

Međunarodne pomorske prevare i njihovo suzbijanje

UDK 347.799.4(100)

Sažetak

U međunarodnom transportu uvijek je bilo pomorskih prevara. Danas oni poprimaju suvremene oblike i mogu se grupirati u nekoliko osnovnih grupa: dokumentarna prevara, prevara u brodskom ugovoru, prevara skretanjem broda, prevara u pomorskom osiguranju, prevara pomorskih posrednika, prevara u vezi s hipotekom broda i lučke prevare. Sve se one sastoje u namjernom varanju pojedinih sudionika u međunarodnom pomorskom transportu i trgovini radi prisvajanja imovinske koristi.

Suzbijanjem pomorskih prevara bavi se veći broj međunarodnih organizacija i udruženja sudionika u pomorskom transportu predlažući konkretnije mjere na međunarodnom nivou.

Preventivne mjere djeluju na sprečavanje pomorskih prevara, a one se primjenjuju u raznim oblicima tehničkog i poslovnog usavršavanja postojećih pravnih instrumenata za pojedine grupe prevara.

Represivne mjere sastoje se u gonjenju i kažnjavanju počinitelja za izvršene prevare. Imovinskoopravno gonjenje izvrgnuto je, velikim teškoćama. Za kazneno gonjenje trebalo bi bolje riješiti pitanje sudbene nadležnosti država i sigurnije ekstradicije počinitelja navedenih akata.

Najbolje bi rješenje bilo da se izradi i prihvati jedna međunarodna konvencija koja bi obuhvatila sve grupe pomorskih prevara i predvidjela potrebne reforme u postojećem sistemu njihovog suzbijanja u interesu međunarodne trgovine i pomorskog transporta.

1. Uvod

U međunarodnoj trgovini prodavalac i kupac borave u dvije zemlje, a roba se najčešće prevozi morem i to sve češće u kombiniranom i multimodalnom transportnom lancu. Roba koja je predmet međunarodnih transakcija sukcesivno prelazi iz ruku jednog vozara u ruke drugog vozara, zatim špeditera, skladištara, brodskog slagatelja i drugih osoba, koje se pri današnjoj velikoj podjeli rada u transportu pojavljuju prilikom manipulacija s robom. Roba se za vrijeme prijevoza prodaje i po nekoliko puta, a kupci se često služe bankarskim ili drugim kreditom. Roba je za vrijeme prijevoza izložena opasnostima oštećenja i raznim prevarama, pa se često ne može ustanoviti tko je za njih odgovoran.

Danas se pomorskim prevarama smatraju svi nepošteni akti koje čine u vezi s pomorskim prijevozom pojedini sudionici u međunarodnim trgovinskim poslovima, a kojima se namjerno vara drugi sudionik da se prisvoji njegova roba ili neki iznos novca. Bitno je da jedan od sudionika posla varanjem ili nelegalnim postupkom prisvoja neki iznos novca ili količinu robe druge stranke, prema kojoj je preuzeo komercijalne ili prijevozne obaveze. Sudionici takvog posla mogu biti prodavalac ili kupac, vlasnik

ili zakupnik broda, kapetan ili osoblje broda, banka ili osiguravajuće društvo, posrednik ili agent i sl. Prevara se obično sastoji u zloupotrebi ugovora i komercijalnih dokumenata, kao što su teretnice, broderski ugovor, polica osiguranja i sl.

Pomorska prevara kao pojam nešto je šira od pravnog akta prevare i obično označava svaki nepošteni akt u vezi s pomorskim prijevozom, čak ako i ne sadrži elemente pretvaranja, varanja ili lažnih tvrdnji, koji su obično konstitutivni sadržaj prevare u pravnom smislu. Osim toga, velika raznovrsnost nepoštenih akata koje obuhvaća izraz pomorske prevare otežava sistematsku analizu i precizno ispitivanje svih varijanti takvih akata koji se počinjaju u praksi.

Pomorske prevare izazivaju mnoge nepovoljne efekte na međunarodnu trgovinu i pomorski prijevoz: poslovnu i pravnu nesigurnost, razne materijalne i financijske štete, nepovjerenje u međusobnim odnosima partnera, one olakšavaju i potiču krijumčarenje i izbjegavanje poreznih i drugih društvenih obaveza. Stoga se protiv njih poduzimaju razne mjere suzbijanja, mjere kontrole i kažnjavanja.

U ovom radu analiziraju se razne vrste međunarodnih pomorskih prevara, njihovo suzbijanje koje poduzimaju određene međunarodne organizacije i većina nacionalnih zakonodavstava, i to posebno preventivne i represivne mjere koje se primjenjuju ili bi se mogle primijeniti u njihovom suzbijanju. Na kraju se iznosi prijedlog prihvaćanja posebne međunarodne konvencije koja bi omogućila veću koordinaciju svih zainteresiranih u suzbijanju pomorskih prevara

Svrha rada je da pruži osnovne elemente i sistematizaciju međunarodnih pomorskih prevara i načina njihova pravnog suzbijanja, da informira zainteresirane radne organizacije, posebno brodare i krcatelje, o mogućnostima suzbijanja te pojave i da pomogne pravnicima i ekonomistima u sprečavanju pravnih i ekonomskih posljedica prevare za njihove radne organizacije i društvenu zajednicu te da tako doprinese poboljšanju uvjeta međunarodne trgovine i pomorskog transporta.

Rad se temelji na jednoj studiji Specijalne međuvladine grupe Savjeta za trgovinu i razvoj UNCTAD-a koja proučava sredstva za suzbijanje pomorskih prevara.¹

2. Oblici i posljedice pomorskih prevara

Pomorske prevare mogu se klasificirati u pet velikih kategorija: 1) dokumentarna prevara, 2) prevara u brodskom ugovoru, 3) prevara u pomorskom osiguranju, 4) prevara skretanjem broda, 5) ostale prevare. Svaka grupa može imati više podgrupa i vrsta, ali se ovdje analiziraju samo navedene velike grupe.

2.1. Pomorske prevare

2.1.1. Dokumentarna prevara

U međunarodnom pomorskom prometu roba i usluga koristi se veći broj dokumenata koji mogu poslužiti za izvršenje pomorske prevare. Najvažniji dokument je teretnica ili konosman, s kojim se mogu vršiti izrazite prevare, npr. izdavanje lažne teretnice, ili pak ne izvršavati ugovorne obaveze, što graniči s prevarom kao što je otprema robe slabije kvalitete nego je određena u kupoprodajnom ugovoru između prodavaoca i kupca.

Krajnji oblik prevare nepoštenog prodavaoca je kada izda lažnu teretnicu koristeći formular poznatog pomorskog društva ili izmišljajući sasvim fiktivno društvo za nepostojeću robu. Brod pak kojim se roba tobože prevozi, može biti još u luci ili na nekom drugom kraju svijeta u suhom doku, ili pak sasvim fiktivan. Drugi dokumenti koji prate teretnicu, kao što su faktura, polica pomorskog osiguranja, uvjerenje o porijeklu robe, certifikati kontrolnih organizacija i sl. mogu također biti krivotvoreni. Oni se obično ispisuju na relativno jednostavnim formulama i lako se mogu imitirati.

Prodavalac koji je krivotvorio dokumente prodaje teretnicu, kao naslov vlasništva robe, s takvim dokumentima kupcu dobre vjere koji očekuje preuzimanje robe u luci odredišta. No kad ustanovi da brod ne stiže ili da dolazi bez robe, otkriva prevaru dok je prodavalac u međuvremenu nestao.

Prodavalac često otprema manju količinu ili slabiju kvalitetu robe nego je zaključena u prodajnom ugovoru s kupcem. Ako pomorsko društvo navede tu razliku u količini i kvaliteti u teretnici, ova se poslije toga krivotvori da bi se prikrila ta napomena. Tu razliku prevoznik ne može uvijek otkriti kao npr. robu koja se prepakuje u kontejnere. Kupcu se, dakle, može prezentirati punovrijedna teretnica koja proizlazi ili iz savršeno autentičnih dokumenata, npr. fakture, police osiguranja i sl. ili krivotvorenih dokumenata, kao što je inspekcijsko uvjerenje. Često se tako otprema namjesto fakturirane robe bezvrijedna i loša roba.

Ovakve prevare mogu uspjeti zato jer mehanizam razmjene počiva na pomorskoj teretnici i pratećim dokumentima, čijom se cesijom prodaje roba, jer kupac ne može lično pregledati robu prije plaćanja i jer prodavalac traži plaćanje prezentacijom dokumenata često prije dolaska broda u luku odredišta. Vjerujući prevozniku određenom u teretnici da je roba natovarena i njegovoj relativno površnoj kontroli robe u času ukrcaja, kupac prihvaća da izvrši plaćanje robe u zamjenu za dokumente o ukrcanoj robi. On nekada traži izdavanje uvjerenja nezavisne kontrolne organizacije da provjeri kvalitetu, količinu i ukrcaj robe na označeni brod.

Glavne karakteristike dokumentarne prevare prodavaoca su ove: da je prodajni ugovor odredio klauzule Cif ili Fob, da se plaćanje vrši dokumentarnim akreditivom, da partneri nisu nikada ranije bili u poslovnom odnosu, da su brodovlasnik i osoblje broda općenito dobre vjere, da su žrtve prevare često partneri u zemljama u razvoju i da žrtve nemaju prava prigovora protiv osiguranja ili prevoznika. Prevara se može izvršiti i zbog toga što se plaćanje vrši po-

moću dokumentarnog akreditiva u skladu s Jedinstvenim pravilima i uzancama što se odnose na dokumentarne akreditive, koje je izdala Međunarodna trgovinska komora, prema kojima poslovna banka kupca ispituje samo dokumente prodavaoca i provjerava njihovu usklađenost s uvjetima kupca označenim u zahtjevu za kreditnu operaciju, a ne provjerava da li roba stvarno postoji ili je stvarno otpremljena.

Dokumentarnu prevaru može počinuti i kupac koji nekorektno upotrebljava ili krivotvori prevozne dokumente. Nerijetko se dešava da brod stigne na odredište prije nego što je teretnica pristigla primaocu. U tom bi slučaju prevoznik trebao teret uskladištiti do njenog prispjeća. No iz komercijalnih razloga mnogi prevozioci izdaju robu u zamjenu za bankarsko jamstvo. Prevara nastaje kad neskrupulozni kupac koji je preuzeo robu u zamjenu za jamstvo proda poslije toga teretnicu nekom kupcu dobre vjere. Kad novi posjednik teretnice prezentira taj dokument i traži predaju robe, prevoznik dolazi u delikatnu situaciju — općenito konstatira da se naslovnik ne može pronaći i tada mora naknaditi štetu osobi koja prezentira teretnicu.

Drugi oblik dokumentarne prevare kupca dešava se u slučajevima plaćanja po podnošenju dokumenata, prema kojima prodavalac otprema robu i ustupa dokumente odgovarajućoj banci u zemlji kupca radi plaćanja. Kupac dobivši dokumente podnosi ih predstavniku prevoznika radi preuzimanja robe. No da bi se olakšale carinske formalnosti prodavalac šalje kupcu u pravnom prometu neupotrebive duplikate teretnice i duplikat fakture što je nepoštenom kupcu dovoljno da izradi krivotvorene originale teretnice koji nose pečat banke, da ih prezentira predstavniku prevoznika i preuzme robu. Tek poslije toga prodavalac konstatira da su originalni dokumenti uvijek u rukama banke, ali da je roba već izručena; zato on progoni prevoznika zbog pogrešne isporuke robe.

Rjedi oblik dokumentarne prevare je krivotvorenje kreditnog pisma. Ova relativno kompleksna prevara zahtijeva tajni dogovor između kupca i prodavaoca koji šalju krivotvorena kreditna pisma koja izgledaju kao da ih izdaje banka domicilirana u jednoj zemlji odgovarajućoj banci u drugoj zemlji. Varalicama čak nije potrebno izraditi lažne formule kreditnog pisma nego upotrebljavaju autentične formule koje dobiju od namještenika banke kao i jasne obavijesti o sistemu numeriranja banke koja ga je izdala, bez čega bi odgovarajuća banka otkrila krivotvorenje.

Varalice zatim pribavljaju prevozne dokumente predviđene u kreditnom pismu bilo da ih krivotvore ili da organiziraju prijevoz loše robe, pa ih podnose banci koja plaća, i kada naplate prodajnu cijenu nestaju. Ova pak banka upućuje dokumente banci izdavaču kreditnog pisma radi traženja naknade i tada primjećuje da ona nije nikada otvorila akreditiv. Da bi ova prevara uspjela, potrebno je izbjeći da banka koja plaća traži potvrdu otvaranja akreditiva banke izdavača; potvrda se općenito traži samo ako akreditiv prelazi određeni, dosta visoki iznos i zato se ta vrsta prevare često odnosi na iznos nešto niži od 1 milijuna dolara.

U drugom obliku prevare pomoću krivotvorenog kreditnog pisma tzv. klijenti vode normalne pregovore radi kupoprodaje robe, zatim iznenada šalju krivotvoreno pismo izravno prodavaocu. Neki prodavaoci, zatečeni tom praksom, otpremaju robu ne potvrđujući postojanje akreditiva u spomenutoj banci. Kada se konačno otkrije prevara, jer banka odbija da honorira kreditno pismo, roba je već na otvorenom moru i kada stigne u luku odredišta, ne može se često više pronaći na gatu, usprkos svim naporima krcatelja da je dobije natrag.

2.1.2. Prevara u brodskom ugovoru

Ovu vrstu prevare vrši naručilac (krcatelj, zakupnik broda) na štetu vlasnika broda neplaćanjem vozarine, ili pak vlasnik broda na štetu naručioca ili pak interesa tereta fakturiranjem dopunske pretjerane vozarine. No i potkrcatelj može prevariti vremenskog krcatelja, vlasnika broda i interese tereta.

Krcatelj vrši prevaru kad zakupljuje brod na određeno vrijeme, ili čak unajmljuje goli brod (bez kapetana i posade) uz plaćanje vozarine u određenim vremenskim razmacima, zatim ga kao njegov držalac daje u podzakup za putovanje ili otvara redovnu liniju. U oba slučaja zakupnik broda nudi se za prijevoz robe drugome; on općenito nudi zainteresiranim krcateljima osobito povoljnu vozarinu. Kad je roba natovarena, zakupnik izdaje teretnicu, naplaćuje vozarinu i prestaje da plaća zakupninu, zatim najčešće nestaje ili proglašava bankrot. U tom času brod je natovaren i njegov vlasnik dolazi u delikatnu situaciju. Ako je teretnicu potpisao kapetan ili u njegovo ime agent bez ikakve rezerve i spominjanja brodarskog ugovora, vlasnik broda obavezan je isporučiti robu u odredištu. Ponekad se dešava da se u interesu robe postigne dopunska vozarina, ali se u drugim slučajevima samo ostvaruje gubitak. Mogu nastati i dopunske teškoće kad zakupnik broda — varalica pušta čitav niz vjerovnika u lukama krcanja i da je glavni zahtjev vjerovnika da dobije brodske komore koje je zakupnik napustio.

Neki oprezni brodovlasnici zahtijevaju klauzulu u brodarskom ugovoru da se izdaju samo teretnice s klauzulom »vozarina plativa u odredištu« da sebi osiguraju mogućnost povlastice na robu u garanciji plaćanja njegove vozarine. Nepošteni krcatelji zakupnici broda jednostavno zamjenjuju ove teretnice drugima koje imaju oznaku »vozarina se plaća unaprijed«, naplate vozarinu i nestaju. Ta zamjena vrši se nakon spremanja broda na putovanje i bez znanja vlasnika broda. Tek kad brod tiče luku odredišta, kapetan otkriva promjenu teretnice.

Krcatelji inače najčešće ne znaju da postoji brodarski ugovor kad otpremaju robu, a teretnice rijetko spominju da postoji brodarski ugovor.

Vlasnici broda vrše prevare na štetu zakupnika broda ili same robe, naročito u periodu recesije i krize. Tipičan oblik ove prevare je da se zakupljeni brod pušta, radi tobožnjeg popravka, u dobro smještenu luku za opskrbu gdje ga zaplijeni jedan »vjerovnik iz usluge« pod izgovorom neplaćenih faktura. Tada se brod prodaje po nalogu suda. Kako u tim uvjetima kupac općenito preuzima brod slobodan od svakog tereta, uključiv obhodni vlasnik, čak za teret koji se nalazi na brodu, on može tražiti dopunsku vo-

zarinu na štetu robe. Kasnije se otkriva da prvi vlasnik, vjerovnik iz usluge i novi vlasnik pripadaju jednom istom matičnom društvu.

2.1.4. Prevara skretanjem broda

Glavni oblik ove prevare je krađa tereta, a sastoji se u ovome: brodovlasnik vara vlasnika robe navodeći ga da unajmi brod radi prevoza njegove robe do ugovorenog odredišta; na putu brod skreće u drugu luku gdje se roba prodava u korist brodovlasnika i zatim se brod namjerno naplavi i potopi. Tako se skretanje kombinira s drugim oblikom prevare tj. prevarom pomorskog osiguranja. Brod može »nestati« i mijenjajući ime, službenog vlasnika i zastavu.

Ova vrsta prevare posebno je česta u područjima gdje se zbog rata, unutrašnjih nereda ili drugih posebnih okolnosti slabo kontroliraju lučke zone, što omogućuje da se roba nelegalno proda bez velikog rizika od intervencije bilo kojih organa ili stranaka. Osnivanje slobodnih zona u lukama nekih zemalja može ponekad olakšati ove prevare ukoliko je službeni nadzor ili carinska kontrola vrlo smanjena nad operacijama koje se odnose na istovarenu i onda reeksportiranu robu. U nekim zemljama čak sudovi odobravaju prodaju tereta na sam zahtjev brodovlasnika kad putovanje završava u zemlji ili pak traže samo nedovoljnu obavijest vlasnicima tereta.

Sve prevare skretanjem s pravca putovanja ne smišljaju se prethodno u času kada brodovlasnik traži teret. Prethodno nesmišljeni slučajevi dolaze do spirova koji se odnose na brodski ugovor kad zakupnik broda ne plaća vozarinu vlasniku ili kad je period čekanja u luci pretjerano dug. Korištenje luka zapadne Afrike sredinom 1970-tih godina izazvalo je veliki broj skretanja. Mnogi krcatelji unajmili su brodove na putovanju, ne vodeći računa o toj situaciji. Brodovi su morali čekati više mjeseci da bi mogli pristati u luci i mnogi zakupci nisu mogli spriječiti plaćanje lučke ležarine. Brodovlasnici su se često odlučili da uskladište teret i odbiju putovanje, dok su neki to iskoristili i prodali robu da pokriju svoje gubitke.

2.1.5. Prevara u pomorskom osiguranju

Ima više oblika ove prevare. Ona često nastaje lažnom deklaracijom ili prikazivanjem osiguratelju neke materijalne činjenice koja se općenito odnosi na osigurani predmet, a katkada i na njegovo postojanje. Ova prevara može se izvršiti i pri osiguranju glavnog predmeta (broda) i pri osiguranju njegovih sredstava.

Prevara tako može imati oblik naplavlivanja nadosiguranog broda što omogućuje vlasniku da od osiguratelja glavnog predmeta traži naknadu višu od vrijednosti broda, ili pak oblik naplavlivanja broda koji vozi nadosigurani ili fiktivan teret koji osim osiguravateljeve naknade za glavni predmet omogućuje krcatelju da ostvari sličan dobitak primajući od osiguratelja za sredstva višu naknadu od stvarne vrijednosti koja može i da uopće ne postoji u slučaju fiktivnog tereta.

Razlikuju se mnoge varijante ovih oblika prevare. Npr. umjesto da djeluje sporazumno s osiguranikom, kao u zadnjem slučaju, brodovlasnik može

izazvati dobrovoljni brodolom kako bi prikrio činjenicu da je prije toga ukrao teret da bi ga potajno prodao (slično kao kod prevare skretanjem). U tom slučaju brodovlasnik dobiva istodobno reosiguranje za trup broda i prihod od krađe robe. Da ne bi morao plaćati naknadu u takvom slučaju, uz pretpostavku da je osiguranik dao izjavu o nezgodi nastaloj od osiguranog rizika, osiguratelj mora dokazati da je brod bio namjerno naplavljen i s krivnjom osiguranika, što je često teško učiniti, jer se rijetko raspolaze dokaznim elementima. Tako u britanskoj praksi na osiguratelja pada obaveza da dokaže krivnju osiguranika, pa se mora prilagoditi vrlo strogim dokaznim kriterijima da se utvrdi zasnovanost njegova odbijanja da garantira nesreću. Druga varijanta prevare naplavlivanjem broda je organiziranje fiktivnog brodoloma pa se kasnije »pojavi« brod pod novim imenom i zastavom.

Osim prevare naplavlivanjem broda postoje još mnogi oblici varanja u osiguranju sredstava. Jedno je takvo kada je opseg osiguranog tereta namjerno prevelik. U tom slučaju primalac traži naknadu od osiguratelja za tobožnju neisporuku dijela robe koji u stvari nije postojao. Te se prevare često dešavaju u slučaju kad prodavalac iz usluge izda pretjeranu fakturu na traženje kupca koji želi dobiti višak deviza od centralne banke svoje zemlje u periodu devizne kontrole.

Drugi tipovi prevara osiguranja sredstava nastaju kada osiguranik traži naknadu za teret koji je doživio nezgodu na temelju izvještaja eksperta, koji je krivotvorila tobožnja žrtva ili koji je izrađen po dogovorenom stručnjaku, ili kada stručnjaci sistematski precjenjuju štetu. Ova prevara ne samo da nanosi štetu osiguratelju nego i škodi brodovlasniku, jer osiguratelj može ustati tužbom protiv njega, a i drugim osiguranicima, jer precijenjene ili fiktivne nezgode povlače povećanje premija osiguranja.

2.1.5. Ostale prevare

Ovdje spadaju prevare vezane za djelatnost pomorskih agenata, prevare kod hipoteke nad brodom i razne prevare u vezi s lučkim djelatnostima.

Prevare u djelatnostima pomorskih agenata nastaju bilo da nastupaju kao posrednici za brodove i vozarine ili kao agenti brodova. Oni posreduju između dvije stranke — brodovlasnika i unajmljivača ili pak vlasnika robe pa mogu dopustiti poznatim varalicama da nastave djelovati ako ne prikupe dovoljne obavijesti namjerno prikrivajući njihov stvarni indetitet, prije nego zakluče prijevoz, ili da preuzmu na teret robe vozarinu koju treba platiti pri otpremi i/ili unaprijed.

Radeći tako oni često postaju sukrivci, namjerno ili nenamjerno, prevara u broderskom ugovoru kada zakupnik broda kao držalac ili kao korisnik redovnih linija predloži da će prevesti robu za drugoga na unajmljenom brodu, pa dobije vozarinu plaćenu unaprijed i nestane ne plativši brodovlasniku zakup.

Osim toga, agenti često služe kao posrednici i za prenos velikih iznosa ili mogu raspolagati tim iznosima koji odgovaraju zakupnini u slučaju unajmljivanja ili unaprijed plaćenoj vozarini u slučaju kada agent predstavlja redovni servis. Dešava se da posrednici pronevjere te iznose i jednostavno nesta-

nu. Prevare nekad vrše i skorojevići koji se oglašavaju kao poznati i poštteni pomorski posrednici koji uspijevaju da im se plati zakup brodova na njihov račun. Agenti brodova imaju čak priliku da izdaju lažne ili antidatirane i poslijedatirane teretnice.

Prevara u vezi s hipotekom brodova nastaje kad brodovlasnik kao hipotekarni dužnik ne plaća dug i namjerno izbjegava zemlje u kojima bi vjerovnik mogao zaplijeniti brod. Brod može biti ponovo upisan u drugoj zemlji, često onoj koja ne traži uvjerenje o brisanju iz upisnika prethodne zemlje upisa, što je formalnost koja se provodi samo poslije prethodne obavijesti vjerovnika. Kada se brod ponovo upiše u drugoj zemlji, ali bez upisa hipoteke, vlasnik može prodati brod kupcu dobre vjere i dobiti ukupnu prodajnu cijenu ili pribaviti višak likvidnosti dajući ga ponovo u hipoteku.

Pomorske prevare u vezi s lučkim djelatnostima općenito ne predstavljaju posebnu kategoriju prevara (lučke prevare), ali su one vezane za druge prevare, posebno dokumentarne prevare i prevare u pomorskom osiguranju. Takav je slučaj kreditnih pisama koja predviđaju prezentiranje »teretnice«, a da se ne precizira da je to teretnica »uz bok broda«. Potkupljujući lokalne lučke vlasti, varalice dobivaju potvrdu o primitku na utovar nepostojeće robe ili robe niže kvalitete ili manje količine od one koja je predviđena. Potvrda se zatim prezentira agentima brodovlasnika koji izdaju teretnicu »primljeno na ukraj«, koja se podnosi da bi se postiglo plaćanje na temelju kreditnog pisma.

Podmićivanjem rukovodilaca lučke zone često je čak lako dobiti lažne popratne dokumente, kao što su sanitarni ili higijenski certifikati za neodgovarajuću robu, koji se zatim prezentiraju s drugim traženim dokumentima da se postigne plaćanje na temelju kreditnog pisma. Prevare u pomorskom osiguranju mogu se oslanjati i na krivotvorene kontrolne dokumente, posebno se mogu pribaviti lažni certifikati za ono što nedostaje kako bi se opravdali lažni zahtjevi naknade za neisporuku.

Krađa, posebno grabež, nameće velike probleme u mnogim lučkim zonama. Neprilagođenost ambalaže, nedostaci sistema skladištenja, zakašnjenja u održavanju i nedovoljna služba sigurnosti olakšavaju krađe u lukama. Nedovoljan nadzor na brodu može također izazvati gubitke potkradanjem za vrijeme prijevoza. Ako se umnogostruče gubici od krađa, oni mogu nanijeti znatne gubitke privredi zemalja u razvoju. Ti gubici, pored toga što povlače povećanje vozarina i premija osiguranja, mogu izazvati zakašnjenja u proizvodnji i gubitke tržišta prekidom opskrbe.

U mnogim zemljama kapetani brodova ne obraćaju dovoljnu pažnju provjeri robe koju primaju na ukraj i zanemaruju da iskazuju rezerve prema teretnicama u pogledu količine i stanja robe. Takvo ponašanje uzrokuje reklamacije prema vlasniku broda radi gubitaka i šteta i olakšava prevaru ako kupac pregovara na osnovi čiste teretnice. Osim toga, krcatelji često vrše pritiske da razuvjere kapetana koji izrazi rezerve prema teretnici. Ako krcatelj dostavi brodovlasniku garantno pismo da ga zaštititi od eventualnog gubitka, otuda može nastati prevara na štetu kupca. Uz to, kad brodovlasnik želi dati

potrebno značenje garantnom pismu, često konstatira da je kreator nestao ili pao pod stečaj.

3. Suzbijanje pomorskih prevara

Borbu protiv pomorskih prevara vode svi sudionici u pomorskom prometu i njihova udruženja, većina država svojim zakonodavstvom i mnoge zainteresirane međunarodne organizacije. Ta borba pridonijela je smanjenju pomorskih prevara, ali ih još ima u razvijenim zemljama, a još više u zemljama u razvoju. Premda su one u socijalističkim zemljama neznatne, i te zemlje su zainteresirane da se broj tih prevara u zemljama s kojima održavaju pomorske veze smanje i spriječe.

Među mjerama koje se provode u svrhu suzbijanja pomorskih prevara najveće značenje imaju djelatnosti međunarodnih organizacija koje u tu svrhu poduzimaju posljednjih godina. No i pojedina udruženja sudionika u međunarodnom pomorskom prometu kao i pojedine zemlje poduzimaju i predlažu razne mjere od kojih su neke realne i prihvatljive za primjenu na međunarodnom nivou, dok su druge neostvarive. Te mjere mogu biti preventivne i represivne.

3. 1. Djelatnost međunarodnih organizacija

Pitanjem suzbijanja pomorskih prevara bavi se velik broj međunarodnih organizacija. No najveću djelatnost na tom polju razvijaju Međunarodna pomorska organizacija (IMO) i Međunarodna trgovinska komora preko svog Međunarodnog pomorskog ureda, zatim razna međunarodna udruženja sudionika u pomorskom prometu.

Međunarodna pomorska organizacija nije se u početku mnogo bavila ovim pitanjem, ali je od 1979. intenzivirala rad na njegovom rješavanju. Na prijedlog libanonske vlade, koja je verbalnom notom od 20. listopada 1979. tražila od Organizacije da poduzme efikasne mjere za sprečavanje i otklanjanje baraterije,² nedopuštenog skretanja brodova i njihova tereta i drugih pomorskih prevara i da se pripremi jedna međunarodna konvencija za suzbijanje navedenih akata, 11. skupština Organizacije (1980) zaključila je da se pripremi adekvatna studija o tom pitanju i podnese na razmatranje 12. skupštini. Savjet Organizacije osnovao je stručnu grupu za pomorske prevare koja je izradila studiju o prirodi i učestalosti akata pomorske prevare i o mjerama pravne, administrativne i druge prirode koje bi trebalo preporučiti vladama, međunarodnim organizacijama i drugim zainteresiranim tijelima da ih poduzimaju protiv navedenih prevara.

Na 12. zasjedanju skupštine Organizacije u studenom 1981. donesena je rezolucija A 504 (XII) od 20. studenog 1981. kojom se prvi put suzbijanje međunarodnih pomorskih prevara podiže na nivo međunarodnog zadatka i međunarodne koordinacije. Rezolucijom se najprije ističe pozitivno značenje autoregulacije u trgovinskim i industrijskim krugovima, borba protiv pomorskih prevara i njihove međusobne suradnje, suradnje s vladama i međunarodnim organizacijama kao i na važnost proučavanja i usavršavanja stručnih kadrova. Ona zatim ukazuje na potrebu ratifikacije i primjene konvencija IMO i drugih međunarodnih instrumenata u pogledu pomorske sigurnosti, a poziva i vlade da revidiraju nacionalno

zakonodavstvo o sprečavanju i otklanjanju pomorskih prevara i da se posebno angažiraju u dobrom vođenju nacionalnih upisnika (registara) brodova u pogledu promjene vlasništva, u boljem reguliranju zahtjeva prema dokumentaciji u poslovnom prometu i u reguliranju adekvatnih kaznenih sankcija za pomorske prevare.

Konačno, rezolucijom se mole vlade da surađuju međusobno i s međunarodnim organizacijama i zainteresiranim krugovima kako bi se ostvarila koordinirana akcija, i da obavijeste IMO o mjerama pravne, administrativne i druge prirode koje su poduzele radi ostvarenja ciljeva Rezolucije.

Međunarodna trgovinska komora pružila je punu pomoć u djelatnosti IMO protiv pomorskih prevara. Ona je 1980. izdala kratku brošuru o sprečavanju pomorske prevare,³ u kojoj se ukratko iznose narav, oblici i karakteristike pomorskih prevara i pružaju savjeti o mjerama opreza koje bi morale poduzeti stranke u međunarodnoj trgovini, a 1981. je osnovala Međunarodni pomorski ured kao nevladin i nelukrativni organizam, zamišljen kao punkt suradnje i centar za informacije o međunarodnim prevarama.

Članovi ureda koji je smješten u Londonu uplaćuju godišnji doprinos, a mogu davati i posebnu pomoć. Približni raspored članova je ovakav: 50% su iz kapitalističkih zemalja, 40% iz zemalja u razvoju i 7% iz socijalističkih zemalja Istočne Evrope te 3% čine međunarodne nevladine organizacije.

Ciljevi Ureda su: sprečavanje prevara i druge sumnjive prakse u međunarodnom pomorskom prometu; prikupljanje obavijesti privrednika, vlada i međunarodna organizacija o navedenim prevarama i davanje obavijesti i savjeta protiv prevara; predlaganje postupaka u transakcijama i pružanje savjeta organizacijama za poboljšanje operativnih i trgovinskih sistema da bi se ublažila njihova izloženost prevarama i nepoželjnoj praksi; organiziranje i pružanje obrazovnih usluga u borbi protiv prevara; vođenje anketa o prevarama i nepoželjnoj trgovinskoj praksi te pomaganje oštećenih stranaka da postignu odštetu.

U ostvarivanju tih ciljeva Ured je posebno razvio djelatnost anketiranja i širenja informacija o pomorskim prevarama. Uspostavivši veze s čitavim svijetom Ured se pokazao vrlo efikasnim u istraživanju »nestalih« brodova ili tereta u prepoznavanju dokumenata i obavještavanju o krijumčarskoj praksi. On dostavlja dvaput mjesečno svojim članovima povjerljiv bilten posvećen prijavljenim slučajevima prevara i okolnostima njihova nastanka, o djelatnosti fizičkih i pravnih osoba koje se ističu prevarenom ili sumnjivom praksom, dojavljenim slučajevima krađa ili krivotvorenja inspekcijskih certifikata i kreditnih pisama i sl. Konačno, Ured je uveo banku automatiziranih podataka koja je otvorena svim članovima koji žele da se obavijeste o pojedincima i društvima s kojima upravo zaključuju poslovne ugovore. Premda podaci nisu sasvim točni, oni ipak pomažu članovima da se prethodno obavijeste o sumnjivim aktivnostima njihovih potencijalnih partnera.

Druge organizacije koje vode borbu protiv međunarodnih pomorskih prevara su mnogobrojne, počev od nevladinih općih i regionalnih do specijaliziranih međudržavnih organizacija. Ta djelatnost nije jedna-

ko intenzivna, a i nedovoljno je koordinirana. Među njima se ističu međunarodna udruženja sudionika u pomorskom transportu, društva komora, policije i regionalnih udruženja arapskih zemalja.

Od međunarodnih udruženja sudionika u međunarodnom pomorskom transportu aktivnija su ova:

1) **Međunarodna i baltička pomorska konferencija (BIMCO)** je organizacija brodara, koja svojim članovima upućuje svaki tjedan povjerljivu okružnicu, u kojoj daje određena obavještenja o oblicima pomorskih i sličnih prevara, vodi banku podataka o poznatim prevarama i povjerljivi upisnik pravnih i fizičkih osoba koje ne ispunjavaju normalno svoje ugovore, a i na svojim općim sastancima raspravlja o problemima pomorskih prevara.

2) **Baltička trgovinska i brodarska burza (Baltic Exchange)** najveće je svjetsko udruženje unajmljivača brodova; ona redovito obavještava svoje članove o pojedincima i društvima koji ne ispunjavaju svoje ugovore.

3) **Međunarodno udruženje za koordinaciju manipulacija tovarenja (ICHCA)** je udruženje organizacija za manipulaciju tovarenja robe u lukama. Ono je izdalo više brošura i studija o sprečavanju gubitka tereta, uključiv mjerne koje treba poduzimati na sektoru sigurnosti, kondicioniranja, održavanja i skladištenja robe, da bi se tako posebno smanjili gubici zbog krađa i potkrađa u lukama.

4) **Međunarodni savez za transportno osiguranje (IUMI)** organizirao je za vrijeme godišnjeg zasjedanja 1982. savjetovanje o kaznenim djelatnostima u međunarodnoj trgovini, na kojem su sudionici raspravljali o pitanjima tovarenja robe i posebno o problemu pomorskih prevara. Savjet Saveza je zaključio da predloži održanje sastanka profesionalnih organizacija u Međunarodnoj trgovinskoj komori, na kojem bi se razmotrili konkretni modaliteti suradnje.

5) **Klubovi za zaštitu i oštetu**, među kojima je 27 srednjih i velikih, vode borbu protiv niza prevarenih radnji pri susretu brodova, posebno vrše sudsko gonjenje zbog gubitka robe ili havarije na teretu. Prikupljaju podatke i informiraju članove okružnicama o prevarnim radnjama koje se najviše počinjaju.

5) **Salvage Assotiation** je posebno britansko udruženje koje financiraju osiguravajuća društva. Ono ubire naknadu za kontrolu koju vrši njegovo osoblje, a vrši i ankete o nesrećama koje izazivaju obaveze pomorskih osiguratelja. Ono je prikupilo značajne podatke iz prakse i posebno o pomorskim prevarama, ali oni nisu dostupni široj javnosti.

Pitanjima pomorskih prevara bave se i dvije međunarodne policijske organizacije:

1) **Međunarodno udruženje policije luka i aerodroma** je nevladina međunarodna organizacija, u koju su učlanjeni rukovodioci policijske službe za kontrolu primjene zakona i druge osobe koje se bave sigurnošću luka i tereta. Ovo je centar za raspravljanje problema pomorskih prevara.

2) **Međunarodna organizacija kaznene policije (INTERPOL)** udružuje nacionalne policijske organizacije i predstavlja centar za vezu za razmjenu informacija i intenzifikaciju suradnje policijskih snaga više država. Ona se bavi i pomorskim prevarama, no

nema nikakve jurisdikcije ili ovlasti za ankete na međunarodnom nivou.

Konačno, razne organizacije arapskih država dosta su aktivne u borbi protiv **pomorskih prevara i piratstva**.

1) **Arapski savez brodovlasnika** je nevladina organizacija sa sjedištem u Bagdadu. Ona je analizirala probleme pomorskih prevara i piratstva, preporučila veću koordinaciju arapskih organizacija u obrbi protiv prevara u arapskoj regiji, a i predložila je da Sekretarijat UNCTAD-a izradi međunarodni konvenciju o prevarama i piratstvu kao i da se stvori jedan arapski ured za ankete u području plovidbe.

2) **Opći savez komora za trgovinu, industriju i poljoprivredu arapskih zemalja** je nevladina organizacija svih privrednih komora zemalja Arapske lige, sa sjedištem u Bejrutu, koja je centar za razmjenu obavijesti i predlaganje mjera protiv pomorskih prevara i piratstva.

3) **Arapska liga**, kao međudržavna organizacija arapskih država, je preko svog sekretarijata proučavala problem pomorskih prevara i piratstva u arapskoj regiji i na 31. zasjedanju Arapskog ekonomskog i socijalnog vijeća (lipanj 1982) usvojila više preporuka za izradu posebnih konvencija o tehničkim i sigurnosnim mjerama, za uvođenje suradnje i razmjene informacija na regionalnom nivou i za izradu međunarodnih normi u okviru UNCTAD-a protiv pomorskih prevara i piratstva.

4) Na nivou arapskih zemalja Perzijskog zaljeva djeluje: Federacija komora za trgovinu, industriju i poljoprivredu arapskih zemalja Zaljeva i Savjet za suradnju Zaljeva (sjedište u Rijadu) koji također održavaju sastanke i seminare o problemima pomorske prevare i piratstva, preporučuju stvaranje centra za informacije u Rijadu i suradnju među zemljama Zaljeva protiv pomorskih prevara i piratstva, a predlažu i donošenje međunarodne konvencije u okviru UNCTAD-a.

Postoji još i nekoliko organizama kojima je osnovni zadatak pružanje poslovnih informacija. Tako postoje službe za ispitivanje solventnosti pojedinih pravnih i fizičkih osoba koje uz različitu naknadu prikupljaju podatke i daju informacije o financijskoj situaciji takvih osoba. Osim toga neki organizmi prikupljaju i daju informacije o brodovima. Među tim organizacijama ističu se Informativna brodarska služba Lloyd Registra i Pomorska mreža podataka.

1) **Lloyd's Shipping Information Services (LSIS)** je trgovinsko-uslužna organizacija u Londonu koja pruža razne usluge brodarima na temelju uvedenih dosjea i podataka Lloydova brodarskog registra. Njegova kartoteka sadrži detaljne podatke za sve brodove od preko 100 BRT (oko 74.000) koji se unose u pomorski registar (vlasnici, korisnici, ime broda, tehničke oznake, kategorija, više od 30.000 brodova. Posebna služba ispituje kretanje vlasničkih odnosa i korisnika brodova od preko 1000 BRT.

Ova informativna služba najvažniji je i najsigurniji svjetski centralizirani izvor podataka o brodovima i plovidbi. Kao privatno tijelo oslanja se pri dobivanju potrebnih podataka na 1800 Lloydovih agenata u svijetu i na mnoge druge izvore, počev od lučkih vlasti do novinskih agencija. S obzirom na mnoge kritike na pružanje usluga (zakašnjenje, ne-

točnost, odsustvo pristupa banci podataka i sl), služba se trudi da unaprijedi svoju djelatnost i smanji rok davanja informacija na sedam dana.

2) **Maritime Data Network Ltd.** (MARDATA) je privatno međunarodno zajedničko poduzeće koje se specijaliziralo za prikupljanje i davanje podataka o brodovima. Ono se najviše koristi podacima LSIS-a, ali i podacima iz drugih izvora. Prednost mu je što pruža pristup izravnoj vezi s kompjutorom u banci podataka i što ima informativnu službu o ugovorima o iznajmljivanju brodova.

Dok ranije spomenute međunarodne organizacije pružaju samo dopunske podatke, organizacije za skupljanje i davanje podataka vrše korisne usluge u borbi protiv međunarodnih pomorskih prevara, pa se u posljednje vrijeme njihova djelatnost znatno unapređuje i ubrzava primjenom automatizacije. Sve to omogućuje da pomorski krugovi mnogo koriste usluge ovih organizacija i to ne samo za opće vođenje poslova nego i za sprečavanje pomorskih prevara.

3. 2. Preventivne mjere

U borbi protiv međunarodnih pomorskih prevara preventivne mjere pridonose da se izbjegne nastanak tih akata i time osigura veća sigurnost i povjerenje u obavljanju međunarodnih transakcija. Te se mjere poduzimaju, a mogu se i usavršiti za sve grupe pomorskih prevara.

3. 2. 1. Mjere protiv dokumentarne prevare

Među ovim mjerama najvažnije su mjere opreza kupaca robe i banaka, povećanje »sigurnosti« teretnice i formiranje centralnog ureda za teretnice.

Kupci robe većinom ne poduzimaju dovoljne mjere opreza u međunarodnim operacijama da bi se zaštitili od prevara. Mnogi slučajevi prevarenih operacija nastali su na štetu kupca koji nije ispravno provjerio reputaciju prodavača i udaljenost broda od luke ukrcaja ili nije u kreditnom pismu tražio određene inspekcijske dokumente uz dokumente prodavaoca. Kupci mogu izbjeći prevare već time da poduzmu potrebne mjere opreza u pogledu poznavanja prodavaoca ili posrednika koji nisu njihovi redovni i već poznati partneri. U tu svrhu organiziraju se seminari i izdaju određene publikacije koji upućuju kupce kako da provjere bonitet prodavaoca i prevoznika kod lokalnih komora, poslovnih banaka i drugih izvora informacija. To naročito vrijedi za male trgovce.

Posebno je veliko značenje banaka koje sudjeluju u međunarodnim operacijama u tome što mogu upozoriti svoje partnere koji vrše plaćanje dokumentarnim akreditivom, koje mjere trebaju poduzeti u pogledu potrebnih dokumenata ili reputacije trgovačkog partnera. Njihova je moralna a i poslovna obaveza da pridonese smanjenju rizika mušterija od moguće prevare. Dok to većinom i rade banke u razvijenim zemljama, banke u zemljama u razvoju nemaju dovoljno iskustva ili ne poznaju dovoljno praksu međunarodnog prijevoza i komercijalnih poslova, pa bi morale usavršiti svoje osoblje za tu vrstu poslova.

Mnoge pomorske prevare nastaju zbog zakašnjenja fizičke predaje ili zbog drugih nesigurnosti teretnice. Zato su američke Chase Manhattan Bank i Međunarodno udruženje nezavisnih vlasnika tankera

(INTERTANKO) predložili da se osnuje centralni ured teretnica u kojem bi se one odlagale poslije njihova izdanja i tamo se očuvale, umjesto da ih kupac fizički predaje prodavaocu. One bi dakle poslije emisije u luci ukrcaja robe bile povučene iz prometa i smještene u arhivu Ureda. Sve promjene vlasništva koje zahtijevaju prenos teretnice vršio bi Ured kao agent prodavaoca i kupca. Kad brod dođe u luku iskrcaja, Ured bi obavijestio kapetana o zadnjem službenom upisanom vlasniku, kojeg bi također Ured o tome obavijestio kako bi se indentificirao pred kapetanom broda radi preuzimanja robe.

Osnivanjem Ureda prije svega bi se riješio problem zakašnjenja u prezentaciji teretnice, što nameće izručenje robe bez teretnice uz pružanje bankarskog jamstva. To se često dešava u operacijama tankera čiji se tekući teret često prodaje i preprodaje u toku prijevoza, a plaćanje se financira međunarodnim bankarskim sistemom. Time bi se spriječile razne vrste dokumentarne prevare, a onda bi se ovakav način poslovanja s teretnicom mogao proširiti i na druge komercijalne operacije. Tehnika poslovanja Ureda detaljno je razrađena. Ipak se time ne bi mogle spriječiti sve prevare, npr. neodgovarajuća roba, prema kontejnerima i sl, dok sistem preko Ureda ne bude univerzalno prihvaćen. Taj sistem bi se najprije uveo na području Sjevernog mora i to za 1.5 do 2 godine.

Prevare pomoću krivotvorene teretnice mogu se spriječiti mjerama protiv izdavanja lažnih teretnica. Zato je Međunarodni pomorski ured predložio da se primijeni teretnica koju je teško imitirati, tj. posebnu i »sigurnu« teretnicu izrađenu na posebnoj vrsti papira od sintetičkog obojenog vlakna i s jedinstvenom serijom brojeva. No njegova primjena zahtijeva kontrolu lokalnih komora i banaka, a i obavezu provjere osobe koja izdaje teretnicu kao i osobe kojoj je ona izdana. Ova teretnica zamišljena je kao fakultativni dokument kad kupac dobro ne pozna prodavaoca i želi da se zaštiti od rizika takve prevare. Njegova primjena još je u stadiju proučavanja.

Poboljšanje autentičnosti teretnice može se postići upotrebom kompleksnijih pečata s više boja koje je teško oponašati, no to zahtijeva da kupac, njegov agent i banka unaprijed posjeduju autentičan primjerak pečata upotrebljenih na teretnici, što je teško provedivo.

Plaćanje prevezene robe pomoću akreditiva, bez provjere ostalih dokumenata, znatno olakšava dokumentarnu prevaru. Zato bi trebalo dopuniti Jedinствена pravila i uzance koje se odnose na dokumentarne akreditive, koje je objavila Međunarodna trgovinska komora, a prema kojima »banke ne snose nikakvu odgovornost u pogledu oblika, dovoljnosti, točnosti, autentičnosti, falsificiranja i legalne vrijednosti bilo kojeg dokumenta« (čl. 9), jer je inače teško utvrđivati financijsku pouzdanost prodavaoca. Prijedlog da se preda u nadležnost nezavisnih inspekcijskih ureda da provjeravaju kvalitetu i količinu robe pa i da nadziru utovar robe u brod nije dovoljno siguran, jer varalice mogu, a to često i čine, da sami prave krivotvorene certifikate. Kupac i prodavalac mogu tražiti certifikat inspekcijske kuće koja ga izravno šalje banci koja vrši plaćanje. No i u tom slučaju ostaje mogućnost prevare.

Stoga bi se mogao uvesti fakultativan bankarski superservis u korist kupca tako što bi se sklopio trajan ugovor između banke i inspeksijske kuće da odrede međusobne obaveze, a kupac bi tražio da se već u prodajnom ugovoru s prodavaocem unese da će plaćanje biti izvršeno nakon podnošenja dokumenata banki koja vrši superservis provjere. Takav oblik provjere bio bi bolji od postupka kontrole koju vrši izravno kupac preko inspeksijskog ureda ili kuće. Na taj način neke bi se banke bavile i poslom provjere robnih dokumenata, a kupac bi bio zaštićeniji od mogućih prevara. U kreditnom pismu treba izričito ovlastiti banku da odbije plaćanje dok inspeksijski ured nje potvrdio ispravnost certifikata.

Najefikasniji način zaštite kupca od dokumentarne prevare bio bi da kombinira usluge Centralnog ureda za teretnice i primjenu superservisa kod kreditnog pisma, jer prvi eliminira rizike prodaje fiktivne ili neodgovarajuće robe, ali ne i dvostruku prodaju, dok drugi štiti od rizika dvostruke prodaje, ali ne i od rizika otpreme loše ili neodgovarajuće robe.

3. 2. 2. Prevare u brodarskom ugovoru

Ove prevare obično vrši prevoznik, vlasnik ili zakupac broda na štetu krcatelja, špeditera ili primaoca robe. Krcatelj bi trebao ispitati reputaciju i integritet svojih budućih partnera i birati poznate brodarske kompanije ili agente, a ako unajmljuje brod treba da sazna da li je brod već pod ugovorom o zakupu i tko je zakupac i zakupodavac, ali je to često vrlo teško ako se na nekim rutama ne može uvijek obratiti poznatim pomorskim društvima. Isto tako i brodovlasnik mora znati tko je krcatelj i tražiti bankarsko jamstvo za pokriće vozarine.

Krcatelj mora dobiti obavijesti o osnovnim podacima broda, da li je brod već unajmljen i kako je klasificiran i ima li certifikate o sigurnosti, što mu najbolje mogu dati informativni centri. On mora znati i tko je vlasnik odnosno tko su dioničari brodarskog društva, njihovu solidnost i sposobnost broda za prijevoz. Vlasnik ili držalac broda mora biti informiran o financijskoj sposobnosti unajmljivača i da li je sposoban izvršiti obaveze koje nameće brodarski ugovor, kao što iznajmljivač mora znati da li je unajmljivač vlasnik robe ili će koristiti brod za prijevoz tereta drugih osoba.

Sve te informacije pružaju korisne indikativne elemente da se izbjegne pomorska prevara, a treba ih tražiti ne samo iz jednog izvora nego iz više izvora. U praksi pregovarači često ne znaju, a i nemaju pogodnog načina da saznaju, da li je brod već unajmljen. Danas su obično nedovoljne informacije o matičnim društvima i njihovim administratorima. LISIS pruža podatke samo za brodove preko 1000 BRT, a i za njih se ne daju »povjerljivi« podaci o vezama s matičnim društvom. Konačno, upisnici zemalja pogodne zastave ne daju sve podatke o vlasništvu. U nekim zemljama, kao u Velikoj Britaniji, brod se može upisati bez certifikata o brisanju prijašnje zemlje upisa, što često omogućuje nestajanje brodova i prevare u vezi s hipotekom na brodove.

Sve to pokazuje kako je teško i složeno prikupljati potrebne podatke, naročito u rokovima normalnih komercijalnih transakcija i bez dodatnih troškova koji obično nisu proporcionalni veličini rizika. To je još teže partnerima koji imaju sjedište u zemljama

u razvoju, daleko od velikih komercijalnih središta gdje se većinom nalaze mjerodavni informativni centri.

Da bi se spriječila praksa »prolaznih« agenata da vrše pomorsku prevaru koristeći brodove koji su iznajmljeni na određeno vrijeme, za putovanje ili za goli trup broda, ili da daju vlastite brodove u najam na određeno vrijeme ili za putovanje, a zbog teškoća u provjeravanju boniteta prevoznika, predviđa se uvođenje upisnika pomorskih prevoznika — vlasnika ili zakupaca spremnih da prevoze robu na unajmljenim ili linijskim brodovima. Za upis prevoznika bi trebao zadovoljiti kriterije ozbiljnosti i financijske solidnosti, a da bi kao držalac broda mogao raditi, trebao bi dobiti odobrenje zemlje iz koje djeluje, a uz to bi se mogla predvidjeti obaveza plaćanja kaucije za dobro izvršenje posla i to u visini od više milijuna dolara, kako bi se spriječile prevare iz brodskog ugovora.

Pomorske prevare po brodskom ugovoru mogu se znatno smanjiti ako se poboljša prikupljanje i davanje informacija i o brodovima i o prevoznicima. Stoga se predlaže centralizacija podataka raznih informativnih centara na nacionalnom i međunarodnom nivou. Tako bi se stvorio jedan međunarodni upisnik pomorskih informacija o brodovima radi ispitivanja iz opreza uvođenjem banke podataka. Time bi se olakšalo ispitivanje boniteta prevoznih partnera. Uz to bi trebalo osigurati da se podaci ne prikupljaju pasivno na zahtjev, nego bi trebalo uvesti obavezu aktivne notifikacije nacionalnom informativnom organizmu utvrđenih podataka o brodovima. Informatizacija bi imala velike prednosti, ali se neće moći racionalno ostvariti bez kompjutera.

Prevare krivotvorenom teretnicom⁴ su česte. Kapetan bi trebao potpisati teretnicu samo ako je roba već na palubi, da se spriječi da je u njegovo ime potpisuje agent unajmljivača broda za robu koja još nije na palubi broda. Najbolje bi bilo da teretnicu potpišu kapetan i unajmitelj i da se to uglavi u samom brodarskom ugovoru. No unatoč tome unajmitelj može takvu teretnicu zamijeniti drugom koju izdaje on sam ne poštivajući odredbe ugovora, što predstavlja često prevaru na štetu kupca teretnice. Zato bi najbolje rješenje bila univerzalna zabrana teretnice koju potpisuje sam unajmitelj broda ili teretnice s klauzulom »vozarina plaćena unaprijed«. No to bi izazvalo velike ekonomske i pravne reperkusije i ograničavalo uhodanu elastičnost komercijalnih transakcija.

3. 2. 3. Prevare skretanjem broda

Glavni je uvjet ove prevare da brod u obavezi može iznenada »nestati«, što je slično fiktivnom brodolomu, da bi se dobilo osiguranje za brod. Brod općenito »nestaje« mijenjajući jednom ili više puta svoje ime, službenog vlasnika ili državnu pripadnost. Tome pogoduje širina mnogih nacionalnih zakonodavstava koja omogućuju da se stvore takvi socijalni razlozi, iza kojih se može skrivati stvarni vlasnik broda, kao i sloboda s kojom brodovi mogu mijenjati zemlju upisa, jer ima malo ili nema nikakve kontrole nad vlasništvom i eksploatacijom brodova. Jedna analiza koja se odnosi na prevare zbog neizručenja robe ili neadekvatne isporuke pokazuje da su u 54% slučajeva brodovi bili upisani u tri zemlje

tzv. zastave pogodnosti.

Suzbijanje ove vrste prevara može se vršiti na tri glavna načina: postroženjem sistema upisa brodova, uvođenjem nadzora nad kretanjem brodova i poboljšanjem načina identifikacije brodova.

Neke međunarodne organizacije, kao npr. Konferencija ministara saobraćaja Savjeta za suradnju Zaljeva i Ekonomsko i socijalno vijeće Arapske lige (sredinom 1982) preporučile su trgovačkim društvima da izbjegavaju brodove koji plove pod zastavom pogodnosti, jer one imaju blaga pravila za upis brodova i suzbijanje prekršaja, a ne vrše ni dovoljnu kontrolu nad regrutiranjem posada, upisom i vođenjem brodova. Tim zemljama otežano je kontrolirati djelatnosti pomorskog transporta koje se vrše pod njihovom zastavom, jer nema prave ekonomske veze između brodova i privrede tih zemalja. To olakšava dvostruki i trostruki upis i prevareni vlasnici brodova lakše mogu nestati kada izvrše nelegalne akte.

Stoga je UNCTAD na VI konferenciji u Beogradu (lipanj 1983) predložio da se prilikom upisa brodova uspostavi prava ekonomska veza između broda i zemlje zastave koja treba da vrši stvarnu jurisdikciju i kontrolu nad brodovima, te da se u upisnicima brodova zahtijeva utvrđivanje zemlje upisa i datum brisanja iz ranijeg upisnika.⁵ Međunarodni pomorski ured Međunarodne trgovinske komore ide još dalje pa predlaže da se uvede međunarodni upisnik brodova, u kojem bi bile upisane sve promjene u pogledu zastave i pomorskih hipoteka s time da mu sve zemlje zastave pružaju obavijesti o svim promjenama upisa.

Nadzor nad kretanjem brodova zapravo još ne postoji. Međunarodni pomorski ured MTK preporuča vlasnicima robe da zahtijevaju od kapetana da im saopćava radijem svoj položaj u određenim momentima putovanja, a za vrijednu robu preko Lloydovih agenata i sat u koji će stići u narednu luku. Brodovlasnici koji prakticiraju prevaru skretanjem, općenito navode tehničke smetnje da opravdaju zakašnjenje prispjeća. Zato treba približno pratiti stvarni položaj brodova da se izbjegne prevara.

Kretanje brodova na putu često prate agenti u lukama, zatim služba za nadzor nad putovanjima brodova Međunarodnog pomorskog ureda, a za brodove preko 1000 BRT i LSIS. Taj nadzor usko je povezan s kontrolom sigurnosti prometa koji se uvodi u pojedinim regijama svijeta. Tako postoji australski sistem notifikacije kretanja brodova oko Australije, sistem zapisnika kretanja brodova u Baltičkom moru, sistem obavještanja o kretanju brodova u američkim velikim lukama koji je u drugoj polovini 1983. uvelo Nacionalno udruženje pomorskih burzi SAD, a i Evropsko udruženje za tretiranje lučkih podataka priprema uvođenje centraliziranog mehanizma informacija o dolascima, odlascima i karakteristikama brodova.

To pokazuje da se može uvesti i međunarodni sistem nadzora kretanja brodova. Direktor Međunarodnog pomorskog ureda smatra da bi se to već moglo lako izvesti preko satelitskih saopćenja i »crnih kutija« koje bi se smjestile na palubu broda. To bi bilo skupo, ali bi se konačno osigurao međunarodni nadzor nad kretanjem brodova i smanjio broj pre-

vara skretanjem. To se razumljivo mora povezivati s kontrolom sigurnosti i prometa.

Identifikacija brodova mogla bi se, prema prijedlogu UNCTAD-a, poboljšati uvođenjem međunarodne obaveze da svi brodovi nose međunarodni upisni broj, koji se ne bi mogao mijenjati za čitavo vrijeme postojanja broda, neovisno o promjeni zastave i koji bi trebao biti jasno napisan neposredno ispod imena broda i vidljiv u svakom momentu. Tako bi bilo otežano prikrivanje identiteta broda.

Identifikacija broda pomoću njegova imena već je zastarjela i trebalo bi je napustiti, jer se danas ime broda lako mijenja, a i lako dolazi do zbrke zato što su brodovi s istim imenom upisani u više nacionalnih upisnika. Međunarodna numeracija brodova zapravo već postoji u Lloydovom upisniku, ali se novim sistemom traži da broj bude ispisan na trupu broda i da države poduzimaju sankcije u slučaju prekršaja, što bi sve trebalo regulirati međunarodnim sporazumom ili konvencijom. Međunarodni upisni broj trebao bi se koristiti i u Međunarodnom upisniku za pomorske informacije. Na taj bi se način smanjilo potajno dvostruko upisivanje brodova i pomorske prevare skretanjem.

No pri tome bi trebalo poboljšati nacionalno zakonodavstvo o sudskoj prodaji robe po brodovlasniku u tom smislu da vlasnik robe obavezno bude obaviješten i da ima mogućnost da se na vrijeme izjasni. Osim toga, trebalo bi da pojedine zemlje povećaju nadzor prometom robe u slobodnim lučkim zonama na njihovom području.

3.2.4. Prevara u pomorskom osiguranju

Prevare u pomorskom prometu na štetu pomorskog osiguranja vrlo su česte, raznovrsne i ponekad vrlo dovitljive. Osiguravajuća društva vode ustajnu borbu protiv tih prevara, posebno preciznim reguliranjem uvjeta osiguranja. Te prevare najviše se vrše brodovima koji ne odgovaraju utvrđenim normama, kao što su stari brodovi, dvostruko upisani brodovi, brodovi upisani u zemljama pogodnosti, prevarno naplavljeni i potonuli brodovi i sl.

Jedan neobjavljeni izvještaj regionalne istraživačke grupe za Daleki Istok (FERIT), koju su formirala osiguravajuća društva sa svrhom da ispita sumnjive brodolome u navedenoj regiji, iznosi u popisu sumnjivih brodoloma 1980. da je od svih brodova kojima je bila označena nacionalna registracija, najmanje 80% upisano u zemljama zastave pogodnosti, prije svega u Panami, a od brodova kojima je starost bila poznata u času nesreće 68% ih je imalo 20 godina ili više, 85% 15 ili više godina.⁶

Ranije izneseni oblici borbe protiv pomorskih prevara pridonose i borbi protiv nekih oblika prevara u pomorskom osiguranju, posebno naplavljanja vrlo starih i slabo održavanih brodova upisanih u zemljama zastave pogodnosti, koji pripadaju novostvorenom društvu koje posjeduje samo jedan brod bez druge aktivne imovine. Posebno bi najveća međunarodna proširenost informacija o brodovima, njihovim vlasnicima i korisnicima, njihovim prenosima između društava i sl. mogla pomoći osiguravajućim društvima da bolje procijene rizik od naplavljanja prije nego što odobre ili plate naknadu.

Osim toga, brodovi će moći teže nestati simuliranim naplavljanjem ako se ukine potajni dvostruki

upis i to traženjem certifikata o brisanju ranijeg upisa i obaveznom saopćenjem Međunarodnom upisniku podataka o brodovima upisanim u nacionalni upisnik, posebno njegovog međunarodnog broja za identifikaciju.

Da bi se spriječila u osiguranju sredstva pogrešna traženja naknade ili precijenjeni zahtjevi, osiguravajuća društva bi trebala u slučaju sumnje provjeriti točnost i ispravnost svih dokaznih sredstava kod komesara za havarije i lučkih vlasti i zahtijevati u klauzulama police osiguranja neposredno obavještanje o gubitku ili nezgodi. Osim toga, Međunarodni savez za pomorsko osiguranje i UNCTAD izdaju razne preporuke i studije, kojima daju upute osiguravajućim društvima kako da preventivno postupaju radi sprečavanja nezgoda na robu u lučkim operacijama i u plovidbi.

3.2.5. Ostale prevare

Mnoge pomorske prevare nastaju zbog nestručnog i prevarnog rada pojedinih pomorskih agenata, zbog izbjegavanja obaveza iz pomorske hipoteke kao i zbog raznih neispravnih manipulacija u lukama.

Da bi se spriječile razne nemarnosti i prevare koje vrše agenti koji posreduju pri prodaji, iznajmljivanju i eksploataciji brodova, agente bi trebalo podvrći režimu odobrenja, kao što je to već uvedeno u Singapuru. Predsjednik Instituta ovlaštenih brodskih agenata u Vel. Britaniji predložio je općoj skupštini BIMCO 1983. da bi trebalo uvesti u svim zemljama mehanizam upisa ili odobrenja za rad posrednika-agenata i posrednika u tranzitu i da bi pripadnici tih zanimanja obavezno trebali biti članovi jednog nacionalnog ili međunarodnog tijela koje je usvojilo jedinstvene norme vladanja tako da svako kršenje tih normi može povući brisanje iz članstva.

U nekim zemljama se za vršenje funkcija pojedinih kategorija agenata zahtijeva odobrenje, dok je u drugim zemljama pravilo pune slobode. Postoje zatim razna nacionalna i međunarodna udruženja posrednika i agenata, kao i Savez nacionalnih udruženja pomorskih posrednika i agenata (s više od 20 učlanjenih nacionalnih udruženja) koji često određuju minimalne norme za njihove članove. No ipak ne postoje jedinstvene norme i obaveza pripadanja nacionalnom udruženju.

Stoga bi trebalo odrediti koja djelatnost agencije treba da služi kao kriterij za mehanizam nacionalnog i međunarodnog upisa ili za obaveznu pripadnost profesionalnom udruženju. Isto vrijedi i za postupak davanja odobrenja. Minimalne norme odnosile bi se prije svega na precizno određene djelatnosti, potrebne financijske i profesionalne norme i norme vladanja. No takve norme trebalo bi bar okvirno odrediti na međunarodnom nivou.

Razne moguće nejasnoće i prevare, pri promjeni vlasništva brodova i upisa u drugoj zemlji, najbolje bi se izbjegle stvaranjem međunarodnog upisnika brodova, u koji bi se među ostalim osnovnim informacijama o brodu unosile i hipoteke na brodovima. To se obično upisuje u nacionalni upisnik brodova da se osigura prioritet u pogledu ranga i sigurnosti vjerovnika, pa bi dopunska informacija tog upisnika međunarodnom bila lako provediva. Kupci i hipotekarni zajmodavci mogli bi tako lako provjeriti postojanje sigurnosti prema brodu, čak i u slučajevima kada

upisnik druge države ne traži podnošenje certifikata o brisanju iz ranijeg upisnika.

Lučke prevare često se odnose na dokumentarne prevare ili na prevare pomorskog osiguranja, ali su dosta proširene i izravne krađe i potkradanje roba u lučkim zonama. Mogućnosti suzbijanja prve dvije kategorije prevara već su obrađene. Borba protiv krađa i potkradanja u lukama vrši se prije svega poboljšanjem mjera sigurnosti u lukama, poboljšanja reguliranja i uređaja za skladištenje, smanjivanjem rokova zadržavanja robe i poboljšanjem ambalaže. Upute i preporuke u tom smislu daju razna međunarodna i nacionalna udruženja, UNCTAD i Međunarodni pomorski komitet (IMCO).

3.3. Represivne mjere

Kada se izvrši pomorska prevara, jedna od najvećih teškoća za prevarenu žrtvu je kako identificirati počinitelja koji je većinom »nestao«. Počinitelji mogu lako izmaći ispitivanjima zbog velike udaljenosti koja dijeli kuca od prodavaoca, zbog činjenice da pritaje svoj identitet iza paravana socijalnih razloga i mnogostruke pravne prirode većine prevara. Efikasnost represivnih mjera zato je vrlo ograničena, a ipak je najvažnije utvrditi počinitelja. Glavne mjere mogu biti imovinsko-pravne i kaznene.

Imovinsko-pravne postupke prevareni većinom ne podižu protiv počinitelja zbog pravne kompleksnosti i praktičnih teškoća međunarodnog građanskog progona. Ako prevareni i utvrdi počinitelja, oštetu će moći postići ovisno o nekim drugim faktorima — o mogućnosti podizanja tužbe pred nadležnim sudom, o mogućnosti podizanja tužbe pred nadležnim sudom, o mogućnosti da ishodi presudu u svoju korist, pri čemu se izlaže velikim teškoćama dokazivanja, i o mogućnosti da postigne izvršenje presude protiv počinitelja.

U zadnjem slučaju, pored eventualnih pravnih komplikacija, praktičan je problem pronaći dovoljno veliku imovinu koja se može zaplijeniti i nad kojom se presuda može izvršiti, a osim toga u zemljama gdje zakoni zaštićuju bankovnu tajnu, počinitelj će bar prikrivati svoju vezu sa sredstvima položenim u banci. Zato će žrtva prevare imati velike pravne teškoće da sudskim putem postigne zadovoljavajuću financijsku naknadu.

Kazneni postupci protiv međunarodne pomorske prevare regulirani su međunarodnim pravom, jer su to pravi delikti međunarodnog karaktera. No tu se prije svega javlja problem utvrđivanja jurisdikcije nadležne države i ekstradicije delikventa zemlji čiji je državljanin bio prevarena žrtva. Ugovori o ekstradiciji danas su općenito bilateralnog karaktera, pa se više ne može na zadovoljavajući način rješavati problem međunarodnih kaznenih djela. Stoga neke zemlje, kao Libanon, Grčka, Gabon, te mnoge međunarodne organizacije smatraju da bi pitanje pravne nadležnosti i ekstradicije počinitelja međunarodne pomorske prevare trebalo riješiti jednom međunarodnom konvencijom kojom bi se dobio efikasniji pravni instrument za progon i kažnjavanje svake osobe, bez obzira na njeno državljanstvo, koja je kriva za izvršenje prekršaja protiv broda ili njegova tereta, bez obzira gdje je, kada i kako izvršila prekršaj.

Pitanje sudbine nadležnosti pojedinih zemalja nije jednako riješeno nacionalnim zakonodavstvima. Jed-

na zemlja može imati interes da proganja počinitelja pomorske prevare iz više naslova: jer je njen državljanin, jer je prevara učinjena u njenim vodama, jer je povrijeđen njen nacionalni interes, jer je oštećena osoba njen državljanin, jer je brod pod njenom zastavom ili je vlasnik broda ili iznajmljivač broda njen državljanin i sl.

Bitni elementi koji određuju sudbenu nadležnost države mogu biti: mjesto prevare, državljanstvo ili boravak počinitelja, nužnost zaštite nacionalne suverenosti ili sigurnosti te univerzalna nadležnost. Po običajnom međunarodnom pravu pravni interes države da progoni počinitelja može se dakle zasnivati na više različitih principa: principu univerzalnosti, principu nacionalnosti ili aktivne osobnosti, teritorijalnom principu, principu zaštite i principu pasivne osobnosti. Najviše se primjenjuje princip teritorijalne nadležnosti, dok se princip univerzalne nadležnosti primjenjuje rijetko i na mali broj akata. Ako između zemlje koja se deklarirala nadležnom i zemlje koja ima počinitelja u rukama ne postoji ugovor o ekstradiciji, počinitelj će lako izbjeći svaki progon, a ako postoji takav ugovor, postupak ekstradicije obično je vezan za razne teškoće.

Akt ekstradicije primjenjuje se po bilateralnom sporazumu između zemlje u kojoj se počinitelj prevare nalazi i zemlje tražioca. U tom sporazumu navode se razlozi prema kojima se ekstradicija može odobriti. Prije toga obje zemlje zahtijevaju da akt zbog kojeg se traži ekstradicija, bude smatran prekršajem u obje zemlje. No i u tom slučaju postupak ekstradicije se znatno oteže: mnoge zemlje daju prekršiocu pravo žalbe, često nastaju između država nesporazumi o kvalifikaciji prekršaja, a neke zemlje isključuju primjenu sporazuma o ekstradiciji na svoje državljanine.

Stoga je opravdano da se izradi i prihvati jedna međunarodna konvencija o sprečavanju pomorskih prevara, u kojoj bi se proširila sudbena vlast za progon počinitelja prevare koje sve države prihvaćaju i za koje se primjenjuje ekstradicija. Analogne konvencije već postoje u civilnoj avijaciji za skretanje aviona, sabotazu i druge akte protiv sigurnosti (prihvaćene 1970. i 1971).

Kako će neke zemlje možda imati posebnih razloga da ne prihvate ekstradiciju počinitelja pomorske prevare, u konvenciji bi trebalo predvidjeti obavezu država da prihvate alternativu: ili da počinitelja ekstradiraju ili da same provedu progon.

4. Zaključak

U međunarodnom pomorskom transportu uvijek je bilo pomorskih prevara. Pomorske prevare danas su uglavnom funkcija cikličkih promjena u pomorskoj trgovini; protiv njih poduzimaju razne preventivne i represivne mjere sami vlasnici brodova i krugovi međunarodne pomorske trgovine.

Međunarodne prevare poprimaju danas vrlo različite oblike, ali se mogu grupirati u nekoliko tipičnih grupa; to su: dokumentarne prevare, prevare u brodskom ugovoru, prevara skretanjem, prevare u pomorskom osiguranju, prevare pomorskih posrednika, prevare u vezi s hipotekom brodova i lučke prevare. Zajedničko je svim tim grupama prevara da neki od mnogobrojnih sudionika u međunarodnim komercijalnim poslovima koji se obavljaju u toku ili u vezi s

međunarodnim pomorskim transportom, namjerno varaju druge sudionike radi prisvajanja imovinske koristi u robi ili novcu.

Suzbijanjem pomorskih prevara bavi se veći broj međunarodnih organizacija, naročito Međunarodna pomorska organizacija i Međunarodni pomorski ured Međunarodne trgovinske komore, zatim razna udruženja sudionika u međunarodnom pomorskom transportu.

Da bi se postigli veći rezultati u suzbijanju potrebno je da se na međunarodnom nivou utvrde ekonomski i socijalni aspekti organizacije međunarodne trgovine i pomorskog transporta koji će objasniti postojanje sklonosti prema navedenim prevarama i omogućiti da se poduzmu taktičke mjere na međunarodnom, nacionalnom i poslovnom nivou kojima bi se izvršila određena reforma prakse i regulative da se prevare spriječe i otklone.

Te mjere mogu biti preventivne i represivne. Među preventivnim mjerama ističe se potreba povećanja sigurnosti teretnice, poboljšanja formalnih uvjeta brodarskog ugovora i ugovora o pomorskom osiguranju, uvođenja veće bankarske kontrole, povećanja nadzora nad kretanjem brodova, poboljšanja postupka zadržavanja i skladištenja robe u lukama, poboljšanja i proširenja informacija o vlasnicima, unajmljivačima i karakteristikama brodova.

Represivne mjere svode se na imovinsko-pravno gonjenje počinitelja međunarodnih prevara, ali je ono izvrgnuto velikim teškoćama i nesigurnostima, te na kaznene mjere koje primjenjuju pojedine države. Te su mjere vezane za određivanje sudbene nadležnosti država u međunarodnim kaznenim postupcima i na izručivanje počinitelja. Ima više opravdanih razloga da se izradi i prihvati jedna međunarodna konvencija o sudbenoj nadležnosti i ekstradiciji u području pomorske prevare no ona bi trebala obuhvatiti sve grupe pomorskih prevara i tako utjecati da se one smanje i u razvijenim zemljama, i u zemljama u razvoju u interesu povećanja poslovne i pravne sigurnosti međunarodne trgovine i međunarodnog pomorskog transporta.

Bilješke:

¹ UNCTAD, Inventaire et analyse des mesures envisageables pour reduire les cas de fraude maritime et de piraterie, UNCTAD TD/B/C.4/AC.4/2, Genève 1983.

² Baraterija je skup nepoštenih i prevarnih postupaka kapetana i posade broda prema brodu i robi na njemu radi ostvarenja imovinske koristi, v. JANKOVEC Ivica, Pomorske havarije. Institut za uporedno pravo, monografija 15, Beograd 1965, str. 138

³ Guide sur la prevention de la fraude maritime, CCI, Publication 370, Paris 1980.

⁴ Teretnica je regulirana Međunarodnom konvencijom o unifikaciji nekih pravila o teretnici (Bruxelles 1924) i Protokolom o izmjenama Konvencije (1968), a odgovornost za pomorski prijevoz Konvencijom UN o morskome prijevozu robe (Hamburg 1978). GUREEV S. A. Međunarodnoe torgovoe sudohodstvo, Međunarodno-pravovye problemy, Moskva 1979, str. 155—157

⁵ U toku je priprema konferencije UN koja bi trebala razmotriti i pripremiti prijedlog međunarodnog sporazuma o uvjetima upisa brodova

⁶ Marine Insurance Bulletin, London, lipanj 1980. Poznat je nedavni slučaj sumnjivog preplavlivanja i požara na brodu ACDIR II, nosivosti 11.977 BRT, vlasništvo firme ACDIR Ltd, Monrovia, koji je prazan plovio 2. 10. 1983. pod liberijskom zastavom od Bombaya do Singapura.