, kada se primjenjuje tekst Haških pravila iz 1924. (bez naknadnih izmjena) tada je granica odgovornosti 10 puta viša nego li granica koja vrijedi u slučaju primjene Haških pravila kako su ona izmijenjena Vysbijskim, odnosno SDR Protokolom.

Pogrešno je mišljenje da je dovoljno ratificirati Visbyjski, odnosno SDR Protokol kako bi se u svim slučajevima onemogućila primjena neizmijenjenih Haških pravila i tako izbjegla primjena opisanih previsokih granica odgovornosti. Treba imati na umu da su Haška pravila iz 1924., Visbyjski protokol iz 1968. i SDR Protokol iz 1979. s obzirom na države koje su njihove stranke, međusobno odvojeni međunarodni ugovori. Depozitar (Vlada Belgije) zasebno vodi listu stranaka za svaki od tri navedena ugovora. Prema čl. 6., st. 1. Protokola iz 1968. odnosno čl. VIII., st. 2. SDR Protokola iz 1979. Haška pravila iz 1924. i navedeni protokoli smatrat će se jedinstvenim instrumentom *samo između stranaka Protokola*. Na žalost, sve stranke Haških pravila *nisu ujedno i stranke Protokola iz 1968., odnosno Protokola iz 1979.* Neke od država koje su ratificirale Haška pravila (npr. Njemačka,⁴⁰ Cipar, SAD, Turska, Slovenija i mnoge

³⁵ *Lloyd's Law Reports* (1988) 2, p. 574. V. Velimir Filipović: Jugoslavija bi trebala što prije ratificirati Visbyjska pravila, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (Vol. 30), br. 119/120 - 3/4 (1988), str. 219-226.

³⁶ U navedenom slučaju radilo se o prijevozu robe na temelju teretnice iz Italije, koja je stranka Haških pravila, do Mombase u Keniji.

³⁷ *Australian Law Reports* (1989) 93, str. 171.

³⁸ Podrobnije o toj presudi: F.M. Hannah, Adoption of the Hamburg Rules in Australia and New Zealand, (1992) *Maritime Law of Australia and New Zealand Journal*, Part 1, str. 40., bilješka 35.

³⁹ Vrijednost je određena s obzirom na vrijednost 1 SDR prema 1 US\$ na dan 5. ožujka 2007., prema tečaju Međunarodnog monetarnog fonda, www.imf.org (1 SDR = 1,5 US\$).

⁴⁰ Kritički o tome u pogledu Njemačke, v. Rolf Herber, *op.cit.*, str. 61.

druge) nikada nisu na međunarodnoj razini ratificirale ni Visbyjski ni SDR Protokol. One to nisu morale učiniti budući da se radi o pravno odvojenim međunarodnim ugovorima. Kao dokaz tome svjedoči i odredba čl. 7. Visbyjskog protokola prema kojoj se otkaz Haških pravila ne može tumačiti kao otkaz Haških pravila kako su izmijenjena Visbyjskim protokolom. *Prema svim državama koje su stranke Haških pravila a nisu stranke Visbyjskog i SDR Protokola sve ostale zemlje koje su stranke Haških pravila dužne su primjenjivati ta Haška pravila, bez obzira jesu li te ostale zemlje ratificirale Visbyjski protokol, odnosno SDR Protokol. Takva dužnost postoji i za Republiku Hrvatsku.* Takav zaključak proizlazi iz odredbe čl. 30., st. 4. t. (b) Bečke konvencije o pravu ugovora iz 1969., koje je Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji. Navedena odredba propisuje da, u slučaju kada ugovorne strane kasnijeg međunarodnog sporazuma (u našem slučaju Visbyjski odnosno SDR Protokol) ne uključuje sve stranke ranijeg sporazuma (u našem slučaju Haška pravila) tada se između države stranke svih sporazuma i države stranke samo jednog od tih sporazuma, međusobna prava i obveze određuju prema sporazumu kojega su obje države stranke - dakle, u našem primjeru to su Haška pravila. Štoviše, čl. 40., st. 4. Bečke konvencije izričito određuje da sporazum o izmjeni mnogostranog ugovora ne veže države koje su već stranke toga ugovora, a koje ne postanu stranke sporazuma kojim se taj ugovor mijenja, nego se na te države primjenjuje opisana odredba čl. 30., st. 4. t. (b) Bečke konvencije.⁴¹ To zapravo znači da hrvatski sud mora primijeniti Haška pravila na teretnice izdane u državi stranci samo Haških pravila. Isto tako, sud države stranke samo Haških pravila će primijeniti Haška pravila na teretnice izdane u Republici Hrvatskoj, budući je naša zemlja još uvijek stranka Haških pravila.⁴² Kako je, dakle, primjena Haških pravila od strane suda države stranke Haških pravila obvezna u pogledu svih teretnica izdanih u drugoj državi ugovornici Haških pravila, moguće je da se kod ugovora o prijevozu stvari kod kojih je teretnica izdana u Hrvatskoj primjenjuje praktično neograničena odgovornost prijevoznika iz Haških pravila, sukladno prevladavajućoj sudskoj praksi. To je moguće usprkos činjenici da je Hrvatska ratificirala Visbyjska pravila, odnosno SDR Protokol.⁴³

⁴¹ Podrobnije o rješenju tog problema u Bečkoj konvenciji: Vesna Crnić-Grotić, *Pravo međunarodnih ugovora*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., str. 81.-104. i 181.-198.

⁴² Oprezniji prijevoznik zbog navedenog može ocijeniti rizičnim izdavati teretnice u Republici Hrvatskoj jer to može dovesti do primjene za njega visokih, dakle nepovoljnih granica odgovornosti iz Haških pravila.

⁴³ U opisanom slučaju, imajući u vidu višu granicu odgovornosti prema Haškim pravilima u odnosu na niže granice iz Visbyjskog, odnosno SDR Protokola, odstupanje od obvezne primjene Haških pravila u korist primjene pravila iz spomenutih Protokola bilo bi nedopušteno i zato što bi se moglo tumačiti da su time ugovorne strane umanjile odgovornost prijevoznika u odnosu na odredbe Haških pravila pa se takva ugovorna klauzula smatra ništavom i bez učinka temeljem odredbe čl. 3., st. 8. Haških pravila. Treba upozoriti i na članak. 6., st. 2. Visbyjskih pravila iz 1968. koji određuje da stranke toga Protokola *nisu dužne* primjenjivati njegove odredbe na teretnice koje su izdane u državi koja je stranka Haških pravila iz 1924. ali nije stranka Protokola. Time se nikako ne dira u obvezu države stranke i Haških pravila i Visbyjskih pravila da primjenjuje odredbe Haških pravila na teretnicu izdanu u drugoj državi ugovornici samo Haških pravila. Takva obveza proizlazi iz odredbe čl. 10. Haških pravila.

Jedini način da se takva mogućnost otkloni jest otkazivanje Haških pravila. Tada bi Hrvatska bila u situaciji da je obvezana samo Vysbyjskim, odnosno SDR Protokolom, uz primjenu jasne granice od 2 SDR po kilogramu mase tereta, odnosno 666,67 SDR po jedinici tereta.⁴⁴ Varijanta po kojoj bi Hrvatska bila obvezana samo Visbyjskim i SDR Protokolom a ne i izvornim Haškim pravilima pravno je bez sumnje moguća i dopuštena. To dokazuje i čl. 7. Visbyjskog protokola koji određuje da se otkaz Haških pravila iz 1924. ne može tumačiti kao otkaz Haških pravila kako su ona izmijenjena Visbyjskim pravilima.⁴⁵

Za opisanu varijantu su se odlučile vodeće pomorske zemlje: Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske, Danska, Norveška, Švedska, Italija, Finska, Australija, Nizozemska, Japan. Sve su te zemlje otkazale Haška pravila kada su se odlučile obvezati Visbyjskim odnosno SDR Protokolom. Većina njih to je vremenski uskladila tako da je datum stupanja na snagu otkaza Haških pravila poklopio s datumom stupanja na snagu njihovog pristupanja Visbyjskom odnosno SDR Protokolu. Osim toga, neke druge zemlje nikad nisu pristupile Haškim pravilima u originalnoj verziji nego samo Visbyjskim pravilima kako su izmijenjena odredbama SDR Protokola.⁴⁶ To su: Luksemburg, Grčka, Meksiko, Novi Zeland i Ruska Federacija. Kod svih navedenih pomorskih zemalja očita je izražena želja da na međunarodnoj razini ne budu vezane manjkavim i u primjeni dvojbena Haškim pravilima iz 1924.

2.2. Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika⁴⁷

Materija općeg ograničenja odgovornosti brodovlasnika još je jedno područje koje je nekoliko puta bilo predmet međunarodne unifikacije.⁴⁸ Tako su redom doneseni sljedeći međunarodni ugovori koji uređuju ovo pitanje:

⁴⁴ Dodajmo ovome da rješenja Pomorskog zakonika Republike Hrvatske (*Narodne novine* broj 181/2004) u pogledu ograničenja odgovornosti prijevoznika za štete na teretu odgovaraju rješenjima Visbyjskog i SDR Protokola. Dakle, otkazivanjem Haških pravila postiglo bi se i potpunije usklađenje pravnog uređenja na međunarodnoj i nacionalnoj razini.

⁴⁵ O pitanju mogućeg otkazivanja Haških pravila od strane Republike Hrvatske već je bilo promišljanja u našoj pravnoj literaturi: Dorotea Ćorić, Hrvatska treba otkazati Haška pravila - da ili ne?, *Vladavina prava*, god. 2, broj 5 (1998), str. 17-26.

⁴⁶ To im omogućuju članci VI i VII SDR Protokola iz 1979.

⁴⁷ Za potrebe ovog rada, izraz "brodovlasnik" obuhvaća i sve druge osobe koje prema primjenjivim konvencijama i nacionalnim propisima imaju pravo na ograničenje svoje odgovornosti.

⁴⁸ Opće ograničenje odgovornosti brodovlasnika znači ukupno, globalno ograničenje za sve tražbine za koje brodovlasnik može odgovarati a koje nastanu iz jednog štetnog događaja. Taj je institut iznimno važan u pogledu održivosti i osigurljivosti broderskog poduzetništva. Podrobnije o materiji općeg ograničenja odgovornosti: Patrick Griggs, Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Third edition, LLP, London, Hong Kong, 1998; Patrick Griggs, *Limitation of liability for maritime claims: the search for international uniformity*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (1997), Part 3, August 1997, p. 369-378; V. Fi-

1. Međunarodna konvencija za ujednačenje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924.;
2. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957.;
3. Protokol iz 1979. o izmjenama i dopunama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957.;
4. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.;
5. Protokol iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Dakle, postoji pet međunarodnih ugovora koji uređuju materiju općeg ograničenja odgovornosti brodovlasnika. Dakako, nisu svi jednako uspješni ali to nikako ne znači da je neki od njih “bolji” a drugi “lošiji” niti da je neki pravičniji u odnosu na drugi. Svaka država ima suvereno pravo odlučiti kojim međunarodnim ugovorom se želi obvezati.⁴⁹ Ni danas se ne može ustvrditi da je bilo koji od novijih međunarodnih ugovora uspio u cijelosti zamijeniti starije.⁵⁰ U tom smislu, teško se može iskazati zadovoljstvo stupnjem unifikacije pravnog uređenja ovog instituta.

Republika Hrvatska obvezana je Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.⁵¹ i njezinim Protokolom iz 1996.⁵² Prema tome, i u ovom slučaju Hrvatska je obvezana s dva međunarodna ugovora koji uređuju istu materiju. Pri tome valja naglasiti da Protokol iz 1996. bitno mijenja Konvenciju iz 1976. Na ovom mjestu istaknimo da se tim Protokolom granice odgovornosti povisuju za oko 240% u odnosu na granice propisane Konvencijom iz 1976.⁵³ Posebno je značajna izmjena

lipović: Opće ograničenje odgovornosti u plovidbenom pravu, u: Saobraćajno pravo, Naučna knjiga, Beograd, 1990.; Aleksandar Bravar, Međunarodna unifikacija općeg ograničenja odgovornosti brodarka i naše pravo, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, broj 100, str. 25-42., Ivo Grabovac: *Ogledi o odgovornosti brodarka*, Književni krug, Split, 1997.

⁴⁹ U sudskoj praksi takav je stav izražen u odluci engleskog Žalbenog suda u sporu *The Herceg Novi, Lloyd's Law Reports* (1998) 2 str. 454. Podrobnije: Jasenko Marin, Opće ograničenje odgovornosti i doktrina *forum non conveniens*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 39 (1997), broj 153-154, str. 37.-51.

⁵⁰ Primjerice, Konvencija iz 1976. u članku 17. propisuje da ta Konvencija ukida Konvenciju iz 1924. i Konvenciju iz 1957. *ali samo u pogledu odnosa između država koje su se obvezale Konvencijom iz 1976.* (naglasio J.M.).

⁵¹ Konvencija je objavljena u *Narodne novine Međunarodni ugovori*, broj 2/1992. Hrvatska je na međunarodnoj razini obvezana ovom Konvencijom od 1. lipnja 1993. Konvencijom je na dan 31.01.2007. bilo obvezano 47 država (uključujući Hrvatsku). Pregled država ugovornica: www.imo.org, stranica posjećena 21.02.2007.

⁵² Protokol iz 1996. objavljen je u: *Narodne novine Međunarodni ugovori*, broj 12/2005. Uz Hrvatsku, Protokolom iz 1996. na datum 31.01.2007. obvezane su još 23 države. Pregled država ugovornica: www.imo.org, stranica posjećena 21.02.2007.

⁵³ O novinama Protokola podrobnije: Jasenko Marin, Treba li Republika Hrvatska pristupiti Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., *Zbornik Pravnog Fakulteta u*

koja se tiče granice odgovornosti za tražbine zbog smrti i tjelesne ozljede putnika. Naime, Konvencija iz 1976. u čl. 7., st. 1. propisuje da za navedene štete brodovlasnik odgovara do granice od 46 666 SDR pomnoženih brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti na osnovi brodske svjedodžbe, ali najviše do iznosa od 25 milijuna SDR. Protokol iz 1996. određuje granicu odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 175 000 SDR pomnoženo brojem putnika koje je brod prema brodskoj svjedodžbi ovlašten prevoziti, uz ukidanje “konačne” granice odgovornosti od 25 milijuna SDR, koja je postojala u Konvenciji iz 1976.⁵⁴ Ta je izmjena svakako opravdana.

Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. godine⁵⁵ uskladio je granice odgovornosti brodar za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika s odredbama Protokola iz 1996. Međutim, u pogledu ostalih tražbina Pomorski zakonik je i nadalje ostao pri granicama propisanim Konvencijom iz 1976.⁵⁶ Prema tome, postoji nesuglasje između Protokola iz 1996. i odredaba Pomorskog zakonika u pogledu ograničenja odgovornosti za sve tražbine za koje brodar može ograničiti svoju odgovornost, uz izuzetak tražbina za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika. Radi izjednačavanja rješenja koja se primjenjuju na međunarodnoj i nacionalnoj razini, valjalo bi u budućnosti otkloniti to nesuglasje cjelovitim preuzimanjem rješenja Protokola iz 1996.

Slično kao kod konvencija i protokola koji uređuju prijevoz stvari, o kojima je bilo riječi u prethodnom poglavlju rada, tako su i Konvencija iz 1976. i Protokol iz 1996. dva zasebna, odvojena instrumenta s obzirom na države koje su se njima obvezale. Protokol iz 1996. u čl. 9., st. 4. propisuje da ni jedna odredba toga Protokola ne utječe na obveze države koja je stranka i Konvencije i Protokola s obzirom na stranku Konvencije ali ne i Protokola. Prema tome, Hrvatska je i nadalje u obvezi primjenjivati (neizmijenjene) odredbe Konvencije iz 1976. prema svim onim državama koje su stranke Konvencije iz 1976., a nisu stranke Protokola iz 1996.⁵⁷

Zagrebu, broj 53 (1) (2003) str. 75.-94.

⁵⁴ Opisane izmjene u pogledu granica odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika sadržane su u čl. 4. Protokola iz 1996. Protokol iz 1996. daje mogućnost da države predvide i višu granicu odgovornosti za ove štete pa čak i da odredbama svojeg nacionalnog prava predvide neograničenu odgovornost.

⁵⁵ *Narodne novine* 181/2004.

⁵⁶ V. čl. 391. i 392. Pomorskog zakonika.

⁵⁷ Isti zaključak slijedi iz već opisanih odredaba Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora koja, uređujući pitanje uzastopnih ugovora, u čl. 30. st. 4. (b) propisuje da u odnosima između države stranke obaju ugovora i države stranke samo jednog od tih ugovora, ugovor kojega su stranke obje države uređuje njihova uzajamna prava i obveze. U članku 40. Bečke konvencije, koji uređuje izmjenu mnogostranih ugovora, u st. 4. izričito je određeno da sporazum o izmjeni mnogostranog ugovora ne veže države koje su već stranke toga ugovora a koje ne postanu stranke sporazuma kojim se taj ugovor mijenja, nego se na te države primjenjuje opisana odredba čl. 30., st. 4. t. (b). Dakle, ista situacija i isto rješenje kao kod primjene Haških pravila iz 1924. i/ili Visbyjskog odnosno SDR Protokola, *supra*, t. 2.1.

Republika Hrvatska ocijenila je prihvatljivim rješenja Protokola iz 1996. pa se tim Protokolom obvezala na međunarodnoj razini. S obzirom na to, teško je braniti tezu da su Hrvatskoj i nadalje prihvatljiva rješenja Konvencije iz 1976. s višestruko nižim granicama odgovornosti u odnosu na granice predviđene Protokolom iz 1996. Logično bi bilo otkazati Konvenciju iz 1976. i ostati obvezan samo Protokolom iz 1996. Važno je naglasiti da se među strankama Protokola iz 1996. taj Protokol i Konvencija iz 1976. smatraju i tumače kao jedinstven instrument.⁵⁸ Dakle, u slučaju otkazivanja Konvencije iz 1976., Hrvatska bi, kao zemlja stranka Protokola koja nije stranka Konvencije iz 1976. u odnosu spram drugih država stranaka Protokola iz 1996. bila vezana odredbama Konvencije iz 1976. *kako je ona izmijenjena Protokolom iz 1996.* i to bez obzira jesu li te druge države ujedno i stranke Konvencije iz 1976.⁵⁹ Međutim, u odnosu spram drugih država koje su stranke samo Konvencije iz 1976. ali ne i Protokola iz 1996., Hrvatska ne bi bila vezana neizmijenjenim odredbama te Konvencije.⁶⁰

Za opisanu varijantu su se odlučile sljedeće države koje su ratificirale Protokol iz 1996. uz istodobno otkazivanje Konvencije iz 1976.: Danska, Finska, Njemačka, Japan, Norveška, Španjolska, Švedska, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske.⁶¹

2.3. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem⁶²

I na području uređenja prijevoza putnika i prtljage morem do sada je doneseno više međunarodnih ugovora:

1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika i prtljage morem, iz 1961.;
2. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967.;
3. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974.;
4. Protokol Atenske konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1976.;

⁵⁸ Arg. iz čl. 9., st. 1. Protokola iz 1996.

⁵⁹ Arg. iz prvog dijela odredbe čl. 9., st. 2. Protokola iz 1996.

⁶⁰ Arg. iz drugog dijela odredbe čl. 9., st. 2. Protokola iz 1996.

⁶¹ U tu skupinu valja ubrojiti i Farske Otoke. Uz Republiku Hrvatsku, zemlje stranke i Konvencije iz 1976. i Protokola iz 1996. su: Albanija, Australija, Bugarska, Cipar, Jamajka, Maršalovi Otoci, Sv. Lucia, Samoa, Sierra Leone, Sirija i Tonga. Stanje se odnosi na datum 31.01.2007. Podrobnije: www.imo.org stranica posjećena 21.02.2007.

⁶² O ugovorima o prijevozu putnika i prtljage morem, podrobnije: Jasenko Marin, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2005.

5. Protokol o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage, iz 1990.;

6. Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002.

Prva navedena Konvencija iz 1961. o prijevozu putnika je doduše na snazi ali obvezuje mali broj država.⁶³ Konvencija iz 1967. o prijevozu prtljage nikada nije stupila na snagu.

Od drugih navedenih međunarodnih ugovora (tzv. Atenski sustav) na snazi su: Atenska konvencija iz 1974. te njezin Protokol iz 1976. (tzv. SDR Protokol).⁶⁴

Atenska konvencija iz 1974. propisuje da se odgovornost prijevoznika (i drugih osoba koje prema toj Konvenciji mogu odgovarati) za smrt i tjelesne ozljede putnika temelji na načelu dokazane krivnje, osim kada su smrt ili tjelesna ozljeda nastali zbog brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije, požara i mane broda, kada se odgovornost prijevoznika zasniva na pretpostavljenoj krivnji. Odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika je ograničena i to, sukladno Protokolu Atenske konvencije iz 1976. na iznos od 46 666 SDR.⁶⁵

Protokol iz 1990. koji bitno podiže granice odgovornosti prijevoznika, nije stupio na snagu na međunarodnoj razini⁶⁶

Protokol iz 2002. je unio korjenite promjene u sustav Atenske konvencije, osobito u pogledu odgovornosti prijevoznika za fizički integritet putnika kao i u pogledu granica odgovornosti. Ako je smrt ili tjelesna ozljeda putnika posljedica pomorske nezgode

⁶³ Konvencija je na snazi od 4. lipnja 1965. a njezine stranke su: Alžir, Haiti, Iran, Kuba, Malgaška Republika, Maroko, Peru, Švicarska, Tunis, Ujedinjena Arapska Republika, Zair. Podrobnije: www.diplomatie.be/en/treaties/treatiesdetail.asp?TEXTID=988.

⁶⁴ Atenskom konvencijom iz 1974. obvezale su se 34 države, a Protokolom Atenske konvencije iz 1976. obvezalo se 27 država. Podrobnije: www.imo.org. Atenska konvencija primjenjuje se samo kada se radi o međunarodnom prijevozu (to znači prijevoz u kojem se, prema ugovoru o prijevozu, polazište i odredište nalaze u dvije različite države, ili u jednoj državi ako se, prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe usputna luka nalazi u drugoj državi). Osim pretpostavke međunarodnog prijevoza, za primjenu Atenske konvencije potrebno je da se ispuni bar jedna od sljedećih pretpostavki: 1. da se polazište ili odredište, prema ugovoru o prijevozu, nalazi u državi ugovornici; 2. da brod vije zastavu države ugovornice ili je upisan u upisnik brodova države ugovornice; 3. da je ugovor o prijevozu sklopljen u državi ugovornici.

⁶⁵ U tekstu same Atenske konvencije iz 1974. ta je odgovornost bila izražena u Poincaré francima i iznosila je 700 000 po putovanju. Prema Atenskoj konvenciji, za ručnu prtljagu putnika prijevoznik odgovara na istim temeljima kao i za povredu putnikova tjelesnog integriteta, dok je odgovornost za predanu prtljagu utemeljena na principu pretpostavljene krivnje. Odgovornost za prtljagu također je konvencijskim odredbama ograničena.

⁶⁶ Protokol iz 1990. je povisio granicu odgovornosti prijevoznika za tjelesni integritet putnika – 175 000 SDR po putovanju. U Atenskoj Konvenciji iz 1974. kako je ona izmijenjena Protokolom iz 1976. ta granica iznosila je 46 666 SDR. Protokol iz 1990. uredio je i postupak prešutnog prihvata (*tacit acceptance procedure*) za daljnje izmjene granica odgovornosti prijevoznika za putnike i prtljagu. Svoju spremnost da se obvežu Protokolom iz 1990. iskazali su Albanija, Hrvatska, Egipat, Luksemburg., Španjolska i Tonga. Za stupanje na snagu, sukladno čl. 5. toga Protokola, potrebno je polaganje 10 isprava o pristupanju.

(brodolom, prevrnuće broda, sudar, nasukavanje, eksplozija, požar mana broda), tada prijevoznik za štetu odgovara objektivno do granice od 250 000 SDR a za eventualni iznos štete preko tog iznosa, pa sve do 400 000 SDR po putniku i štetnom događaju, prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.⁶⁷ Ako smrt ili tjelesna ozljeda putnika nije posljedica pomorske nezgode, tada prijevoznik odgovara na temelju dokazane krivnje do iznosa od 400 000 SDR po putniku i štetnom događaju.⁶⁸

Iako se očekivalo da će Protokol iz 2002. stupiti na snagu ubrzo nakon njegova donošenja, prijevoznici i osiguratelji iskazali su nezadovoljstvo uređenjem odgovornosti za štetu koja je prouzročena terorizmom i ratnim rizicima uopće. Ukazali su da tržište teško može izdržati visoke granice odgovornosti predviđene Protokolom Atenske konvencije iz 2002.⁶⁹ To je usporilo, ako ne i dovelo u pitanje, stupanje na snagu Protokola iz 2002. U tom smislu, Pravni odbor IMO-a je u listopadu 2006. izradio Vodič za implementaciju Atenske konvencije iz 2002. kako bi otklonio zapreke za prihvaćanje Protokola 2002.⁷⁰ Za sada su se Protokolom Atenske konvencije iz 2002. obvezale svega četiri zemlje.⁷¹

Republika Hrvatska je obvezana na međunarodnoj razini Atenskom konvencijom iz 1974. kako je ona izmijenjena Protokolom iz 1976. Iako je Hrvatska položila ispravu o pristupanju i Protokolu Atenske konvencije iz 1990. on našu zemlju ne obvezuje jer nisu ispunjeni uvjeti za njegovo stupanje na snagu na međunarodnoj razini.⁷²

Rješenja Pomorskog zakonika iz 2004. u pogledu granica odgovornosti odgovaraju rješenju Protokola Atenske konvencije iz 1990. Granice odgovornosti predviđene Protokolom iz 1990. su, kako smo opisali, više od granica iz Atenske konvencije kako je izmijenjena Protokolom iz 1976. Takva situacija zapravo znači da trenutno Hrvatska, u pogledu ugovora o prijevozu putnika i prtljage, ima uređenje odgovornosti prijevoznika kod međunarodnog prijevoza koje je za prijevoznika povoljnije u odnosu na uređenje te odgovornosti kod unutarnjeg prijevoza.

⁶⁷ Protokol iz 2002. čak dopušta državama da ugovore i višu granicu odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, pa čak i da propišu neograničenu odgovornost.

⁶⁸ Protokol iz 2002. unio je i druge novine, kao što su uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 250 000 SDR te direktna tužba protiv osiguratelja radi naknade štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika. Podrobnije: Marija Pospišil-Miler, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 43 (2004), br. 158, str. 227.-262.

⁶⁹ Podrobnije: Marija Pospišil-Miler, Granice odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i ozljede putnika po novom Pomorskom zakoniku u odnosu na rješenja na međunarodnoj razini, *Savjetovanje Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Zbornik radova, Rijeka, 2005., str. 107.-127.

⁷⁰ *IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention*, dostupno na www.imo.org.

⁷¹ To su Albanija, Latvija, Sv. Kitts and Nevis, i Sirija.

⁷² *Supra*, bilješka br.66. Atenska konvencija iz 1974. i njezini Protokoli iz 1976. i 1990. objavljeni su u: *Narodne novine Međunarodni ugovori*, broj 2/1997.

Takva situacija sigurno nije poželjna. Do promjene bi moglo doći ako Protokol Atenske konvencije iz 2002. stupi na snagu, osobito ako mu pristupi Europska unija.⁷³ Tada bi i Hrvatska, kada postane članica Europske unije, zapravo bila dužna obvezati se tim Protokolom. To za sobom povlači obvezu otkazivanja Atenske konvencije i Protokola iz 1976., odnosno 1990.⁷⁴ U tom slučaju bi bilo poželjno da se i rješenja Pomorskog zakonika usklade s rješenjima Protokola iz 2002. godine. No, dok se ne razriješe dvojbe oko šire prihvatljivosti rješenja Protokola iz 2002. na međunarodnoj razini, čini se da nema razloga žuriti s hrvatskim pristupanjem tome međunarodnom ugovoru.⁷⁵

3. ZAKLJUČAK

Iz razloga koji su navedeni u ovome radu očito je da, usprkos postojanju brojnih konvencija i protokola, još uvijek ni približno nije ostvaren željeni stupanj unifikacije pomorskog prava. Ugovori o prijevozu stvari i putnika kao i institut općeg ograničenja odgovornosti brodovlasnika samo su primjeri koji govore u prilog ovoj tezi. Pokazalo se da donošenje novih konvencija i protokola samo po sebi neće popraviti takvo stanje. Naprotiv, “nagomilavanje” međunarodnih ugovora koji uređuju isto pitanje udaljava nas od toga cilja. Uz pažljivi odabir materije koja je uopće pogodna za to da bude uspješno uređena konvencijom odnosno protokolom, vrlo je važno da se uskladi prihvaćanje novih unifikacijskih rješenja i istovremeno napuštanje onih starijih, u praksi nezadovoljavajućih rješenja.

U tom kontekstu valja “strateški” odrediti i postupanje Republike Hrvatske u pogledu obvezivanja pomorskim konvencijama i protokolima. Hrvatska treba biti obvezana samo onim međunarodnim ugovorima za koje se ocijeni da je to u skladu s njezinim interesima. Pri zaštiti svojih interesa Hrvatska vjerojatno neće uvijek biti u stvarnosti

⁷³ Europska unija je već poduzela određene korake u cilju prihvaćanja Protokola iz 2002. godine, u smislu da je još u lipnju 2003. Europska komisija podnijela prijedlog Odluke o prihvaćanju Protokola iz 2002. godine od strane Europske unije uz prijedlog da i sve države članice Europske unije postanu stranke Protokola iz 2002. i to prije kraja 2005. godine, vidi: Commission of the European Communities: Proposal for a Council Decision COM (2003)375 final, 24.06.2002., dostupno na: www.europarl.eu, stranica posjećena dana 20.02.2007. No, zbog problema uočenih nakon donošenja navedenog Protokola iz 2002., postupak po toj odluci je “usporen”.

⁷⁴ Protokol Atenske konvencije iz 2002. u čl. 17., st. 5. propisuje da države koje se žele obvezati Protokolom iz 2002. moraju otkazati Atensku konvenciju iz 1974. i njezine Protokole iz 1976. i 1990., s učinkom otkazivanja od datuma kada Protokol iz 2002. stupi na snagu.

⁷⁵ Međutim, ako se u budućnosti pokaže izvjesnim da nema izgleda za skoro stupanje na snagu Protokola Atenske konvencije iz 2002., a ni Protokola iz 1990., mišljenja sam da bi trebalo otkazati Atensku konvenciju iz 1974. i pripadajuće Protokole tako da Hrvatska više ne bude obvezana međunarodnim ugovorima koji predviđaju granice odgovornosti za putnike i prtljagu koje su odviše niske i time za Hrvatsku neprihvatljive, osobito kad se ima u vidu da Hrvatska u svom nacionalnom propisu, Pomorskom zakoniku, predviđa višestruko više granice odgovornosti.

potpuno “slobodna” u odlučivanju. Primjerice, s obzirom na želju ulaska u Europsku uniju, Hrvatska će morati (zapravo već sad mora) uvažavati odredbe prava Europske unije i pridonositi provedbi prometne politike Europske unije. U okvirima ovog rada, takav je primjer odluka o budućem obvezivanju Protokolom Atenske konvencije iz 2002.

U cilju pojednostavljenja pravnog uređenja i postizanja pravne sigurnosti, treba izbjegavati biti strankom više ugovora koji uređuju isto pitanje. Ako Hrvatska ustanovi da joj je rješenje nekog pomorskog međunarodnog ugovora prihvatljivo pa se odluči njime obvezati, valja otkazati onaj ugovor koji sadrži drugačija rješenja. Kada govorimo o primjerima prikazanim u ovome radu, smatram korisnim i opravdanim da Hrvatska otkáže Haška pravila iz 1924. i Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. jer je već obvezana novijim protokolima na spomenute konvencije, koji sadrže drugačija, za Hrvatsku očito prihvatljiva rješenja.

Samu odluku o obvezivanju nekom konvencijom ili protokolom ne treba donositi ishitreno nego nakon temeljite stručne rasprave o tome hoće li takav potez pridonijeti ostvarenju unapređenja nekog segmenta hrvatskog pomorstva. Pri tome važnu savjetodavnu ulogu može imati Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, koje u tom smislu može pomoći nadležnim državnim tijelima.

Konačno, valja svesti na najmanju mjeru postojanje različitog pravnog uređenja istih pitanja na nacionalnoj i međunarodnoj razini. U cilju pojednostavljenja pravnog uređenja i povećanja pravne sigurnosti, poželjno je (iako ne i obvezno) da odredbe Pomorskog zakonika odgovaraju rješenjima međunarodnih pomorskih ugovora koja su za Hrvatsku prihvatljiva.

Summary:

*INTERNATIONAL CONVENTIONS AND PROTOCOLS
AS SOURCES OF CROATIAN MARITIME LAW*

The lack of uniformity is a major problem of international maritime law. In this paper the author analyses the level of unification achieved in respect of three important subjects: carriage of goods by sea, limitation of shipowner's liability and carriage of passengers by sea. The author points out main obstacles for achieving wider acceptance of maritime conventions and protocols relating to these topics. He also makes some proposals for overcoming and reducing such obstacles.

Special attention is devoted to the conventions and protocols ratified by the Republic of Croatia. The author suggests that Croatia should denounce the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules 1924) as well as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, (LLMC 1976) remaining the party only to their respective protocols (Visby Protocol 1968 and SDR Protocol 1979 amending the Hague Rules; 1996 Protocol amending LLMC). He strongly recommends that substantially similar rules of maritime law should be applicable at the international level as well as at the internal level.

Key words: *unification of maritime law, international conventions and protocols, carriage of goods by sea, global limitation of shipowner's liability, carriage of passengers by sea.*