



Branka Milošević*

ISSN (0469-6255)

(145-149)

UGOVOR O POMORSKOJ AGENCIJI S ASPEKTA MEĐUNARODNOG I UNUTARNJEG PRAVA *SHIPPING AGENCY AGREEMENT FROM THE VIEWPOINT OF INTERNATIONAL AND NATIONAL LAW*

UDK 347.762*347.795:341

Pregledni članak

Rewiev

Sažetak

U radu je obrađen ugovor o pomorskoj agenciji, povijesni razvoj djelatnosti pomorskog agenta, kako s gledišta međunarodnog prava tako i s gledišta unutarnjeg prava.

Posebno su obrađena ovlaštenja pomorskog agenta ovisno o opsegu ovlaštenja izraženih u punomoći koja može biti opća ili posebna. Obrađeni su pomorsko agencijski poslovi odnosno dužnosti i prava pomorskog agenta, njegova procesna legitimacija, odgovornost i način prestanka ugovora o pomorskoj agenciji.

Summary

The paper deals with the shipping agency agreement and historic development of shipping agent activity from the viewpoint of international law as well. There have been particularly discussed ship agent's rights depending on their degree expressed in the authorization which may be general or specific. Shipping agency business has been discussed i.e. charges and rights of the ship agent, his legitimation process, responsibility and the method of the agreement suspension.

Povijesno promatrano djelatnost pomorskog agenta pojavljuje se još u najstarija vremena; istina, u to je doba djelatnost pomorskog agenta bila regulirana odredbama običajnog prava za razliku od dvadesetog stoljeća kad se ova djelatnost zakonski regulira. U prošlosti su tipične poslove pomorskog

agenta, odnosno upravne formalnosti pri uplovljenju i isplavljenju broda, ukrcaju ili iskrcaju tereta obavljali zapovjednici brodova ili trgovci za razliku od današnjeg doba kad te poslove obavljaju uglavnom pomorski agenti.

Drugi poslovi koje danas uglavnom obavlja pomorski agent, kao na primjer ubiranje vozarine, raspolaganje napuštenim teretom radi pokrića vozarine, opskrba broda hranom i opremom i sl. bili su u nadležnosti brodskog pisara (scribanusa). Međutim, već u srednjem vijeku nailazimo na tragove postojanja predstavnika brodarar na kopnu. Tako se u Statutu grada Marseillea iz IV. stoljeća u Ordonanci Filipa IV. od 1312.g. spominju *couratiers* također i u Ediktu iz prosinca 1657.g. i u Ordonanci 1681.g., a u Zakonu od 28. travnja 1916.g. možemo naći čitavo poglavlje posvećeno pomorskim agentima. U *Codigo Espanol de Comercio* izričito se spominje "el consignatario de bugue" kao kopneni brodarov zastupnik. U Engleskoj se pomorski agent već spominje u srednjem vijeku. U Italiji u to doba spominje se "nadzornik ukrcaja", koji se može smatrati tadašnjim pomorskim agentom, a koji je kasnije nazvan "consegnatario di nave". Kasnije se pojavljuje i naziv "agente marittimo", vjerojatno pod utjecajem anglo-američke prakse u pomorstvu. Međutim, treba reći da je pomorski agent u talijanskom pravu dobio svoje mjesto tek u Plovidbenom zakonu tj. u *Codice della navigazione* od 1941. godine. Pomorski agent spominje se također i u njemačkom i u španjolskom pravu. Poljski Pomorski zakonik iz 1961.g. pomorskom agentu posvećuje čitavo poglavlje.

Treba naglasiti da pojedine zemlje pitanje pomorskog agenta reguliraju u svojim trgovačkim zakonicima s obzirom da nemaju posebne pomorske zakone, kao na primjer Belgija, Španjolska, Meksiko,

*Dr. sci. Branka Milošević, doc.
Veleučilište u Dubrovniku

Argentina, Brazil, Norveška, Švedska, Danska, Finska i još neke zemlje. Države anglo-američkog prava pitanje pomorskog agenta reguliraju sudskom praksom. Tu spadaju pored Sjedinjenih Američkih Država i Velike Britanije i zemlje koje su bile ili su i sada članice Komonvelta.

Poljska, Grčka, Švicarska, Bugarska, i još neke druge zemlje pitanje pomorskog agenta reguliraju posebnim Pomorskim zakonima u kojima imaju posebne odredbe o pomorskom agentu. U ovu grupu spada i naša zemlja koja to pitanje regulira Pomorskim zakonikom u glavi III s odredbama o ugovoru o pomorskoj agenciji (članaka 687 – 696.)

Konačno, treba reći da se pomorski agent u današnjem smislu pojavljuje tek naglim razvojem pomorske plovidbe nakon uvođenja parnog pogona za brodove odnosno kad je ekonomski razvoj u svijetu dosegao takav stupanj da je iziskivao postojanje posebne osobe na kopnu za obavljanje poslova koji su bili nužni za pronalazak tereta i opremu broda te zaostale poslove vezane za pomorsku plovidbu.¹

Ugovor o pomorskoj agenciji je specifičan ugovor pomorskog prava u okviru kojega se pomorski agent obvezuje, na temelju opće ili posebne punomoći, u ime i za račun nalogodavatelja, obavljati pomorske agencijske poslove te poslove pomaganja, posredovanja i zastupanja, s tim što se nalogodavatelj također obvezuje pomorskom agentu naknaditi troškova i isplatiti odgovarajuću nagradu.

Pomorsko agencijski poslovi jesu posebice oni koji se odnose na plovidbu, brodove i njihovo iskorištavanje a osobito na prihvaćanje i otpremanje brodova, posredovanje pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaji, gradnji i popravku brodova, osiguranju brodova, tereta i interesa, opskrbi zalihama, popunjavanju posadom te na brigu o posadi i putnicima.²

Ugovor o pomorskoj agenciji je dvostrani pravni posao, u kojem se kao stranke ugovora pojavljuju s jedne strane agent a s druge nalogodavatelj. Ugovor je konsensualne prirode odnosno za njegov nastanak potrebna je obična suglasnost volje stranaka. Ugovori o pomorskoj agenciji naročito u posljednje vrijeme najčešće se sklapaju na osnovi ranije utvrđenih formulara. Međutim, u pojedinim slučajevima, kad to zahtjeva hitnost ili specifičnost određene situacije, ugovor se može sklopiti i usmenim putem; u praksi se ovi ugovori kasnije potvrđuju i pismenim putem kako bi se osigurao dokaz postojanja ugovora.

Ovdje treba naglasiti da Pomorski zakonik Republike Hrvatske člankom 689. izričito određuje da ugovor o pomorskoj agenciji na temelju opće punomoći mora biti sklopljen u pisanom obliku s tim da ugovor koji nije sklopljen u pisanom obliku ne

proizvodi pravne učinke. Ova odredba je imperativog karaktera, tako da je ugovorne stranke međusobnim sporazumom ne mogu mijenjati. Donošenjem ove odredbe zakonodavac je želio zaštititi pravnu sigurnost poslovnih odnosa trajnijeg karaktera koji se uglavnom javljaju kod sklapanja ugovora putem opće punomoći.

Imajući u vidu da pomorski agent radi u ime i za račun nalogodavatelja (principala), za svoj rad mora imati punomoć svog principala koja sadrži njegova ovlaštenja. Ovisno o opsegu ovlaštenja punomoć može biti opća ili posebna. Ugovorom o pomorskoj agenciji na temelju opće punomoći pomorski se agent obvezuje u ime i za račun nalogodavca obavljati sve poslove iz njegove djelatnosti. U slučaju sumnje o granicama opće punomoći smatrat će se da se ona odnosi na poslove prihvaćanja i otpremanja brodova. Ako se pomorski agent isključivo bavi posredovanjem, odnosno zastupanjem prvi sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, smatrat će se u slučaju sumnje o granicama opće punomoći, da se ona odnosi na posredovanje pri sklapanju tih ugovora, osim ugovora o zakupu i ugovora o prijevozu na vrijeme za cijeli brod.³ Na osnovi opće punomoći pomorski agent (koji se u praksi naziva i generalni agent) u luci obavlja sve lučke, carinske, upravne, zdravstvene i druge poslove za brodare, odnosno obavlja sve poslove koji se odnose na pristajanje broda, privez, operacije ukrcaja i iskrcaja, predaju tereta, izdavanje teretnica, obračun vozarine, naknade za prekostajnice i pomaže pri zajedničkim havarijama i spašavanju, štetama na brodu i teretu, reklamacijama itd. Jednom riječju sve ono što je potrebno radi zaštite interesa svog principala a u okviru svoje djelatnosti i svog ovlaštenja koje proistječe iz ugovora o agenciji. Pored navedenih poslova treba istaknuti i funkciju generalnog agenta pri zaključivanju ugovora o prijevozu.

Treba naglasiti da ovlaštenja generalnog agenta, koja ovaj dobiva ugovorom o agenciji, u pravilu nemaju vremensko ograničenje i trajnog su karaktera. Isto tako, za razliku od specijalnog, generalni agent ima ovlaštenja imenovati podagente, što je protivno načelu da "delegatus delegare non potest." Generalni brodarov agent može biti i lučki agent i agent posrednik. U luci obavlja poslove i jednog i drugog agenta, a u unutrašnjosti samo zaključuje ugovore o prijevozu odnosno ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova. Generalni agent može biti ujedno i agent tereta i agent osiguranja. Isto tako treba reći da nema razlike između generalnog agenta domaćih i inozemnih brodara.⁴

Specijalni pomorski lučki agent obavlja za brodarka sve poslove koje inače obavlja i generalni

¹ Vidi bliže o tome u: V. Borčić, Pomorski agent, Rijeka, 1992. str. 2-3.

² I. Grabovac: Pomorsko pravo, Školska knjiga, Zagreb, 1993., str. 76.

³ Vidi članak 688. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, Narodne novine broj 17. od 7. ožujka 1994. godine

⁴ Vidi: I. Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni klub, Split, 1995., str. 72.

⁵ Vidi o tome u: V. Borčić, Pomorski agent, Rijeka, 1992., str. 32-33.

⁶ I. Grabovac, Pomorsko pravo, Školska knjiga, Zagreb, 1993., str. 77.

agent; međutim on djeluje povremeno, tj. od slučaja do slučaja, prihvaća ili otprema neki određeni brod. Za razliku od generalnog agenta njegovo ovlaštenje nije trajno.

Konačno, kad se govori o agentovim ovlaštenjima ona mogu biti neograničena ili ograničena. Kod neograničene punomoći principal agentu ne daje nikakve upute i prepušta mu da radi prema svom znanju i savjesti. Kod ograničene punomoći, međutim, agent mora postupati prema uputama opunomoćitelja. Ako nalogodavatelj ograniči ovlaštenja pomorskog agentu koja se odnose na uobičajene poslove pomorskog agencijskog posla, to ograničenje nema pravni učinak prema trećim osobama koje nisu za nj znale niti su prema okolnostima za nj morale znati.⁵

Pomorski agent je obvezan i ovlašten, primjenjujući dužnu pažnju dobrog gospodarstvenika, u granicama danog ovlaštenja obavljati poslove koji su potrebni ili uobičajeni za ispunjenje dobivenog naloga. Pomorski agent može, na temelju izričitog ovlaštenja ugovornih strana, potpisati u ime i za račun obiju ugovornih strana ugovor o iskorištavanju brodova.

Treba naglasiti da se ako pomorski agent izričito ne navede da nastupa u svojstvu agenta, smatra, u odnosu na osobu koja je u dobroj vjeri, da radi u svoje ime. Već smo rekli da je pomorski agent u svom poslovanju obvezan postupati pažnjom dobrog gospodarstvenika pa smatramo za potrebno ukazati da se dužna pažnja određuje na temelju objektivnih kriterija koji proizlaze u prvom redu iz pravila struke, poslovnih običaja i savjesti. Naime, pomorski agent obvezan je odstupiti od dobivenog naloga kad primjenom dužne pažnje zaključi da bi postupanje po nalogu bilo štetno za nalogodavca, s tim što je dužan, ukoliko postoji mogućnost, nalogodavca prethodno upozoriti o štetnosti njegovog naloga.

Zastupanje broдача u odnosima s državnim i drugim javnim organima ogleda se u prvom redu u odnosima s lučkim vlastima tj. s lučkom kapetanijom, lučkom policijom, zdravstvenim vlastima i carinom. Naime, prilikom dolaska i odlaska broда pomorski agent surađuje s lučkom kapetanijom, jer njena nadležnost obuhvaća kontrolu brodskih knjiga i isprava i brigu o sigurnosti plovidbe na svom području. Agent surađuje s lučkom kapetanijom i prije dolaska broда, jer je dužan njegov dolazak najaviti. Nakon dolaska broда pomorski agent traži od lučke kapetanije "slobodan promet" za brod što podrazumijeva slobodu brodskog osoblja u kontaktiranju s osobama na kopnu i obratno. Treba napomenuti da pomorski agent obavlja i druge poslove u odnosima s kapetanijom kao što su predaja izjave u pomorskoj nezgodi, zajedničkoj havariji itd. Sve ove radnje agent obavlja u ime i za račun broдача pa se njegove radnje imaju smatrati kao broдарove. Iako smo već rekli da pomorski agent obavlja među ostalim i carinske poslove, s obzirom na njihovu

važnost, držimo potrebnim naglasiti da carina kontrolira svu robu koja se uvozi i provози, s tim što uspoređuje stvarno stanje s deklariranim u prijevoznim ispravama o teretu. Iz tog razloga uloga pomorskog agenta u ovom je slučaju vrlo bitna s obzirom na prinudne odredbe o tome u carinskom zakonu.

Sposobnost pomorskog agenta da tuži i da bude tužen za prava i obveze koje je stekao za principala, odnosno njegova aktivna i pasivna legitimacija, u pojedinim je pravnim sustavima različito riješena. Tako na primjer engleski pravni sustav ne priznaje pomorskom agentu procesnu legitimaciju. Poljski pomorski zakonik određuje da pomorski agent ima pravo i dužnost tražiti u ime broдача plaćanje potraživanja koja proizlaze iz ugovora o prijevozu ili iz pomorskih nezgoda pa bi se shodno tome moglo zaključiti da se ovim zakonikom posredno priznaje aktivna legitimacija pomorskog agenta. Bugarski zakonik iz 1970. godine određuje da pomorski agent može po nalogu broдовlasnika ili zapovjednika broда podnositi pred sudovima tužbene zahtjeve u njihovo ime. Stajalište francuske doktrine jest da pomorski agent, ako je bez posebne punomoći za vođenje sporova svog principala, ne može biti procesno legitimiran u sporu koji se vodi protiv principala. Tako, na primjer, u sporu u kojem je tužitelj pokušao konstruirati sudsku nadležnost prema mjestu broдарova agenta, Apelacijski sud u Montpellieru nije prihvatio takvo mišljenje. Sud je ocijenio da pomorski agent ne može biti tužen umjesto broдача pa se prema tome ne može stvoriti ni sudska nadležnost prema mjestu sjedišta pomorskog agenta.

Talijansko pravo stoji na stajalištu da se pomorskom agentu priznaje procesna legitimacija. Naime, "Plovidbeni zakon" izričito daje pomorskom agentu procesnu legitimaciju, s tim što određuje da pomorski agent može tužiti i biti tužen u ime broдача ili vozara u granicama ovlaštenja u zastupanju tih principala. Procesna legitimacija pomorskog agenta ne mora biti spomenuta u punomoći, jer ona postoji *ex lege* glasom članka 288. *Codice della navigazione*. Dakle, preduvjet postojanja procesne legitimacije po talijanskom pravu jest agencijski odnos između principala i agenta. Tako tužitelj koji tuži pomorskog agenta da bi dokazao njegovu pasivnu legitimaciju, mora dokazati postojanje agencijskog odnosa između tog agenta i principala. Pomorski agent je pasivno legitimiran jedino u pravnim stvarima koje su u svezi s ugovorima o prijevozu odnosno ugovorima koje zaključi agent i njihovim izvršenjem a ne i u slučajevima izvanugovorne odgovornosti broдача ili vozara (kao primjer za sudare brodova ili za nedopušteno djelo člana posade koji nije u svezi s izvršenjem ugovora). Talijanska doktrina ne pravi razliku u pogledu procesne legitimacije agenata prilikom zastupanja domaćih i stranih broдача tako što se ističe da pomorski agent ima procesnu legitimaciju i za poslove zastupanja inozemnih broдача.

⁵ Vidi članak 690. Pomorskog zakonika

U našem pravu nema odredbe koja bi pitanje procesne legitimacije pomorskog agenta normirala. Istina, postoji sudska praksa koja se ogleda u presudama bivšeg Višeg Privrednog suda SRH iz 1963., 1965., 1968., 1970. i dr. koje izriječno potvrđuju da pomorski agent nije pasivno legitimiran za usluge koje je naručio u ime i za račun brodarar. Dakle, možemo slobodno zaključiti da u nas pomorski agent nije procesno legitimiran za ostvarenje principalovih prava i obveza sudskim putem. Međutim, iz pravnog položaja pomorskog agenta u odnosu na njegovog nalogodavca proizlazi da će agent na osnovi posebne punomoći, ali uvijek u ime i za račun nalogodavca, bilo sam ili putem ovlaštene i kvalificirane osobe, moći poduzimati određene procesne radnje kod sudova i drugih organa radi zaštite nalogodavčevih prava i interesa. Treba napomenuti da se ovdje uvijek radi o aktivnoj procesnoj legitimaciji, jer nema nikakvog temelja za primjenu pasivne procesne legitimacije na pomorskog agenta.

Ima mišljenja da ne bi trebalo pomorskom agentu priznati procesnu legitimaciju, jer bi se time njegov položaj promijenio, pa bi se na taj način stvorio pravni subjekt koji ne bi odgovarao uobičajenoj predodžbi o pomorskom agentu koji je principalov punomoćnik i kao takav trebao bi i ostati.⁶

Glede odgovornosti pomorskog agenta treba naglasiti da njegova odgovornost može biti dvostrana, tj. odgovornost prema svom nalogodavcu i odgovornost prema drugim osobama s kojima kontaktira. Njegova odgovornost može biti ugovorna i izvanugovorna. Prema svom principalu može biti ugovorna i izvanugovorna dok je prema drugim osobama u pravilu izvanugovorna, a samo vrlo rijetko i ugovorna ako pomorski agent s takvom osobom zaključi ugovor u svoje ime.

Odgovornost pomorskog agenta prema svom principalu ogleda se u odgovornosti agenta zbog nepostupanja po nalogu principala i zbog prekoračenja ugovornih ovlaštenja, odgovornosti agenta zbog propusta u pažnji, odgovornosti zbog neobavještanja ili pogrešnog obavještanja principala, odgovornosti zbog nepolanjanja računa principalu, odgovornosti zbog osobnog neobavljanja poslova i odgovornosti za radnje podagenta te odgovornosti zbog drugih ugovornih obveza. U svim navedenim slučajevima krivnje pomorskog agenta se pretpostavlja pa on mora dokazati da nije kriv.

Izvanugovorna odgovornost pomorskog agenta prema principalu odnosi se na određene karakteristične poslove u kojima se njegove obveze pretpostavljaju iako nisu ugovorene. Ne izvršavanje takvih obveza predstavlja osnovu za izvanugovornu odgovornost. Ovdje treba istaknuti da za razliku od ugovornih obveza krivnja kod izvanugovorne odgovornosti mora biti dokazana u postupku utvrđivanja odgovornosti za štetu.

O odgovornosti pomorskog agenta prema drugim osobama već smo rekli da je ona u pravilu izvanugovorna, a samo vrlo rijetko i ugovorna, jer pomorski agent obično nije u ugovornom odnosu s tim osobama. Treba naglasiti da kad se govori o odgovornosti pomorskog agenta prema organima javne vlasti da se pomorski agent u odnosima s carinom posebno izlaže i administrativno – kaznenoj odgovornosti.

Glede ograničenja odgovornosti pomorskog agenta, a imajući u vidu njegov položaj u odnosu na brodarar, pomorskom agentu trebalo bi priznati pravo na ograničenje odgovornosti pod istim uvjetima pod kojima se to pravo priznaje brodaru. Takvo stajalište zauzima i francuska sudska praksa a izraženo je u presudi Apelacijskog suda u Parizu od 14. veljače 1966. godine. Potvrdu mišljenju da agent odgovara do granice brodarove odgovornosti nalazimo i u odredbama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova od 25 kolovoza 1924. godine kao i u revidiranoj konvenciji o toj građi iz 1957. godine.

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem od 29. travnja 1961. godine kao i Konvencija o prijevozu prtljaga te Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici određuju da, ako je tužba podignuta protiv vozareva službenika, on se može pozivati na razloge ograničenja na koje se može pozivati i vozar. Imajući u vidu odredbe spomenutih konvencija kao i sudsku praksu glede ograničenja odgovornosti pomorskog brodarar možemo zaključiti da je ispravno stajalište koje pomorskom agentu priznaje pravo na ograničenu odgovornost pod istim uvjetima pod kojima se to pravo priznaje brodaru.

Na kraju da kažemo da ugovori o pomorskoj agenciji prestaju prema propisima građanskog prava. Tako, ugovor o pomorskoj agenciji prestaje izvršenjem posla, protekom određenog vremena, otkazom ugovora sklopljenog na neodređeno vrijeme, sporazumom stranaka, jednostranim odustankom te zbog nemogućnosti ispunjenja kao i zbog ostalih razloga odustanka navedenih u građanskom pravu.⁷

Zaključak

Conclusion

Ugovor o pomorskoj agenciji jest specifičan ugovor pomorskog prava. Pomorski agencijski poslovi jesu oni koji se odnose, na plovidbu, brodove i njihovo iskorištavanje, posebno na prihvaćanje i otpremanje brodova, posredovanje pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaji, gradnji i popravcima, osiguranju brodova, tereta i

⁶ Vidi bliže o tome u: V. Borčić, Pomorski agent, Rijeka 1992., str. 63-68.

B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979., str. 150.

⁷ Vidi bliže o tome u: B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979., str. 151.

V. Borčić, Pomorski agent, Rijeka, 1992., str. 112.

interesa kao i pri sklapanju drugih poslova koji su vezani za plovidbu i brodove.

Ugovor o pomorskoj agenciji je dvostrani pravni posao u kojem se kao strane ugovora pojavljuju pomorski agent i njegov nalogodavatelj. Ugovor je konsensualne prirode, za njegov nastanak potrebna je obična suglasnost volje stranaka.

Ugovori o pomorskoj agenciji naročito u posljednje vrijeme najčešće se sklapaju na osnovi ranije utvrđenih formulara. Međutim, u hitnim slučajevima, odnosno kada to zahtijeva specifičnost određene situacije, ugovor se može sklopiti i usmenim putem koji se u praksi kasnije potvrđuje i pismenim putem kako bi se osigurao dokaz postojanja ugovora. Ovdje treba naglasiti da Pomorski zakonik Republike Hrvatske, člankom 689, izričito propisuje da ugovor o pomorskoj agenciji na temelju opće punomoći mora biti sklopljen u pisanom obliku, s tim da ugovor koji nije sklopljen u pisanom obliku ne proizvodi pravne učinke. Ova odredba je imperativnog karaktera, tako da je ugovorne stranke međusobnim sporazumom ne mogu mijenjati.

Na kraju kažimo da Pomorski zakonik Republike Hrvatske, člankom 691, propisuje da je pomorski agent obavezan i ovlašten, primjenom dužne pažnje dobrog gospodarstvenika, u granicama danog ovlaštenja, obavljati poslove koji su potrebni ili uobičajeni za ispunjenje dobivenog naloga.

Literatura

Refences

- [1] V. Borčić, Pomorski agent, Rijeka, 1992.
- [2] V. Borčić, Ugovor o pomorskoj agenciji, Usporedno pomorsko pravo br. 1-4, Zagreb, 1994.
- [3] B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979.
- [4] I. Grabovac, Pomorsko pravo, Zagreb, 1993.
- [5] I. Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni klub, Split, 1995.
- [6] Lj. Smokvina, Brodski agent, Pomorska enciklopedija, svezak I, Zagreb, 1972.
- [7] Pomorski zakonik Republike Hrvatske br. 17. od 7. ožujka 1994.

Rukopis primljen: 13.9.2000.

ANGLO ADRIATIC SHIPPING AGENCY LIMITED London

RODWELL HOUSE
100 MIDDLESEX STREET
LONDON E1 7HD
United Kingdom

Pho: (171) 247 7274
Fax: (171) 247 7240
Tlx: 8813053 anad g

General Agents in Great Britain for Croatian Shipowners. Port Agents in London.

Members of the Baltic Mercantile and Shipping Exchange London and the Baltic and International Maritime Conference.

Chartering Brokers and Liner Marketing Agents World Wide.

Ship sale and purchase Brokers.
Freight Forwarders World Wide and Air Brokers.
Bunkering Agents World Wide.