

MEĐUNARODNI UGOVORI POMORSKOGA PRAVA I PRAVA MORA KOJI OBVEZUJU REPUBLIKU HRVATSKU

Marina Vokić Žužul

UDK 347.79 + 341.225.5:341.24(497.5)
stručni rad
primljeno(received):
listopad(October) 1993

Republika Hrvatska kao pomorska država s pozornošću pristupa stvaranju suvremenoga pomorskog zakonodavstva, posebice obvezivanju međunarodnim unifikacijskim instrumentima. U cilju što bržeg i potpunijeg gospodarskog uklapanja u krug razvijenih zemalja Hrvatska je najprije postala strankom međunarodnih ugovora koji su već stekli široku primjenu u vodećim pomorskim državama. U ovome radu pregledno se navode mnogostrani međunarodni ugovori iz područja pomorstva kojima se Republika Hrvatska dosada obvezala uz zaključno razmatranje prijedloga za buduće ratifikacije.

UVOD

Republika Hrvatska se Ustavnom odlukom o suverenosti i samostalnosti, Odlukom Sabora od 8. listopada 1991. te člankom 33. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora¹ obvezala na primjenu međunarodnih ugovora koje je sklopila ili kojima je pristupila bivša SFRJ, i u Republici Hrvatskoj ako nisu u suprotnosti s Ustavom i pravnim poretkom Republike Hrvatske, a na temelju pravnih načela o sukcesiji država u pogledu ugovora. Notifikacije o sukcesiji upućene su depozitarima međunarodnih konvencija i Hrvatska se od 8. listopada 1991. smatra njihovom strankom.²

Nakon primanja u članstvo Ujedinjenih naroda i obvezivanja Konvencijom Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Hrvatska je 8. srpnja 1992. postala 137. država članica te organizacije.

Ovim radom nastoji se pružiti pregled svih međunarodnih ugovora pomorskoga prava i prava mora koji u sadašnjem trenutku obvezuju Republiku Hrvatsku, a koji su u cijelosti ili u pretežnom dijelu ugrađeni u sadržaj novog Pomorskog zakonika. Radi preglednosti, mnogostrani međunarodni ugovori kojih je bivša SFRJ bila stranka ugovornica, a kojima se Republika Hrvatska obvezala temeljem notifikacija o sukcesiji, navedeni su kronološki, redom njihova nastanka uz izvorne naslove, kratak sadržaj.

¹ "Narodne novine", br. 53/1991.

² "Narodne novine - Međunarodni ugovori", br. 1/1992

podatke o datumu potpisivanja i stupanja na snagu te o službenom glasilu gdje je tekst ugovora objavljen.³

Uz te akte razmatra se i Konvencija o odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. koju je Republika Hrvatska ratificirala, te mnogostrani međunarodni ugovori kojima bi se Hrvatska, u cilju daljnjeg osuvremenjivanja pomorskopravne materije, mogla uskoro obvezati.

I MEĐUNARODNI UGOVORI KOJIMA SE REPUBLIKA HRVATSKA OBVEZALA NA TEMELJU NOTIFIKACIJA O SUKCESIJI

1. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O SUDARU BRODOVA, 1910.

(Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels)

- Službene novine Kraljevine Jugoslavije broj 285A - XCIV od 6. prosinca 1931.

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 23. rujna 1910, a stupila je na snagu 1. ožujka 1913. Za odredbe ove Konvencije može se reći da su općeprihvaćeno materijalno pravo u gotovo svim zemljama svijeta u pogledu odgovornosti pri sudaru brodova. S obzirom na odgovornost za štetu Konvencija razlikuje slučajan sudar (svaki brod snosi svoju štetu) i skrivljeni sudar (brod kriv za sudar snosi sve štetne posljedice, a ako su za sudar kriva oba broda, svaki odgovara za štetu u razmjeru krivnje). Taj razmjer krivnje ocjenjuje sud ili arbitražna na osnovi ukupnog činjeničnog stanja.

2. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O PRUŽANJU POMOĆI I SPAŠAVANJU NA MORU, 1910.

(Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea)

- Službene novine Kraljevine Jugoslavije broj 285A - XCIV od 6. prosinca 1931.

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 23. rujna 1910, a stupila je na snagu 1. ožujka 1913. Ovom je Konvencijom usvojeno nekoliko osnovnih načela o spašavanju odnosno pružanju pomoći na moru. U načelu se ne duguje nagrada samo za spašavanje ljudi, ali zato postoji obveza njihova spašavanja. U pogledu spašavanja imovine (brod, stvari, vozarina) ne duguje se nagrada ako spašavanje nije bilo uspješno. Vrijednost spašenih stvari predstavlja maksimum nagrade. Odredbe Konvencije ne primjenjuju se na ratne brodove ni na državne brodove namijenjene javnoj službi.

³ Prema t.III. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji - tekstovi tih ugovora, objavljeni u službenim glasilima država prednica, važe i primjenjuju se kao službeni tekstovi navedenih međunarodnih ugovora do objave službenih tekstova na hrvatskom jeziku u "Narodnim novinama - Međunarodni ugovori" (Narodne novine - "Međunarodni ugovori", br. 1/1992.).

PROTOKOL IZ 1967. O IZMJENI MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O PRUŽANJU POMOĆI I SPAŠAVANJU NA MORU IZ 1910.

Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori (dalje SL.L., M.U.) broj 26/1971

Protokol je stupio na snagu 15. kolovoza 1977, a njime su osnovna načela Konvencije protegnuta i na ratne brodove, te brodove koje iskorištava država ili neka druga javnopravna osoba.

3. KONVENCIJA I STATUT O SLOBODI TRANZITA, 1921.

(Convention and Statute on the Freedom of Transit)

IZJAVA O PRIZNANJU PRAVA NA ZASTAVU DRŽAVAMA KOJE NEMAJU MORSKE OBALE

- Službene novine Kraljevine Jugoslavije, broj 148 - LIV od 3. srpnja 1930.

Konvencija je donijeta na konferenciji Lige naroda u Barceloni 20. travnja 1921, a stupila je na snagu 31. listopada 1922. Statut je integralni dio Konvencije čije odredbe obvezuju države stranke da olakšaju slobodan tranzit kad je provoz preko njihova područja dio cjelokupnoga putovanja koje započinje ili završava izvan granica države preko čijega se područja tranzit obavlja. Zabranjuje se diskriminacija, a promet u tranzitu ne smije se opteretiti posebnim pristojbama zbog samoga tranzita.

U Izjavi o priznanju prava na zastavu državama koje nemaju morske obale države potpisnice dokumenta izjavile su da "priznaju zastavu broda svake države koja nema morske obale, ako su ti brodovi upisani u jednom određenom mjestu na njezinu području."

4. KONVENCIJA I STATUT O MEĐUNARODNOM REŽIMU POMORSKIH LUKA, 1923.

(Convention and Statute on the International Regimes of Maritime Ports)

- Službene novine Kraljevine Jugoslavije, broj 280 - LXXXIX od 30. studenoga 1931.

Konvencija je usvojena na Drugoj općoj konferenciji o komunikacijama i tranzitu u Ženevi 9. prosinca 1923, a stupila je na snagu 26. lipnja 1926.

Pod uvjetom uzajamnosti svaka država ugovornica obvezuje se da će s brodovima svake druge države ugovornice postupati kao s vlastitim brodovima ili brodovima bilo koje druge države glede slobodnog ulaska u luke, te svih pogodnosti koje pruža plovidbi i trgovačkim operacijama brodova, tereta i putnika koje prevoze. Načelo jednakosti postupanja obuhvaća raznovrsne olakšice: dodjelu mjesta uz obalu, olakšice za ukrcaj i iskrcaj, olakšice u pogledu dadžbina, taksa i drugo.

5. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI, 1924. - tzv. HAŠKA PRAVILA

(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to
Bills of Lading)

- SL. L., M.U. broj 7/1959

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 25. kolovoza 1924, a stupila je na snagu 2.
lipnja 1931.

Haška pravila, općenito prihvaćena u svijetu, primjenjuju se na ugovor o prijevozu
uz teretnicu ili sličnu ispravu o naslovu. Temelj odgovornosti vozara je pretpostavljena
krivnja. Vozar je dužan ulagati tzv. dužnu pažnju (due diligence). Granica odgovornosti
je 100 engleskih funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta, ako u teretnici nije upisana
viša vrijednost robe. 1968. godine izglasan je Protokol o izmjeni Međunarodne
konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (tzv. VISBYSKA PRAVILA) s
dodatnim Protokolom iz 1979. (tzv. SDR PROTOKOL), ali ih bivša SFRJ nije
ratificirala. Potreba što skorijeg obvezivanja Republike Hrvatske tim aktima posebno se
razmatra u završnom dijelu ovoga rada.

6. KONVENCIJA O REŽIMU TJESNACA, 1936.

(Convention of Montreux)

- Međunarodni ugovori Kraljevine Jugoslavije sv. IO, 1936.

Konvencija je donijeta u Montreuxu 20. srpnja 1936. Njezine odredbe uređuju
slobodan prolazak i plovidbu Bosporom, Dardanelima i Mramornim morem svih
trgovačkih brodova bez obzira na zastavu, u vrijeme mira i rata, osim brodova onih
država koje su u ratu s Turskom.

7. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O KRIVIČNOJ NADLEŽNOSTI ZA SUDAR I DRUGE PLOVIDBENE NEZGODE, 1952.

(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Penal
Jurisdiction in Matters of Collision or other Incidents of Navigation)

- SL.L., M.U. broj 3/1955

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 10. svibnja 1952, a stupila je na snagu 20.
studenoga 1955. Sadrži procesualno pravo prema kojemu su za krivičnu i disciplinsku
odgovornost zapovjednika i drugih osoba u službi broda nadležni samo sudski i upravni
organi države zastave broda.

8. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA
O GRAĐANSKOJ NADLEŽNOSTI ZA SUDAR, 1952.

(International Convention for the Unification of Certain Rules concerning Civil
Jurisdiction in Matters of Collision)

- SL.L., M.U. broj 12/1956

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 10. svibnja 1952, a stupila je na snagu 14. rujna 1955. Ova konvencija, zajedno s bruxelleskim Konvencijama o krivičnoj nadležnosti za sudar iz 1952. te Međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru iz 1910. i 1972, čini cjelovit međunarodnopravni sustav normi kojima se uređuju odnosi vezani uz sudar na moru.

9. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA
O PRIVREMENOM ZAUSTAVLJANJU POMORSKIH BRODOVA, 1952.

(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the
Arrest of Seagoing Ships)

- SL.L., M.U. broj 12/1967

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 10. svibnja 1952, a stupila je na snagu 24. veljače 1956. Kao mjeru osiguranja (tj. mjeru koju u postupku izvršenja ili osiguranja, na prijedlog ovlaštene stranke, nalaže sud radi osiguranja izvršenja vjerovnikovih potraživanja iz imovine dužnika) normira zadržavanje odnosno zaustavljanje pomorskih brodova.⁴

10. KONVENCIJA O OTVORENOME MORU, 1958.

(Convention on the High Seas)

-SL.L., M.U. broj 4/1965

Konvencija je potpisana u Ženevi 27. travnja 1958, a stupila je na snagu 30. rujna 1962. Kodificirala je postojeće pravo koje se stoljećima razvijalo putem običaja. Pod otvorenim morem razumijevaju se svi dijelovi mora koji ne pripadaju teritorijalnom moru ili unutrašnjim morskim vodama. Otvoreno more je slobodno za sve narode, te obalne i neobalne države. Konvencija nabroja izrijekom četiri slobode: slobodu plovidbe, ribolova, polaganja podmorskih kabela i cjevovoda te slobodu prelijetanja.

11. KONVENCIJA O TERITORIJALNOM MORU I VANJSKOM POJASU, 1958.

(Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)

- SL.L., M.U. broj 4/1965

Konvencija je potpisana u Ženevi 29. travnja 1958, a stupila je na snagu 10. rujna 1964. Ovom je konvencijom potvrđena suverenost obalne države u njezinom teritorijalnom moru i dozvoljeno je povlačenje ravnih polaznih crta za mjerenje širine teritorijalnog mora u područjima gdje je obalna crta duboko razvedena ili usječena,

⁴ C.f. D. Rudolf: "Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora", Split 1989, str. 160.

odnosno ako se uzduž obale u neposrednoj blizini nalazi niz otoka. U propisima o zaljevima određena je najveća dopuštena širina ulaza u zaljev od 24 morske milje. Konvencija je potvrdila da je vanjski morski pojas dio otvorenog mora u kojem obalna država može vršiti nadzor da bi spriječila povredu svojih carinskih, fiskalnih, useljeničkih i zdravstvenih propisa na svome državnom području ili tetitorijalnom moru.

12. KONVENCIJA O EPIKONTINENTSKOM POJASU, 1958.

(Convention on the Continental Shelf)

- SL.L., M.U. broj 4/1965

Konvencija je potpisana u Ženevi 29. travnja 1958, a stupila je na snagu 10. lipnja 1964. Epikontinentski pojas priznat je kao novi institut međunarodnoga prava. Svaka obalna država ima epikontinentski pojas čije postojanje ne ovisi o bilo kakvom proglašenju, te stvarnoj ili fiktivnoj okupaciji. Obalna država vrši nad svojim epikontinentskim pojasom suverena prava radi njegova istraživanja i iskorištavanja.

13. KONVENCIJA O OLAKŠICAMA U MEĐUNARODNOM POMORSKOM PROMETU, 1965.

(Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic)

- SL.L., M.U. broj 8/1966

Konvencija je usvojena na konferenciji IMCO u Londonu 9. travnja 1965, a stupila je na snagu 5. ožujka 1967. U cilju olakšavanja i ubrzanja pomorskog prometa države ugovornice obvezale su se na suradnju u ujednačavanju i pojednostavljenju svih formalnosti, dokumenata i postupaka prilikom uplovljenja, boravka te isplovljenja brodova na međunarodnim putovanjima.

14. KONVENCIJA O TRANZITNOJ TRGOVINI DRŽAVA BEZ MORSKE OBALE, 1965.

(Convention on Transit Trade of Land-Locked States)

- SL.L., M.U. broj 12/1967

Konvencija je usvojena na konferenciji o tranzitnoj trgovini neobalnih država u New Yorku 8. srpnja 1965, a stupila je na snagu 9. lipnja 1967. Odnosi se na tranzit neobalnih država do mora i od mora, te na provoz preko njihovih vlastitih područja, pri čemu je država koja služi kao tranzitna posebno zaštićena. Odredbe o tranzitnim olakšicama neobalnih država primjenjuju se na temelju uzajamnosti.

15. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O TERETNIM LINIJAMA, 1966.

(International Convention on Load Lines)

-SL.L., M.U. broj. 4/1969

Konvencija je potpisana u Londonu 5. travnja 1966, a stupila je na snagu 21. srpnja 1968. Sadrži detaljne propise za određivanje i obilježavanje najmanjeg nadvoda za brodove koji obavljaju međunarodna putovanja u različitim plovidbenim područjima te godišnjim dobima.

16. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O BAŽDARENJU BRODOVA, 1969.
(International Convention on Tonnage Measurement of Ships)

- SL.L.,M.U. broj 7/1977

Konvencija je potpisana u Londonu 23. lipnja 1969, a stupila je na snagu 18. srpnja 1982. To je prva međunarodna konvencija kojom je ustanovljen jedinstven sistem baždarenja pomorskih brodova. Primjenom pravila utvrđuje se bruto i neto-tonaža kao neimenovane brojčane veličine. Konvencija se primjenjuje na pomorske brodove duljine 24 metra i dulje, koji obavljaju međunarodna putovanja.

17. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA
ŠTETU UZROKOVANU ONEČIŠĆENJEM NAFTOM, 1969.

(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)

- SL.L., M.U. broj 7/1977

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 29. studenoga 1969, a stupila je na snagu 19. lipnja 1975. Ovim je aktom uspostavljen sistem izvanugovorne odgovornosti za materijalne štete u slučaju onečišćenja naftom koja se prevozi brodom kao rasuti teret. Odredbe Konvencije izmijenjene su Protokolima iz 1976. i 1984. (koji nisu obvezivali bivšu SFRJ), te Protokolom iz 1992. U završnom dijelu ovoga rada razmatra se mogućnost obvezivanja Hrvatske Protokolima iz 1976. i 1984.

18. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O INTERVENCIJI NA OTVORENOME
MORU U SLUČAJU NEZGODE KOJA UZROKUJE ILI BI MOGLA UZROKOVATI
ONEČIŠĆENJE NAFTOM, 1969.

(International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties)

- SL.L., M.U. broj 2/1977

Konvencija je donijeta u Bruxellesu 29. studenoga 1969, a stupila je na snagu 6. svibnja 1975. Konvencijom je državama dopušteno poduzimanje potrebnih mjera na otvorenome moru radi sprečavanja, otklanjanja i ublažavanja "ozbiljne i neizbježine opasnosti za njihove obale ili uz obalu vezane interese" od onečišćenja naftom uzrokovano pomorskom nezgodom ili djelatnostima vezanim uz tu nezgodu.⁵

⁵ Članak I. Međunarodne konvencije o intervenciji na otvorenome moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla uzrokovati onečišćenje naftom.

PROTOKOL IZ 1973. KOJI SE ODNOSI NA MEĐUNARODNU KONVENCIJU O OTVORENOME MORU U SLUČAJU NEZGODE KOJA UZROKUJE ILI BI MOGLA UZROKOVATI ONEČIŠĆENJE NAFTOM IZ 1969. (tzv. INTERVENTION PROT. 1973.)

- SL.L., M.U. broj 12/1981

Protokol je stupio na snagu 30. ožujka 1983. Budući da se Konvencija odnosi na ulja (sirovu naftu, gorivo, ulje, dizel ulje i mazivo ulje) Protokolom su ovlaštenja proširena i na tvari koje nisu ulja (prema popisu u prilogu Protokola), te na tvari štetne za ljudsko zdravlje i život u moru.

19. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O OSNIVANJU MEĐUNARODNOGA FONDA ZA NAKNADU ŠTETE UZROKOVANE ONEČIŠĆENJEM NAFTOM, 1971.

(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Damage)

- SL.L., M.U. broj 3/1977

Konvencija je potpisana u Bruxellesu 18. prosinca 1971, a stupila je na snagu 16. listopada 1978. Ova konvencija je dopuna Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom iz 1969. Svrha Konvencije iz 1971. jest da žrtvama prilikom težih nezgoda osigura potpuno zadovoljenje naknade (materijalne) štete na temelju objektivne odgovornosti, te da brodovlasnika rastereti od dodatnih financijskih opterećenja nametnutih konvencijom iz 1969.⁶ Riječ je uvijek o materijalnim štetama, a dio naknade prema novoj Konvenciji prebacuje se na industriju nafte. Uz Konvenciju su donijeti Protokoli iz 1976. i 1984. (koji nisu obvezivali bivšu SFRJ) te Protokol iz 1992.

20. KONVENCIJA O MEĐUNARODNIM PRAVILIMA O IZBJEGAVANJU SUDARA NA MORU, 1972. - tzv. COLREG KONVENCIJA

(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea)

- SL.L., M.U. broj 60/1975

Konvencija je usvojena na konferenciji u Londonu 20. listopada 1972, a stupila je na snagu 15. srpnja 1977. Predstavnici četrdesetak pomorskih država donijeli su tekst nove Konvencije kao zaseban akt (ne više kao dodatak SOLAS konvenciji) u nastojanju da preinačenjem i osuvremenjivanjem ranijih pravila doprinesu povećanju sigurnosti na moru.

⁶ C.f., I. Grabovac: "Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom", Split 1986. str. 141.

21. KONVENCIJA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA MORSKOG OKOLIŠA POTAPANJEM OTPADAKA I DRUGIH TVARI, 1972.

(Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waste and Other Matter)

- SL.L., M.U. broj 13/1977

Konvencija je usvojena u Londonu 13. studenoga 1972, a stupila je na snagu 30. kolovoza 1975. Konvencija je prvi opći međunarodni ugovor o sprečavanju potapanja otpadaka. Zabranjeno je potapanje otpadaka koji se kvalificiraju kao onečištači. Otpaci su, naime, kategorizirani i unijeti u popise, a za svaki popis predviđen je poseban tretman. Tako su u tzv. crnome popisu vrlo opasne tvari za morski okoliš (organohalogeni spojevi, živa i živini spojevi, kadmij, postojane plastične tvari i sl.), pa je njihovo potapanje u cijelosti zabranjeno. U tzv. sivome popisu su tvari koje valja potapati uz posebne mjere opreza (otpaci koji sadrže znatne količine arsena, olova, bakra i sl.), pa Konvencija nalaže da se za njihovo potapanje najprije mora dobiti posebna dozvola. Otpaci koji nisu navedeni u "crnome" i "sivome" popisu, mogu se potapati bez opće dozvole. Konvencija nalaže nadzor nad potapanjem svih otpadaka.

22. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SIGURNOSTI SPREMNIKA (KON- TEJNERA), 1972.

(International Convention for Safe Containers)

- SL.L., M.U. broj 3/1987

Tekst Konvencije s aneksima usvojen je u Ženevi 2. prosinca 1972. na konferenciji o međunarodnom prometu spremnika, a na snazi je od 6. rujna 1977. Detaljnim propisima Konvencije nastojalo se povećati sigurnost ljudskih života pri rukovanju, slaganju i prijevozu kontejnera. Uz propise o tehničkim normativima za izgradnju kontejnera, Konvencija sadrži i pravila o ispitivanju, nadzoru i odobravanju njihove upotrebe.

23. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA MORA S BRODOVA, 1973. KAKO JE IZMIJENJENA PROTOKOLOM IZ 1978. (tzv. KONVENCIJA MARPOL 73/78)

(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978)

- SL.L., M.U. broj 2/1985

Protokol je stupio na snagu 2. listopada 1983, a sadrži odredbe Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova iz 1973. s izmjenama, tako da je stupanjem na snagu Protokola zapravo stupila na snagu izmijenjena Konvencija. Konvencija je zajedno s Protokolom cjelovit i jedinstven međunarodni akt, donesen s ciljem potpunog eliminiranja svakog - namjernog ili slučajnog onečišćenja morskog okoliša s brodova svim štetnim tvarima za ljude i druga živa bića kao i bogatstva mora. Obuhvaćena su onečišćenja s brodova izbacivanjem, ispuštanjem, pražnjenjem, izlivanjem ili curenjem. Jedino namjerno odlaganje otpadnih tvari u more nije obuhvaćeno ovim tekstom, jer je takav postupak već reguliran posebnom Konvencijom

(London 1972). Konvencija MARPOL 1973/78 predstavlja dosad najtemeljitiiji međunarodni ugovor o sprečavanju onečišćenja morskog okoliša s brodova. Uz Konvenciju su donijeti i prilozi:

PRILOG I - suzbijanje onečišćenja naftom,

PRILOG II - suzbijanje onečišćenja štetnim tekućim tvarima koje se prevoze u rasutom stanju,

PRILOG III - suzbijanje onečišćenja škodljivim tvarima koje se prevoze pakirane,

PRILOG IV - suzbijanje onečišćenja fekalijama s brodova,

PRILOG V - suzbijanje onečišćenja smećem s brodova.

24. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O ZAŠTITI LJUDSKOG ŽIVOTA NA MORU, 1974. - tzv. SOLAS KONVENCIJA

(International Convention for the Safety of Life at Sea)

- SL.L., M.U. broj 2/1981

Konvencija je potpisana u Londonu 1. studenoga 1974, a stupila je na snagu 25. svibnja 1980. Sadržava odredbe o utvrđivanju sposobnosti pomorskih brodova za plovidbu u međunarodnom prometu radi zaštite putnika, posade i ostalih osoba na brodu. Detaljni propisi odnose se posebice na stabilitet broda, elektro-instalacije, kormilarski uređaj, protupožarnu zaštitu, sredstva za spašavanje, radiotelegrafiju i radiotelefoniju, postupanje prilikom krcanja žita, opasnih tereta i druge preporuke. Konvencija je od usvajanja pretrpjela brojne izmjene od kojih je većina stupila na snagu.

25. KONVENCIJA O ZAŠTITI SREDOZEMNOG MORA OD ONEČIŠĆENJA, 1976. - tzv. BARCELONSKA KONVENCIJA

(Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution)

- SL.L., M.U. broj 12/1977

Konvencija je, zajedno s PROTOKOLOM O SPREČAVANJU ONEČIŠĆENJA SREDOZEMNOG MORA POTAPANJEM OTPADAKA I DRUGIH TVARI S BRODA I ZRAKOPLOVA te s PROTOKOLOM O SURADNJI RADI SUZBIJANJA ONEČIŠĆENJA SREDOZEMNOGA MORA NAFTOM I DRUGIM ŠETNIM TVARIMA U SLUČAJEVIMA NEZGODE, potpisana u Barceloni 16. veljače 1976. Stupila je na snagu 12. veljače 1978.

Konvencija sadrži opću obvezu država stranaka da poduzimaju sve odgovarajuće mjere radi suzbijanja onečišćenja u području Sredozemnoga mora uzrokovnih potapanjem otpadaka i drugih tvari, ispuštanjem s brodova, djelatnostima u podmorju, unošenjem onečištača izravno s kopna, te odredbe o suradnji mediteranskih država.

Osim navedenih protokola iz 1976. kojima se pobliže propisuju dogovorene mjere, postupci i standardi radi implementiranja Konvencije⁷ uz Barcelonsku konvenciju su usvojena još dva Protokola.

⁷ Članak 4.1.2. Konvencije o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja.

**PROTOKOL O ZAŠTITI SREDOZEMNOG MORA OD ONEČIŠĆENJA S
KOPNENIH ISHODIŠTA, 1980.**

- SL.L., M.U. broj 1/1990

Protokol je potpisan u Ateni 17. svibnja 1980, a stupio je na snagu 17. lipnja 1983.

Na konferenciji u Ženevi 3. travnja 1982. usvojen je PROTOKOL O POSEBNO
ZAŠTIĆENIM PODRUČJIMA SREDOZEMNOG MORA, 1982.

- SL.L., M.U. broj 9/1985

Protokol je stupio na snagu 23. ožujka 1986.

**26. KONVENCIJA O MEĐUNARODNOJ POMORSKOJ SATELITSKOJ
ORGANIZACIJI 1976. -tzv. INMARSAT KONVENCIJA**

(Convention on the International Maritime Satellite Organization)⁸

**OPERATIVNI SPORAZUM O MEĐUNARODNOJ POMORSKOJ
SATELITSKOJ ORGANIZACIJI, 1976. (Operating Agreement on the International
Maritime Satellite Organization)**

Konvencija i Sporazum o funkcioniranju i sustavu INMARSAT-a usvojeni su u Londonu 3. rujna 1976, a stupili su na snagu 16. srpnja 1979. Obvezuju gotovo sve evropske države, a Republiku Hrvatsku od 24. studenoga 1992. (Bivša SFRJ Konvenciju i Operativni sporazum prihvatila je 27. rujna 1990. godine).

Tzv. INMARSAT organizacija (International Maritime Satellite Organization) skrbi o funkcioniranju satelitske radio-komunikacijske mreže, posebno glede zaštite ljudskih života i sigurnosti plovidbe. Od 1982. raspolaže sustavom za pomorske radio-komunikacije koji pomoću satelitskih veza obuhvaća oko 90% površine zemlje.

**27. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O STANDARDIMA ZA OBUKU,
IZDAVANJE POTVRDA I VRŠENJE BRODSKE STRAŽE POMORACA, 1978.**

(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

- SL.L., M.U. broj 3/1984

Konvencija je potpisana u Londonu 7. srpnja 1978, a stupila je na snagu 28. srpnja 1984. To je prva međunarodna konvencija koja je propisala minimalne zahtjeve glede znanja koja se traže za stjecanje tih ovlaštenja. Primjenjuje se na pomorce ukrcane na brodovima u međunarodnoj plovidbi. Ne primjenjuje se na ratne i javne brodove, ribarske brodove, jahte koje se ne koriste u privredne svrhe te drvene brodove jednostavne gradnje.

⁸ V. tekst u: United Nations - Treaty Series, Vol.1143, No.17948, p. 106-123.

II MEĐUNARODNI POMORSKI UGOVOR KOJI JE REPUBLIKA HRVATSKA RATIFICIRALA - KONVENCIJA O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAZBINE, 1976.

(The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)

Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine prva je međunarodna pomorska konvencija koju je Republika Hrvatska ratificirala. Potpisana je u Londonu, 19. studenoga 1976, a stupila je na snagu 1. prosinca 1986. Do kraja 1991. Konvenciju je ratificiralo ili joj je pristupilo 18 država (među kojima Velika Britanija, Njemačka, Francuska, Španjolska, Nizozemska, Belgija i Japan). Hrvatska je stranka Konvencije od 2. ožujka 1993.

Ratifikacijom ove konvencije Hrvatska je ispunila pravne uvjete za formalno pristupanje suvremenome međunarodno-pravno ujednačenome režimu uređenja instituta općeg ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine.

Naime, odredbe o ograničenju odgovornosti brodovlasnika odnosno broдача pomorskog broda u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi⁹ preuzete su iz Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. Bivša SFRJ Konvenciju iz 1957. kao ni bilo koju drugu međunarodnu konvenciju o toj temi nije nikada ratificirala niti joj je pristupila.

U sustavu ograničenja odgovornosti kako je predviđen Konvencijom iz 1957. tijekom vremena pokazale su se određene slabosti (preniske svote ograničenja, uzak krug osoba koje imaju pravo na ograničenje, potreba uvođenja nove obračunske jedinice itd.). Hrvatski su brođari stoga zahtijevali pokretanje postupka za ratifikaciju Konvencije iz 1976.

Tražbine koje podliježu ograničenju odgovornosti u Konvenciji iz 1976. precizno se određuju: tražbine zbog smrti ili tjelesnih ozlijeđa ili zbog gubitka ili oštećenja imovine (uključujući i štete na lučkim postrojenjima, dokovima i na plovnim putovima) do kojih je došlo na brodu, odnosno u neposrednoj vezi s njegovim korištenjem ili u vezi s radnjama spašavanja, tražbine zbog štete od zakašnjanja u prijevozu tereta, putnika i putničke prtljage, tražbine koje slijede iz povrede nekog izvanugovornog prava u izravnoj vezi s iskorištavanjem broda i spašavanjem, te druge tražbine u vezi s operacijama spašavanja.

Pravo na ograničenje imaju brodovlasnik i spasitelj. Oni ne mogu ograničiti svoju odgovornost ako se dokaže da je šteta nastala zbog osobnog postupka ili propusta učinjenog s namjerom da se izazove ta šteta, odnosno nepromišljeno i sa znanjem da će do takve štete vjerojatno doći. Dakle, ne gubi se pravo na ograničenje za svaku osobnu krivnju kao što je to po Konvenciji iz 1957.¹⁰ Međutim, u usporedbi s tom konvencijom granice odgovornosti znatno su povišene. Kao obračunska jedinica uvodi se tzv. posebno pravo vučenja (Special Drawing Right - SDR).

⁹ Zakonom o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutarnje plovidbe, koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni ("Narodne novine" br. 53/1991) Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi preuzet je i primjenjuje se u Republici Hrvatskoj kao republički zakon.

¹⁰ Tako I. Grabovac: "Enciklopedija pojmova pomorskog prava", Split 1991, str. 118-122.

III MEĐUNARODNI UGOVORI KOJIMA BI SE REPUBLIKA HRVATSKA MOGLA USKORO OBVEZATI

- Nužan korak u osuvremenjivanju pomorskoga prava u Hrvatskoj svakako je ratifikacija PROTOKOLA IZ 1968. O IZMJENI MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI IZ 1924. - tzv. VISBYJSKA PRAVILA, te PROTOKOLA IZ 1979. O IZMJENAMA MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA UJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI IZ 1924. KAKO JE IZMIJENJENA PROTOKOLOM IZ 1968 - tzv. SDR PROTOKOL prvenstveno s obzirom na realnije granice odgovornosti.¹¹

U Konvenciji iz 1924. granica odgovornosti broдача je 100 funti sterlinga za kolet ili jedinicu tereta. Protokol iz 1968. povisio je granicu odgovornosti izražavajući je novom jedinicom obračuna - zlatnim Poincaré francima tj. granica odgovornosti određena je iznosom od 10.000 Poincaré (zlatnih) franaka po koletu ili jedinici tereta ili 30 Poincaré franaka po kilogramu bruto-mase izgubljene ili oštećene robe, s tim da se primjenjuje iznos koji je viši. Poincaré franak odgovara težini od 65,5 miligrama zlata čistoće 900/1000.

Strani sudovi, posebice talijanski, smatraju da se iznos od 100 funti sterlinga iz Konvencije donijete 1924. zapravo odnosi na zlatne funte, a svaka funta sadrži 8 grama čistoga zlata.

Visbyjska pravila zajedno s Protokolom iz 1979. kojim se Poincaré franci zamjenjuju "posebnim pravima vučenja" (SDR), trebalo bi stoga što prije ratificirati.

- Važno bi bilo uskoro odlučiti i pristupanju ATENSKOJ KONVENCIJI O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM IZ 1974. zajedno s PROTOKOLIMA IZ 1976. i 1990.

Konvencija je stupila na snagu 28. travnja 1987. Iako je bivša SFRJ nije ratificirala u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi preuzeta su njezina osnovna načela. Dok Protokol iz 1976. samo zamjenjuje zlatne Poincaré franke u "posebna prava vučenja", dotle Protokol iz 1990. znatno povisuje granice odgovornosti broдача kako za putnike tako i za njihovu prtljagu. Međutim, ukoliko se hrvatski broдачи žele aktivno uključiti u prijevozne usluge u međunarodnoj plovidbi, valja preuzeti i svjetske standarde odgovornosti.

- Razmotriti bi također trebalo obvezivanje PROTOKOLIMA IZ 1976. I 1984. UZ MEĐUNARODNU KONVENCIJU O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU UZROKOVANU ONEČIŠĆENJEM NAFTOM IZ 1969.

Protokol iz 1976. stupio je na snagu 8. travnja 1981, a stranke su mu gotovo sve evropske države. Taj Protokol mijenja granice odgovornosti brodovlasnika uvodeći umjesto Poincaré franaka obračunsku jedinicu "posebno pravo vučenja". Protokolom iz 1984. znatno su povišene granice odgovornosti brodovlasnika, predviđa se gubitak prava na ograničenje samo za osobnu kvalificiranu krivnju i druge izmjene.

- Valja razmotriti i pitanje buduće ratifikacije MEĐUNARODNE KONVENCIJE O SPAŠAVANJU IZ 1989, iako još nije stupila na snagu.

Konvencija veliku pozornost posvećuje zaštiti morskoga okoliša, a djelatnost spašavanja posebno se stimulira. Među novinama koje Konvencija uvodi osobito su

¹¹ Vidi: V. Filipović "Jugoslavija bi trebala što prije ratificirati Visbyjska pravila", UPPPK, br. 119-120, 1988. str. 219-225

značajne odredbe koje predviđaju tzv. posebnu naknadu u slučaju spašavanja ili umanjenja štete okolišu. Zbog zaštite Jadrana koji je kao poluzatvoreno more posebno izložen opasnostima od onečišćenja, pitanje obvezivanja ovom konvencijom za Republiku Hrvatsku je već sada aktualno.

Summary

MULTILATERAL TREATIES ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA WHICH ARE BINDING FOR THE REPUBLIC OF CROATIA

This paper presents a complete survey of all multilateral treaties on Maritime Law and the Law of the Sea which are binding for the Republic of Croatia. The author provides the basic information on all treaties in which the Republic of Croatia has become a party on the basis of the notifications of succession in relation to the treaties ratified or acceded by former Yugoslavia.

The treaties are given chronologically as follows:

Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 1910.

Convention for the Unification of Certain Rules of Law
respecting Assistance and Salvage at Sea, 1910.

Convention and Statute on the Freedom of Transit, 1921.

Convention and Statute on the International Regimes of Maritime Ports, 1923.

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924.

Convention of Montreux, 1936.

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or other Incidents of Navigation, 1952.

International Convention for the Unification of Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 1952.

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Seagoing Ships, 1952.

Convention on the High Seas, 1958.

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958.

Convention on the Continental Shelf, 1958.

Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic, 1965.

Convention on Transit Trade of Land-Locked States, 1965.

International Convention on Load Lines, 1966.

International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969.

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Damage, 1971.

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waste and Other Matter, 1972.

International Convention for Safe Containers, 1972.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution, 1976.

Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976.

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 ratified by the Republic of Croatia on March 2, 1992, is considered separately.

Considering current tendencies and the interest of Croatia as a maritime country, the author produces, in his concluding remarks, some proposals for further ratifications to follow in near future.