

# THE IMLI MANUAL ON INTERNATIONAL MARITIME LAW

## Volume II: Shipping Law

**Glavni urednik: David Joseph Attard**

**Urednici: Malgosia Fitzmaurice, Norman A Martínez Gutiérrez,**

**Ignacio Arroyo, Elda Belja**

**Izdavač: Oxford University Press**

**Oxford, 2016, 680 str.**

Ovaj priručnik je rezultat rada Instituta za međunarodno pomorsko pravo (*International Maritime Law Institute*; u nastavku: IMLI), osnovanog 1988. godine. Priručnik je objavljen u okviru obilježavanja 25 godina djelovanja IMLI-a. Glavni urednik priručnika je profesor David Joseph Attard, direktor IMLI-a i sudac Međunarodnog tribunala za pravo mora u Hamburgu. Priručnik se sastoji od 3 sveska. Svezak I obrađuje područje prava mora (*The Law of the Sea*), svezak II je fokusiran na pomorsko pravo (*Shipping Law*), dok svezak III analizira pravo zaštite okoliša i pitanja sigurnosne zaštite (*Marine Environmental Law and Maritime Security Law*).

U nastavku se prikazuje svezak II objavljen pod naslovom *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume II: Shipping Law* (u prijevodu: IMLI Priručnik međunarodnog pomorskog prava, Svezak II, Pomorsko pravo, u nastavku: Priručnik). Uz glavnog urednika, profesora Davida Josepha Attarda, urednici ove knjige su Malgosia Fitzmaurice, profesorica međunarodnog javnog prava na Sveučilištu Queen Mary u Londonu, Norman A Martínez Gutiérrez, izvanredni profesor i predavač na IMLI-u, Ignacio Arroyo, partner u odvjetničkom uredu Ramos & Arroyo, Abogados i Elda Belja, predavačica na IMLI-u.

Predgovor knjizi napisao je Koji Sekimizu, Glavni tajnik IMO-a u razdoblju od 2012. do 2015. godine. Ono što ovom Priručniku daje posebnu vrijednost zasigurno je činjenica što su ga pisali znanstvenici i pravni praktičari koji su posebno specijalizirani za pojedina područja pomorskog prava koja se u njemu obrađuju, a neki od njih vodeći su stručnjaci u tim područjima u svjetskim razmjerima.

Priručnik je podijeljen na 23 poglavlja koja su obrađena na 680 stranica. Materija je obrađena sljedećom metodologijom: poseban naglasak stavljen je na analizu međunarodnih instrumenta koji reguliraju pojedina područja pomorskog prava. Tamo gdje takvi instrumenti nisu usvojeni osigurana je sveobuhvatna analiza koja obuhvaća izučavanje modaliteta na koji su način pojedina područja regulirana ili od strane međunarodne pomorske prakse primjerice, korištenjem specifičnih

standardnih ugovornih formulara ili je zakonodavstvo jedne države poslužilo kao uzor drugim državama u reguliranju određenih pitanja.

U prvom poglavlju polazi se od definiranja pojma pomorskog prava, njegovih izvora, te se navode međunarodne organizacije međuvladine i nevladine čije je djelovanje povezano uz pomorsko pravo. Kada je riječ o definiciji, ukazuje se na postojanje različitog pristupa u pravnoj literaturi u pravnim sustavima *common law*-a i *civil law*-a. Naime, dok se u pravnim sustavima *common law*-a smatra kako pojmovi *Maritime Law*, *Shipping Law* i *Admiralty law* pokrivaju isto pravno područje koje obuhvaća privatnopravne aspekte prijevoza morem, kao što su, primjerice, ugovori o iskorištavanju brodova, pomorsko osiguranje i sl., ono se strogo razlikuje i razdvaja od prava mora i oceana (*Law of the Sea* or *Law of the Oceans*) koje izučava javnopravna pitanja povezana uz more, kao što su granice na moru, zone, zaštita morskog okoliša, ribarstvo, itd. S druge strane, u pravnim sustavima *civil law*-a prisutne su tendencije da se pod pojam pomorskog ili plovidbenog prava podvedu svi pravni odnosi privatni, javni, nacionalni i međunarodni koji se odnose na more. Slijedom navedenog, definicija pomorskog prava ovisi o tome radi li se o pravnom sustavu *common law*-a ili *civil law*-a, različitim pravnim školama te mišljenjima pojedinih znanstvenika.

Stajalište autora ovog Priručnika je da dihotomija između pomorskog prava i prava mora nije opravdana jer se oni međusobno prožimaju i nadopunjuju te ih je nemoguće izučavati jednog neovisno o drugom. Čineći dio trilogije posvećene analizi pravnih odnosa povezanih uz more, ovaj je Priručnik fokusiran na pitanja pomorskog imovinskog prava.

U okviru ovog poglavlja također se ističe kako je za neometano odvijanje međunarodne trgovine morskim putem neophodna ujednačenost pravnih pravila, uključujući i ona pomorskog prava, kako materijalnopravnih tako i procesnopravnih pravila. Međunarodne konvencije nedvojbeno su najznačajniji pravni instrumenti za postizanje unifikacije pomorskog prava jer ih potpisuju države i iz njih proizlaze međunarodne obveze. Pored toga ukazuje se na značaj međunarodnih prijevoznih dokumenata koji su privatno-pravnog karaktera, a njihova snaga i autoritet proizlaze iz konsenzusa međunarodne pomorske zajednice o njihovoj primjeni. Ta pravila stranke obvezuju samo ako je njihova primjena izričito ugovorena. U kratkim se crtama razmatraju najznačajniji međunarodni prijevozni dokumenti kao što su York-Antverpenska pravila iz 2004., Incoterms iz 2010., Zajednička pravila za elektroničke teretnice iz 1990., Načela postupanja klasifikacijskih društava iz 1988., Model nacionalnog zakonodavstva o nasilju i piratstvu na moru iz 2001., itd. Ističe se kako su neka od tih pravila (primjerice, York-Antverpenska pravila i Incoterms) postigla veći stupanj unifikacije negoli je to uspjelo mnogim međunarodnim konvencijama.

Sljedeća tri poglavlja posvećena su problematici državne pripadnosti, registracije i vlasništva broda, ugovora o gradnji broda te ugovora o kupnji i prodaji rabljenih brodova. U kontekstu analize problematike državne pripadnosti i registracije brodova upozorava se kako neometan pristup otvorenom moru uživaju samo oni brodovi koji viju zastavu država članica međunarodne zajednice, što je potvrđeno u predmetu *Naim Molvan v Attorney General for Palestine*.<sup>1</sup> Posebno se analiziraju pitanja otvorenih registara koji se pojavljuju još počevši od 50-tih godina prošlog stoljeća i brodarima omogućuju brojne povlastice kao što su izbjegavanje poreza u državama u kojima imaju poslovni nastan, manje troškove za posadu, blaže kontrole i sl. Ipak, posljednjih godina tradicionalno najznačajnije pomorske države, nastoje pridobiti natrag svoje brodove iz otvorenih registara tako što im se dopušta privremena registracija pod zastavama drugih država, primjerice za vrijeme trajanja ugovora o zakupu broda ili te države osnivaju tzv. međunarodne registre osiguravajući brodarima brojne pogodnosti koje im omogućuju i otvoreni registri, s time da oni zadržavaju poveznicu s državom zastave. Analizirajući ugovor o gradnji broda razmatraju se njegovi bitni sastojci, pravna priroda te pravna pitanja koja se otvaraju prilikom raskida tog ugovora od strane kupca ili od strane prodavatelja. Posebna pozornost posvećena je analizi odredbi standardnog obrasca ugovora o gradnji broda pod nazivom *Standard Newbuilding Contract* ("NEWBUILDCON") iz 2008. godine koji je sastavljen u okviru *Baltic and International Maritime Council* (u nastavku: BIMCO). Kao posljedica svjetske gospodarske krize 2008. godine i nekoliko narednih godina došlo je do otkazivanja velikog broja ugovora o gradnji brodova, što je rezultiralo velikim brojem sporova pred arbitražom u Londonu te engleskim sudovima. U tom kontekstu, u okviru ovog poglavlja razmatraju se sporovi koji su posljedica stečaja jedne od ugovornih strana kao što je predmet *Rainy Sky SA v Kookmin Bank*.<sup>2</sup>

U Priručniku se obrađuje i tematika upravljanja brodom (*ship's management*) i njegovog financiranja. Riječ je o gospodarskom upravljanju brodom (ili flotom) koje u pravilu obuhvaća održavanje broda, opremanje potrebnim uređajima i opremom, popunjavanje posadom, osiguranje, ispunjavanje obveza prema državi zastave i državi luke i sl. Gospodarski upravljati brodom može njegov vlasnik ili brodar, ili ono može biti povjereno trećima, odvojenim trgovačkim društvima koja se profesionalno bave pružanjem usluga upravljanja brodom, što je u današnje vrijeme uobičajena praksa. U tom smislu upravljanje brodom od strane trećih definirano je kao profesionalno pružanje usluga od strane trgovačkog društva odvojenog od vlasnika broda ili brodara gdje tzv. profesionalno pružanje usluga podrazumijeva da upravitelj (*ship manager*) pruža usluge korisniku (vlasniku broda) prema uvjetima

---

<sup>1</sup> (1948) AC 351, 369 per Lord Simonds.

<sup>2</sup> (2011) UKSC 50.

propisanim ugovorom i uz naknadu. U nastavku se analiziraju prava i obveze stranaka iz ugovora o upravljanju brodom prema BIMCO-vim standardnim obrascima SHIPMAN i CREWMAN B iz 2009. U ovom poglavlju razmatraju se i vrlo važna pitanja financiranja brodarske djelatnosti. Kreditori su, u načelu, velike međunarodne komercijalne banke. Bilo da je riječ o financiranju kupnje ili gradnje broda ili financiranju pružanja prijevoznih usluga, u oba slučaja brod ima centralnu ulogu kada je riječ o osiguranju kreditorove tražbine. Posebno se obrađuju sredstva osiguranja dugoročnih kredita, s naglaskom na *mortgage* koji se uspoređuje s hipotekom u kontinentalnim pravnim sustavima. Nadalje, analizira se *maritime lien* karakterističan za pravne sustave *common law-a* koji uvijek ima prvenstvo namirenja ispred *mortgage-a*. Analizom zakonodavstava SAD-a, Engleske, Walesa, Francuske i Kine te relevantnih međunarodnih konvencija, prvenstveno Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952., utvrđeno je kako su pravila koja reguliraju namirenje vjerovnika iz vrijednosti ostvarene prodajom broda u velikoj mjeri unificirana.

Sljedeća poglavlja posvećena su pomorskoj sigurnosti te radnim pravima pomoraca. Ukazuje se na značaj dvije specijalizirane agencije Ujedinjenih naroda koje su imale najznačajniju ulogu u unifikaciji pravila o sigurnosti pomorskog prometa. To su Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organisation*, u nastavku: IMO) u okviru koje je potpisano više od četrdeset međunarodnih konvencija, doneseno je nekoliko stotina kodeksa i preporuka koje pokrivaju sve aspekte vezane uz sigurnost brodova i Međunarodna organizacija rada (*International Labour Organisation*: u nastavku ILO) koja pokriva pitanja koja se odnose na zdravlje i sigurnost radnika, njihovo obučavanje, uvjete rada i socijalna prava. Naglašava se i rastući utjecaj Europske unije na tom području, osobito nakon nesreće tankera Erike 1999. godine i Prestiža 2002. godine, što je bio poticaj za usvajanje tri paketa mjera kojima se reguliraju pitanja pomorske sigurnosti kao što su nadzor države luke (*port State control*), klasifikacijska društva, uvođenje kaznene odgovornosti za zagađenje morskog okoliša i sl. te je osnovana Europska agencija za pomorsku sigurnost (*European Maritime Safety Agency*). Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine propisuje obvezu država na donošenje mjera na dvama područjima povezanim uz sigurnosti na moru, područjima plovidbe i zaštite morskog okoliša. Te su obveze razrađene u pravnim instrumentima IMO-a i ILO-a. One obuhvaćaju obveze provođenja nadzora i inspekcija te izdavanja isprava. U okviru ovog poglavlja razmatraju se obveze države zastave kada je riječ o zaštiti pomorske sigurnosti. Pored toga, naglašava se važnost nadzora države luke koji su obalne države počele provoditi počevši od ranih 80-tih godina prošlog stoljeća zbog neprovođenja odgovarajućih mjera od strane država zastava, što je rezultiralo uplovljavanjem velikog broja podstandardnih brodova u njihove luke. Radna prava pomoraca obrađena su

u posebnom poglavlju gdje se ističe kako je za pomorce zbog specifičnih uvjeta života i rada kojima su izloženi, a koji se u mnogo čemu razlikuju od radnih uvjeta drugih radnika, potrebno donijeti posebna pravila kojima će se urediti njihova radna prava. Uspješnost pomorske industrije ovisi o radu pomoraca, zbog čega je u njenom interesu privući i zadržati na brodovima obučenu i pouzdanu posadu. To je moguće, jedino pod uvjetom da su osigurana njihova radna prava. Najznačajniju ulogu na tom području ima ILO koja još od 1919. godine radi na zaštiti prava pomoraca. Zasigurno najznačajniji dokument koji je usvojen u okviru ILO na području zaštite radnih prava pomoraca je Konvencija o radu pomoraca (*Maritime Labour Convention*) iz 2006. godine. Njome su propisani standardi vezani uz zapošljavanje, smještaj, prehranu, sate rada i odmora, zaštitu na radu, medicinsku skrb, socijalna prava pomoraca, itd. Konvencija je stupila na snagu 2013. godine.

Sljedeća poglavlja posvećena su ugovorima o iskorištavanju brodova. Ukazuje se na njihov značaj u odvijanju međunarodne trgovine budući da se više od 90 posto globalne trgovinske razmjene odvija morskim putem iz razloga što su brodovi najisplativija sredstva za prijevoz velikih količina robe. Analiziraju se i specifični trgovački termini Međunarodne trgovačke komore (*International Chamber of Commerce*) koji se koriste u međunarodnim transakcijama koje uključuju prijevoz robe, kao što su FAS (*free alongside ship*), FOB (*free on board*), CIF (*cost, insurance and freight*), CFR (*cost and freight*), i sl. Posebno se analiziraju brodarski ugovori na vrijeme (*time charter*) i brodarski ugovor na putovanje (*voyage charter*) te prijevozne isprave koje se koriste u prijevozu robe morem s naglaskom na teretnicu. Ukazuje se na veliki značaj teretnice kao negocijabilne prijevozne isprave u odvijanju međunarodne trgovine. Međutim, ubrzani tehnološki razvoj u posljednja dva desetljeća zahtijeva uvođenje elektroničke alternative papirnatim tereticama koja bi imala jednake funkcije, uključujući i negocijabilnost. Korištenje takvih prijevoznih isprava, negocijabilnih transportnih elektroničkih zapisa (*negotiable electronic transport records*) predviđeno je Konvencijom Ujedinjenih naroda o prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem iz 2008. godine (*Rotterdam Rules*). Vrijeme će pokazati hoće li ona biti prihvaćena u međunarodnoj pomorskoj praksi.

Potom se obrađuje multimodalni prijevoz, kod kojeg se u okviru jedinstvenog ugovornog odnosa prijevoz obavlja putem dvaju ili više vrsta prometa. Taj trend, koji je započeo uvođenjem kontejnera kasnih 50-tih i 60-tih godina prošlog stoljeća postao je još izraženiji usporedno sa sve većim tehnološkim napretkom na području prijevozne industrije zbog čega se ukazala potreba za donošenjem jedinstvenih pravila o odgovornosti prijevoznika za slučajeve gubitka, manjka ili oštećenja robe u različitim granama prijevoza. Ukazuje se na višestruke neuspjehe u donošenju međunarodne konvencije kojom bi se unificirala pravila za multimodalni prijevoz. Analizira se i odredba Rotterdamskih pravila prema kojoj se ta pravila (uključujući i odredbe o

prijevoznikovo odgovornosti) primjenjuju na svaki ugovor o prijevozu koji uključuje međunarodni prijevoz robe morem neovisno o tome koje je vrsta prijevoza dominantna te se upozorava na moguće probleme u primjeni te odredbe u praksi.

U okviru posebnog poglavlja analizira se ugovor o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Naglasak je stavljen na pitanja prijevoznikove odgovornosti za putnikov tjelesni integritet, štetu na prtljazi te za zakašnjenje u izvršenju obveza iz tog ugovora prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, te Smjernicama IMO-a iz 2006. godine.

Poseban odjeljak posvećen je analizi ugovora o tegljenju s naglaskom na prava i obveze ugovornih strana. Posebno se obrađuje englesko pravo tegljenja te odredbe standardnog obrasca ugovora o tegljenju *UK Standard Conditions for Towage and Other Services* (UKSCT). Zaslužena pozornost posvećena je i institutu peljaranja. Ističe se važnost peljara kao osoba koje imaju specijalizirana znanja o uvjetima plovidbe i potencijalnim opasnostima u pojedinoj luci, a poseban naglasak stavljen je na pitanja peljareve odgovornosti. U tom kontekstu, analiziraju se pravila o peljaranju Velike Britanije i SAD-a, i Španjolske i Brazila. Za razliku od pravnih sustava *civil law-a* u kojima se peljar smatra samo savjetnikom zapovjednika broda, koji zadržava kontrolu nad navigacijom, u pravnim sustavima *common law-a* peljar u potpunosti preuzima kontrolu nad plovidbom broda, što povlači i širi opseg njegove odgovornosti.

Sljedeća poglavlja posvećena su analizi pomorskih nezgoda. Prvenstveno se obrađuje problematika sudara brodova te ostalih oštećenja koja pretrpe trup i brodski strojevi. Zasebno se obrađuju i s njime povezani instituti spašavanja, uklanjanja podrtina i zajedničkih havarija. Svaki od tih instituta obrađuje se navođenjem i analizom relevantnih izvora prava, temeljnih obilježja instituta te odgovornosti subjekata.

U okviru posebnog poglavlja analizira se problematika ograničenja odgovornosti brodarara. Navodi se kako je razvoj koncepta globalnog ograničenja odgovornosti brodarara započeo nakon tragedije broda Titanik 1912. godine nakon koje su u različitim državama podignute tužbe radi naknade štete zbog smrti, tjelesnih ozljeda i gubitka imovine, što je rezultiralo donošenjem presuda u kojima su dosuđeni različiti iznosi naknade. Kao posljedica toga već je 1913. godine, u okviru *Comité Maritime International* (u nastavku: CMI) započet rad na harmonizaciji propisa o ograničenju odgovornosti brodarara. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, zajedno s njenim Protokolom iz 1996. godine, najšire su prihvaćeni međunarodni pravni instrumenti kada je riječ o ograničenju brodarareve odgovornosti.

Posebna pozornost posvećena je i pitanjima izvršenja pomorskih tražbina. U tom kontekstu, razmatra se privremena mjera zaustavljanja broda koja služi kao mjera osiguranja za namirenje tražbina koje postoje prema vlasniku broda. Kada je riječ o vrstama tražbina zbog kojih brod može biti zaustavljen, prema *civil law-u* to su bile bilo koje tražbine koje postoje prema njegovom vlasniku, dok je prema engleskom pravu zaustavljanje broda kao mjera osiguranja tražbine dopušteno samo u svezi s

tužbama *in rem*, odnosno tražbinama povezanim uz brod i njegovo iskorištavanje. Ta i druga pitanja usklađena su Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine i Međunarodnom konvencijom o zaustavljanju brodova iz 1999. godine, koje se obrađuju u okviru ovog poglavlja. Predmet autorove analize je i problematika utjecaja stečaja brodarar te ograničenja njegove odgovornosti na izvršenje pomorskih tražbina.

U odvijanju pomorskog poduzetništva vrlo važnu ulogu ima pomorsko osiguranje. Iz tog razloga u posljednjem poglavlju objašnjavaju se njegovi najznačajniji aspekti počevši od definicije, povijesnog razvoja, vrsta pomorskog osiguranja (osiguranje robe, brodova, odgovornosti i sl.), izvora prava pomorskog osiguranja, organizacije tržišta pomorskog osiguranja, obilježja ugovora o pomorskom osiguranju, reosiguranja, itd. Na pitanja iz pomorskog osiguranja primjenjuje se prvenstveno englesko pravo zbog globalnog značaja londonskog tržišta pomorskog osiguranja, a važnu ulogu imaju i klauzule i standardi koje je iznjedrila praksa pomorskog osiguranja. Iako je postojalo nekoliko neuspjelih pokušaja unifikacije njegovih pravila (uključujući i donošenje Međunarodne konvencije o pomorskom osiguranju u okviru CMI-a) autori smatraju kako ona nije nužna iz razloga što tržište pomorskog osiguranja funkcionira na zadovoljavajući način prema postojećim pravilima. Ukazuje se na reforme prava pomorskog osiguranja u Europskoj uniji i Velikoj Britaniji te se ističe kako u vrijeme predaje za objavljivanje ovog poglavlja Priručnika još nije bio usvojen *UK Insurance Act 2015* koji donosi značajne reforme na području prava osiguranja Velike Britanije.

Knjiga na jasan i sustavan način obrađuje sve aspekte pomorskog imovinskog prava. Smatramo kako će ona zasigurno biti korištena ne samo kao suvremen i sveobuhvatan udžbenik, nego i kao vrijedan priručnik prilikom rješavanja teorijskih i praktičnih problema iz područja pomorskog prava.

**Dr. sc. Božena Bulum, viša znanstvena suradnica**  
*Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb*

**Summary:**

**THE IMLI MANUAL ON INTERNATIONAL MARITIME LAW**  
**Volume II : Shipping Law**

**General Editor: David Joseph Attard**

**Edited by: Malgosia Fitzmaurice, Norman A Martínez Gutiérrez,**

**Ignacio Arroyo, Elda Belja**

**Publisher: Oxford University Press**

**Oxford, 2016, 680 pages**

*International Maritime Law Institute (IMLI) prepared a Manual on International Maritime Law, which is divided into three volumes. This text represents a summary of 680 pages of the IMLI Manual, Volume II, dedicated to the Shipping law. The Manual is divided into 23 chapters, written by scholars or practitioners specialised in the respective area of the Shipping law. Special emphasis has been put on the latest developments of the Shipping law and international legal instruments regulating its specific areas. The Manual analyses all important issues of the Shipping law, including ship registration; ship sale and shipbuilding contracts; ship management and finance; security interests in ships; carriage of goods and passengers by sea; maritime labour law; law of maritime safety; law on collisions; law on salvage and wrecks; general average; law on towage and pilotage; arrest of ships; limitation of liability for maritime claims; and law of maritime insurance. The style of the book is clear and systematic. It is a valuable work in the field of the Shipping law. We recommend it to everyone with practical or academic interest in the Shipping law.*