

SHIPPING LAW, 5th EDITION

Martin Davies; Anthony Dickey

Thomson Reuters (Professional) Australia Limited, Pymont, 2024., cxxix + 1001 str.

U nakladi izdavačke kuće Thomson Reuters (Professional) Australia Limited, 2024. godine objavljeno je peto izdanje znanstvene monografije pod naslovom *Shipping Law (Pomorsko pravo)* autora profesora Martina Daviesa i Anthonya Dickeya, KC. Prvo izdanje ove knjige autori su objavili davne 1990. godine. Budući da se u proteklih osam godina od prethodnog četvrtog izdanja objavljenog 2016. godine u pomorskom pravu mnogo toga promijenilo, izmjene i dopune su opsežne, a profesor Davies u cijelosti je samostalno uredio ovo izdanje.

Martin Davies je profesor prava, pravni pisac i stručnjak svjetskog ugleda. Osim pomorskog prava, predaje u područjima međunarodnog parničnog prava, međunarodne trgovačke arbitraže, međunarodne prodaje robe, ugovornog prava i deliktneog prava. Posljednjih dvadeset pet godina njegova je profesorska karijera vezana uz Pravni fakultet Sveučilišta Tulane u New Orleansu (Louisiana, SAD) gdje je ujedno i ravnatelj znamenitog Centra za pomorsko pravo. Prethodno, dugi niz godina bio je profesor prava na Sveučilištu u Melbourneu (Australija), a prije toga i na Monashovu sveučilištu u Melbourneu (Australija), Sveučilištu Zapadne Australije u Perthu (Australija) te na Sveučilištu u Nottinghamu (Ujedinjeno Kraljevstvo). Prije nego što se posvetio akademskom pozivu, profesor Davies okušao se u višegodišnjoj profesionalnoj glumačkoj karijeri. Pravno je obrazovanje stekao na sveučilištima u Oxfordu i na Harvardu, a Sveučilište u Oxfordu dodijelilo mu je 2022. godine prestižnu diplomu doktora građanskog prava (*Doctor of Civil Law*). To je čast koju ovo ugledno sveučilište samo iznimno iskazuje u znak priznanja akademske izvrsnosti znanstvenicima koji su ostavili trajan utjecaj u svom području. Dopisni je član ugledne Australijske pravne akademije i počasni član Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). Kao gostujući profesor predaje na sveučilištima u Kini, Italiji, Azerbajdžanu i Singapuru. Njegove knjige i članci iz pomorskog prava, međunarodnog trgovačkog prava, međunarodnog privatnog prava i obveznog (deliktneog) prava čitaju se i citiraju diljem svijeta. Profesor Davies ima i golemo tridesetpetogodišnje praktično iskustvo, kao arbitar i konzultant u pomorskopравnim predmetima, trgovačkim sporovima s međunarodnim elementom i međunarodnoj arbitraži u Australiji, Hong Kongu, Singapuru i SAD-u. Trenutačno je angažiran kao viši savjetnik u međunarodnom odvjetničkom društvu *Clyde & Co*. Njegovo dubinsko znanje

i poznavanje pomorskog prava, a posebno iz komparativnopravne perspektive engleskog, američkog i australskog prava, kao i bogato praktično iskustvo u ovom specifičnom pravnom području ogledaju se u svim njegovim vrhunskim radovima, pa tako i u ovoj knjizi. Čast mi je i povlastica što sam imala priliku i osobno upoznati profesora Daviesa, slušati njegova predavanja na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane i promatrati ga kako posvećeno radi na fakultetu. Vrata njegova ureda uvijek su otvorena studentima koji mu gotovo svakodnevno dolaze na konzultacije, a on rado i strpljivo odgovara na njihova pitanja. Veliko znanje, iskustvo, iskričavost, duhovitost, jednostavnost i mladenački duh čine ga neobično zanimljivim, ali i pristupačnim.

Anthony Dickey, KC, umirovljeni je viši *barrister*, dugogodišnji član Komore *barristera* Zapadne Australije (*Western Australian Bar*) i veoma cijenjen pravni stručnjak u Australiji. Za kraljevskog je savjetnika imenovan 1993. godine. Taj se prestižni naslov u Australiji dodjeljuje najuglednijim *barristerima* sa znatnim iskustvom i specijalizacijom u određenom području. Ovo je prvo od ukupno pet izdanja knjige *Shipping Law* u kojem Dickey nije doprinio. No, kako Davies navodi u predgovoru, Dickey je autor mnogih dijelova teksta koji i dalje čine sastavni dio knjige, premda ih je Davies uređujući ovo najnovije izdanje sveobuhvatno ažurirao.

Knjiga se sastoji od dvadeset i jednog poglavlja, pisana je na engleskom jeziku i sadržava cjelovit pregled i analizu sustava pomorskog prava u Australiji, uključujući i komparativnopravni pristup s naglaskom na pravnu tradiciju *common lawa*, a posebno na englesko pravo iz kojega se australsko pomorsko pravo povijesno razvilo, s obzirom na to da se pravni sustav Australije kao bivše britanske kolonije temeljio na engleskom pravu. S vremenom je, naravno, Australija razvila vlastiti pravni okvir, ali mnogi temeljni aspekti njezina pomorskog prava i danas odražavaju tradiciju engleskog *common lawa*. Stoga se rasprava dominantno bazira na relevantnoj sudskoj praksi, što je svojstveno anglosaksonskom doktrinarnom pristupu, s obzirom na to da sudske presude viših sudova predstavljaju glavni izvor prava u pravnim sustavima *common lawa*.

Glavnom tekstu knjige prethodi abecedni popis sudske prakse s kazalom koje precizno navodi odlomke knjige u kojima se citiraju pojedini sudski predmeti. Fascinantno je da se popis sudske prakse, obrađene u ovoj knjizi, prostire na čak osamdeset i jednoj stranici, tj. sadržava više od dvije tisuće šesto sudskih odluka. Nakon toga slijedi kazalo citiranih propisa i međunarodnih konvencija. Uz relevantno nacionalno zakonodavstvo Australije, obuhvaćeni su i pojedini komparativnopravni propisi Kanade, Kine, Ujedinjenog Kraljevstva, Hong Konga, Indonezije, Novog Zelanda, Singapura i SAD-a. Na kraju knjige nalazi se

vrlo pregledno i precizno abecedno stvarno kazalo u kojemu su pojmovi organizirani u dvije razine uz navođenje brojeva odlomaka glavnog teksta u kojima se spominju pojedini pojmovi.

Glavni tekst knjige prostire se na devetsto trideset stranica. Na početku svakog poglavlja nalazi se tablica sadržaja toga poglavlja. Svako poglavlje započinje uvodom nakon kojega slijede potpoglavlja, obično organizirana u dvije razine. Odlomci glavnog teksta numerirani su brojevima od [1.10] na početku prvog poglavlja pa do [21.360] na kraju posljednjeg dvadeset prvog poglavlja. Knjiga sadržava i ukupno pet tisuća petsto sedamdeset tri bilješke ispod crte, a njihova numeracija u svakom idućem poglavlju započinje iznova, tj. u svakom su poglavlju bilješke ispod crte numerirane od broja jedan.

Iz samog tehničkog i kvantitativnog opisa knjige vidljivo je da se radi o opsežnom i sveobuhvatnom djelu čiji format odgovara sveučilišno-udžbeničkoj namjeni, ali ujedno služi i kao koristan priručnik za praktičare. Tematika je sustavno obrađena i prikazana u jasno definiranim poglavljima i odjeljcima koji obrađuju različite aspekte pomorskog prava, što omogućuje relativno jednostavnu navigaciju i snalaženje u tekstu. Pisana je jasnim i pristupačnim jezikom, kako bi bila razumljiva i korisna studentima, ali je istodobno prilagođena i pravnim znanstvenicima, kao i stručnjacima praktičarima.

Prvo poglavlje obrađuje temeljne pojmove broda (engl. *ship*), brodice (engl. *boat*) i plovnog objekta (engl. *vessel*) u pomorskopravnom kontekstu. Riječ je o važnim odrednicama područja primjene pomorskog prava i sudske nadležnosti u plovidbenim sporovima. Posebno se analizira obuhvat tih pojmova s obzirom na vrstu pomorskih, odnosno plovnih objekata, ali i u smislu odnosa broda kao glavne stvari i njegovih pripadnosti te s obzirom na pitanje namjene tih objekata u plovidbi. Analiza zorno prikazuje relativnost pojma broda u kontekstu pomorskog prava s obzirom na predmet primjene različitih pomorskopравnih propisa, odnosno instituta. Obrađene su različite definicije pojmova broda, brodice i plovnog objekta u australskom saveznom pomorskopравnom zakonodavstvu, zatim u propisima pojedinih australskih država i teritorija te u sudskoj praksi pravnih sustava *common law*.

Drugo poglavlje obrađuje podjelu zakonodavnih ovlasti u području pomorskog prava u Australiji koja proizlazi iz specifičnog ustavnog uređenja Australije kao federalne države. Ovlasti u području pomorskog zakonodavstva podijeljene su između *Commonwealth*a i pojedinih australskih država. U poglavlju se elaboriraju i analiziraju ustavne osnove iz kojih proizlaze zakonodavne ovlasti *Commonwealth*a u području pomorstva i ribarstva, obrađuje se problematika koja u administrativnoj i sudskoj praksi proizlazi iz paralelnih ovlasti *Commonwealth*a i

australskih država u ovim područjima te posebno pitanja vezana uz geografski doseg i preklapanje tih ovlasti u odnosu na pojedina morska i podmorska područja. Raspravlja se o ustavnim osnovama sudbene nadležnosti u pomorskim predmetima i upućuje na relevantnu australsku sudsku praksu, osobito na odluke Visokog suda Australije kao najvišeg suda u hijerarhiji sudbene vlasti u Australiji. Analizira se i povijesni aspekt ovih pitanja s obzirom na učinke britanskog pomorskog zakonodavstva iz vremena britanskog carstva i kolonijalne povijesti Australije. Razlažu se kontekst i ishodi tzv. »Odobalne ustavne nagodbe«, tj. kompromisnog rješenja podjele zakonodavnih ovlasti između *Commonwealtha* i pojedinih država u području pomorstva, ribarstva i odobalnog istraživanja i iskorištavanja rudnih bogatstava koje je postignuto na Konferenciji predsjednika vlada australskih država i *Commonwealtha* iz 1979. godine. Ovaj je aranžman rezultirao reformom saveznog pomorskog zakonodavstva. Novi zakonodavni okvir regulirao je pitanja nadležnosti australskih država nad njihovim teritorijalnim morem i podmorjem te pitanja raspodjele zakonodavnih ovlasti između *Commonwealtha* i država u području pomorstva i plovidbe. U općim crtama, prema toj novoj raspodjeli ovlasti *Commonwealth* je nadležan za međunarodni i međudržavni pomorski promet, za ribarske brodove u međunarodnoj plovidbi te za sve odobalne bušeće objekte i strukture. Države su, s druge strane, nadležne za sav pomorski promet unutar vlastitih granica, kao i za plovidbu unutarnjim vodama te za privatna rekreacijska plovila. Naposljetku, ukazuje se na ishode najrecentnije reforme australskog pomorskog zakonodavstva iz 2012. godine, usmjerene poglavito na ujednačeno reguliranje standarda sigurnosti plovidbe australske trgovačke mornarice.

Treće se poglavlje bavi pravnim režimom upisa brodova kako je uređen australskim Zakonom o upisu brodova iz 1981. godine. Pregledno su opisani uvjeti i formalnosti upisa brodova te praktični koraci u samom postupku upisa, pojašnjena je svrha vođenja dvaju upisnika (Općeg i Međunarodnog upisnika brodova), opisan je postupak izdavanja brodskih svjedodžbi, zatim razlozi, posljedice i postupak za brisanje iz upisnika brodova. Četvrto se poglavlje bavi stjecanjem australske nacionalne pripadnosti kao posljedicom upisa broda u australski upisnik brodova te s time povezanim pravnim učincima, osobito pitanjima državne nadležnosti nad brodovima australske nacionalne pripadnosti. Posebno se razmatraju pitanja kaznene i građanske jurisdikcije nad brodovima australske nacionalne pripadnosti. Govori se o pravu na vijanje australske zastave i značenju koje ono ima u kontekstu međunarodnog prava te o obvezi vijanja zastave u određenim okolnostima.

Stvarna prava na brodovima detaljno su obrađena u petom, šestom, sedmom, osmom i devetom poglavlju. Peto poglavlje analizira pravne aspekte vlasništva

nad brodom te specifičnu pravnu prirodu broda kao pokretnine podložne režimu upisa u javni registar. Obrađeni su koncepti vlasništva i zajedničkog vlasništva nad udjelima u brodu, pravni odnosi među suvlasnicima, način upravljanja brodom u suvlasništvu, posebnosti tzv. beneficijarnog vlasništva te raznih imovinskih interesa utemeljenih na *equityu* kao zasebnom izvoru prava u anglosaksonskim pravnim sustavima i sl. Analizira se posebno značenje pojma vlasnika broda (engl. *owner*) koje je relativno i razmatra se zasebno u odnosu na pravni pojam vlasništva, što bi se donekle moglo usporediti s pojmom brodara u hrvatskom pomorskom pravu. U tom se kontekstu razmatra specifičan pravni položaj zakupoprimca broda i hipotekarnog vjerovnika u posjedu broda. Posebna se pažnja posvećuje učinku upisa vlasništva u upisnik brodova i odnosu između upisa i pravnog naslova stjecanja vlasništva nad brodom, osobito s obzirom na činjenicu da u australskom pravu, kao i u ostalim anglosaksonskim pravnim sustavima, upis u načelu ne predstavlja konstitutivni element stjecanja vlasništva, nego primarno pruža pravni dokaz vlasništva. Naposljetku, razlažu se zakonske pretpostavke, postupak i pravni učinci unosa i brisanja zabilježbi u upisniku brodova. U sljedećem, šestom poglavlju analiziraju se načini stjecanja vlasništva nad brodom. Naglasak je na stjecanju vlasništva na temelju ugovora o gradnji broda, ugovora o kupoprodaji broda te na temelju zakona (nasljeđivanje, stečaj i ovrha). Razmatra se i problematika stjecanja vlasništva nad neregistriranim brodovima. Poglavlje sadržava i poseban osvrt na pitanje mjerodavnog prava kad je riječ o prijenosu, odnosno zakonskom stjecanju prava vlasništva na brodu. Sedmo je poglavlje, u suštini, uvod u pravnu problematiku založnih prava i drugih stvarnih tereta na brodu. Odnosi se poglavito na klasifikaciju i rangiranje stvarnih tereta i na određena specifična pitanja u kontekstu australskog pravnog okvira, osobito u vezi s pravnim institutom sudskog postupka *in rem*. Osmo poglavlje temeljito obrađuje pomorske privilegije (engl. *maritime liens*), kao posebnu vrstu založnih prava na brodu utemeljenih u tzv. općem pomorskom pravu (engl. *general maritime law*), tj. u *common lawu*. Analizira se njihova pravna priroda, imovina na kojoj mogu nastati, razmatraju se tražbine zaštićene pomorskim privilegijama te se obrazlaže rangiranje pomorskih privilegija po redu prvenstva. Sagleđavaju se pravni učinci promjene u vlasništvu broda, sudske prodaje broda u ovršnom postupku te promjene statusa broda u podrtinu broda u odnosu na pomorske privilegije. Razmatraju se pitanja zastare i prestanka pomorskih privilegija. Posebno se obrađuje koncept osiguranja pomorskih tražbina zakonskim pravom na tužbu *in rem* (engl. *statutory rights of action in rem*) i s time povezan nastanak tzv. zakonskih privilegija (engl. *statutory liens*) te njihovo rangiranje, međusobno i u odnosu na ostale stvarne terete na brodu. Poglavlje sadržava i osvrt na specifične

implikacije međunarodnog privatnog prava povezane s pravnim institutom pomorskih privilegija. Deveto poglavlje sadržava vrlo kratak osvrt na pravni institut retencije na brodu (engl. *possessory lien*) te na povijesne pomorskopravne institute pomorskog zajma (engl. *bottomry*, lat. *foenus nauticum*) i zajma na teret (lat. *respondentia*) koji se u suvremenoj pomorskopravnoj praksi više ne primjenjuju. Deseto poglavlje obrađuje hipoteku na brodu (engl. *mortgage*) kao dobrovoljno založno pravo na brodu, u kontekstu općeg pomorskog prava *common lawa* i australskog zakonskog okvira. Analizira se pravna narav hipoteke na brodu, njezin nastanak i prestanak, rangiranje u odnosu na ostale stvarne terete, predmet hipoteke (brod sa svim pripadnostima, u pravilu, isključujući vozarinu i naknade iz osiguranja), prava i obveze hipotekarnog vjerovnika i hipotekarnog dužnika.

Poglavlja od jedanaest do četrnaest dubinski obrađuju ugovore o prijevozu stvari morem, a zauzimaju više od trećine glavnog teksta knjige. Jedanaesto je poglavlje uvodno. U njemu se pojašnjavaju pomorskopravni pojmovi relevantni za prijevoz stvari morem, odnosi među raznim dionicima transportnog i logističkog sektora (pošiljatelj, prijevoznik, primatelj, pomorski agent, špediteri, najmitelj, tj. čarterer, brodski poslovođa, tj. menadžer itd.) te se ugovori o prijevozu stvari morem stavljaju u kontekst međunarodne trgovine robom i međunarodnog tržišta prijevozničkih i logističkih usluga. Tematika se obrađuje prema podjeli na tri glavne vrste ugovora koji se koriste u pomorskom transportu robe: ugovori o prijevozu stvari na temelju teretnice ili pomorskog teretnog lista obrađuju se u dvanaestom poglavlju (engl. *bill of lading and sea waybill*; u hrvatskoj pomorsko pravnoj terminologiji to bi bio pomorsko-prijevoznički ugovor ili ugovor o prijevozu pojedinih stvari); brodarski ugovori na putovanje obrađuju se u trinaestom poglavlju (engl. *voyage charterparties*); brodarski ugovori na vrijeme obrađuju se u četrnaestom poglavlju (engl. *time charterparties*). Ovaj dio knjige bit će naročito koristan svakom pomorskom pravniku bilo gdje u svijetu, pa tako i u Hrvatskoj. Iako je fokus na pravnom pristupu svojstvenom za australsko pravo, analiza obuhvaća problematiku koja je zajednička ili veoma slična u komparativnom pomorskom pravu. U tom smislu, treba imati na umu da je Australija ugovornica Haško-Visbyjskih pravila, premda u svom nacionalnom pravu primjenjuje modificiranu inačicu tih pravila, djelomično implementirajući pojedina rješenja Hamburških pravila, ali se australska nacionalna modifikacija pravila o teretnici, u praksi, relativno rijetko primjenjuje na međunarodne prijevoze. Predmetna problematika primjene Haških, Haško-Visbyjskih, odnosno Hamburških pravila u međunarodnim prijevozima, potanko je obrađena u dvanaestom poglavlju knjige, uključujući i relevantnu sudsku praksu. Analizira se i problematika primjene mjerodavnog prava na ugovor o prijevozu. Detaljno

se raspravlja o funkcijama teretnice (potvrda o primitku robe na prijevoz, dokaz ugovora o prijevozu i vrijednosni papir) s naglaskom na praktične aspekte tih funkcija. Podrobno se analiziraju obveze prijevoznika, posebno koncept primjene dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu, obveze i odgovornost prijevoznika za robu uz osvrt na standardne ugovorne klauzule koje modificiraju obveze prijevoznika u tom dijelu (FIO, FIOS, FIOST), odgovornost prijevoznika za zakašnjenje, devijaciju, prijevoz na palubi i dr. Nadalje, opširno je analiziran sustav odgovornosti prijevoznika prema Haško-Vizbijskim pravilima i australskoj modifikaciji tih pravila, uključujući temelj odgovornosti, izuzeća te ograničenje odgovornosti. Posebno se analizira i sustav odgovornosti prijevoznika prema neizmijenjenim Haškim pravilima s naglaskom na specifičan stav zauzet u SAD-u, kao jednoj od rijetkih zemalja koja do danas primjenjuje tu konvenciju u neizmijenjenom obliku iz 1924. godine. Detaljno se analizira koncept zastare po Haško-Vizbijskim pravilima i njihovoj australskoj modifikaciji, praktični aspekti tog instituta, kao što su pitanja u vezi s početkom i prekidom zastare. Razlažu se obveze pošiljatelja u odnosu na vozarinu, prijevoz opasnih tereta, točnosti podataka o robi itd. Posebna se pažnja posvećuje i specifičnoj problematici odnosa ugovora o prijevozu stvari na temelju teretnice i brodarskog ugovora na putovanje kada se roba za koju je izdana teretnica prevozi na brodu pod uvjetima brodarskog ugovora na putovanje. Osobito je zanimljivo i korisno potpoglavlje pod naslovom »Who is the carrier?« (»Tko je prijevoznik?«) koje obrađuje problematiku identiteta prijevoznika u suvremenim prijevozničkim aranžmanima, osobito u kontejnerskom prijevozu, gdje vlasnik broda, odnosno zakupoprimac, obično zadržava odgovornost isključivo za plovidbenu funkciju broda, a gospodarsko iskorištavanje broda najčešće je u rukama naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme. Tada je uobičajeno da se brod čak i vizualno prezentira kao dio naručiteljeve flote, koji zatim može ugovoriti s raznim podnaručiteljima brodarske ugovore na vrijeme za dio brodskog kapaciteta (engl. *slot-charter*), te i oni mogu biti ovlašteni izdavati teretnice ili druge prijevozne isprave. Sliku dodatno komplicira uloga špeditera koji, također, mogu izdavati prijevozne isprave nalik tereticama, dok za istu pošiljku, npr. kontejner, može uz špediterovu prijevoznu ispravu postojati i prijevozna isprava koju je izdao naručitelj iz brodarskog ugovora koja špeditera označuje kao pošiljatelja, a špediterova agenta u odredišnoj luci kao primatelja. U opisanim i sličnim aranžmanima često je teško utvrditi identitet prijevoznika kao odgovorne strane iz ugovora o prijevozu stvari morem. U knjizi je ova problematika vrlo slikovito i jasno prezentirana i raspravljena. Trinaesto i četrnaesto poglavlje opširno analiziraju sve važne doktrinarne i praktične aspekte brodarskih ugovora na putovanje (engl. *voyage charters*) i brodarskih ugovora na vrijeme (engl. *time charters*) oslanjajući se na standardne ugovorne klauzule koje

se primjenjuju u međunarodnom pomorskom transportu, poglavito BIMCO-ve standardne klauzule koje imaju najširu primjenu u praksi.

Petnaesto poglavlje sustavno obrađuje odgovornost za štetu prouzročenu sudarom brodova, uključujući odgovornost broдача za greške i propuste zapovjednika, posade i peljara. Obuhvaćena je i posebna problematika sudara brodova u teglju. Analizira se temelj odgovornosti, problematika uzročne veze, pitanje podijeljene odgovornosti za sudar, opseg odgovornosti s obzirom na vrstu štete, pitanje zastare te pitanje mjerodavnog prava.

Šesnaesto poglavlje sadržava sveobuhvatnu analizu sustava ograničene odgovornosti broдача za pomorske tražbine. Australija je ugovornica Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine s Protokolom iz 1996. godine, pa se analiza usredotočuje na interpretaciju te konvencije u australskoj sudskoj praksi i u sklopu australskog ustavnog uređenja Australije kao federacije.

Sedamnaesto poglavlje o pomorskom osiguranju vrlo je opsežno te se proteže na približno stotinu stranica knjige. Analizira se ugovor o pomorskom osiguranju iz perspektive australskog pravnog okvira, poglavito australskog saveznog Zakona o pomorskom osiguranju iz 1909. godine koji najvećim dijelom reproducira Zakon o pomorskom osiguranju Ujedinjenog Kraljevstva iz 1906. godine u njegovu izvornom obliku. Predmetna analiza uključuje i usporedbu s engleskim pravom pomorskog osiguranja kako je reformirano zakonskim izmjenama iz 2015. godine.

Osamnaesto poglavlje obrađuje pomorskopravni institut zajedničke havarije. Analiza se temelji na široko primjenjivim York-Antverpenskima pravilima, a obuhvaća i praktične aspekte tretmana zajedničke havarije u sklopu pomorskog osiguranja.

Devetnaesto poglavlje bavi se pravnim uređenjem prevencije i naknade štete od onečišćenja mora uljem s brodova te emisijama stakleničkih plinova. Poglavlje iznosi pregled pravnog okvira, poglavito međunarodnih pomorskih konvencija koje su implementirane u australsko pravo (MARPOL 1973./1978., CLC 1992., Fond 1992./2003., Bunker 2001., OPRC 1990., Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. godine, Protokol iz 1996. godine uz Konvenciju o sprječavanju onečišćenja mora potapanjem otpada i drugih tvari, Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova iz 2001. godine).

Predmet dvadesetog poglavlja jest pomorskopравни institut spašavanja. Analiza se temelji na pravnom uređenju po Konvenciji o spašavanju iz 1989. godine i *common lawu* (tzv. općem pomorskom pravu; engl. *general maritime law*) u interpretaciji australskih sudova, uz nužan uvid u povijesni razvoj engleske sudske prakse te s komparativnopravnim osvrtom na praksu američkih sudova.

Posljednje, dvadeset i prvo poglavlje iznosi pregled australskog nacionalnog pravnog okvira i sudske i administrativne prakse u odnosu na brodske podrtine i zaštitu podvodne kulturne baštine, uz naznaku da je u Australiji u tijeku postupak ratifikacije Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina iz 2007. godine nakon čega će doći do znatnih promjena u pravnom režimu koji se odnosi na podrtine u toj zemlji.

Riječ je o detaljno i sustavno obrađenoj studiji australskog pomorskog prava s osvrtom na širi kontekst komparativnog pomorskog prava u pravnoj tradiciji *common lawa*. Knjiga predstavlja iznimno vrijedan izvor pomorskopravne literature koji obogaćuje akademsku zajednicu, a ujedno podržava profesionalni razvoj pomorskih pravника praktičara. Pomorsko pravo po svojoj prirodi nadilazi nacionalne granice i nužno uključuje međunarodni element te je velikim dijelom uređeno nizom međunarodnih pomorskih konvencija, kao i primjenom međunarodno standardiziranih ugovornih klauzula. Zbog svoje specifičnosti, kompleksnosti i dinamičnosti, poznavanje pomorskog prava zahtijeva specijalizirano stručno znanje i komparativnopravnu perspektivu. U vremenima brzog tehnološkog razvoja i čestih globalnih promjena u području međunarodne trgovine i transporta, praćenje razvoja pomorskog prava može biti veoma izazovno. Stoga će ova knjiga biti korisna profesorima, znanstvenicima, studentima i praktičarima koji se bave pomorskim i transportnim pravom, ali svakako može biti od interesa i za širu čitateljsku publiku profesionalno vezanu uz pomorstvo, brodarstvo, prijevozništvo, logističku i lučku djelatnost te industriju pomorskog i transportnog osiguranja.

Naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana V. Padovan, viša znanstvena suradnica*

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

* U vrijeme pisanja i objave ovog prikaza autorica se nalazi na Fulbrightovoj stipendiji za gostujuće znanstveno istraživanje na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane, pri Centru za pomorsko pravo (New Orleans, Louisiana, SAD). Autorica zahvaljuje na financijskoj potpori za istraživanje u sklopu Fulbrightova programa koji sponzorira Državno tajništvo SAD-a. Stavovi izneseni u ovom prilogu isključivo su stavovi autorice i ne predstavljaju službena stajališta Fulbrightova programa, Državnog tajništva SAD-a ili njegovih partnerskih organizacija.

SHIPPING LAW, 5th EDITION

Martin Davies; Anthony Dickey

Thomson Reuters (Professional) Australia Limited, Pyrmont, 2024, cxxix + 1001 pages

The fifth edition of the book “Shipping Law”, authored by Professor Martin Davies and Anthony Dickey, KC, was published in 2024 by Thomson Reuters (Professional) Australia Limited. The authors first released this book in 1990. Given the numerous changes in maritime law over the past eight years since the publication of the fourth edition in 2016, the revisions in this edition are extensive. This fifth edition was edited solely by Professor Davies.

Martin Davies is a world-renowned legal scholar, writer, and expert. In addition to maritime law, he teaches transnational litigation, international commercial arbitration, international sale of goods, contract law, and tort law. For the past 25 years, his academic career has been associated with Tulane University Law School in New Orleans, Louisiana (USA), where he serves as the director of the notable Maritime Law Center. Previously, he held faculty positions at the University of Melbourne, Monash University, and the University of Western Australia in Australia, as well as at Nottingham University in the United Kingdom.

Before transitioning to academia, Davies had a professional acting career. He received his legal education at the universities of Oxford and Harvard, and in 2022, the University of Oxford awarded him the prestigious Doctor of Civil Law degree. This honour is seldom conferred and recognises academic excellence in scholars who have made a lasting impact in their field. He is an Overseas Fellow of the distinguished Australian Academy of Law and a Titulary Member of the Comité Maritime International (CMI).

As a visiting professor, he teaches at universities in China, Italy, Azerbaijan, and Singapore. His books and articles on maritime law, international trade law, conflict of laws, and tort law are widely read and cited. Davies has 35 years of extensive practical experience as an arbitrator and consultant in maritime matters, as well as general international litigation and arbitration in Australia, Hong Kong, Singapore, and the USA. He is currently engaged as a senior consultant at the international law firm Clyde & Co.

His deep knowledge and understanding of maritime law, particularly from the comparative legal perspectives of English, American, and Australian law, along with his rich practical experience in this specific legal field, are reflected in

all his outstanding work, including this book. I have had the honour and privilege of personally meeting Professor Davies, attending his lectures at Tulane University Law School, and observing his dedicated efforts at the Law School. His office doors are always open to students, who frequently visit for consultations. His vast knowledge, experience, wit, humour, simplicity, and youthful spirit make him extraordinarily interesting and approachable.

Anthony Dickey, KC, is a retired senior barrister and a long-time member of the Western Australian Bar, highly esteemed as a legal expert in Australia. He was appointed King's Counsel in 1993, a prestigious title awarded to the most distinguished barristers with substantial experience and specialisation in particular fields. This is the first of the five editions of "Shipping Law" to which Dickey has not contributed. However, as Davies mentions in the preface, Dickey is the author of many parts of the text that remain integral to the book, although Davies has comprehensively updated them in this latest edition.

The book provides a comprehensive overview of the maritime law system in Australia. It takes a comparative legal approach, focusing mainly on the common law tradition with an emphasis on English law, from which Australian maritime law historically developed. As a former British colony, Australia initially based its legal system on English law. Over time, Australia has developed its own legal framework; however, many fundamental aspects of its maritime law still reflect the English common law tradition. The discussion throughout the book mainly relies on relevant case law, a hallmark of the Anglo-Saxon legal approach, given that decisions of higher courts are the primary source of law in common law systems.

The book consists of twenty-one chapters. The main text is preceded by an alphabetical list of case law, including an index that precisely indicates the paragraphs where individual cases are cited. This list spans eighty-one pages and includes over 2,600 court decisions. It is followed by an index of statutes and international conventions. Alongside relevant Australian legislation, the index encompasses comparative legislation from Canada, China, the United Kingdom, Hong Kong, Indonesia, New Zealand, Singapore, and the USA. At the end of the book, there is a comprehensive and detailed alphabetical subject index, organised on two levels, which indicates the paragraph numbers in the main text where the terms are mentioned.

The main text of the book spans 930 pages. At the beginning of each chapter, there is a table of contents specific to that chapter. Each chapter starts with an introduction, followed by subchapters that are typically organised on two levels. The main text paragraphs are numbered from [1.10] at the beginning of the

first chapter to [21.360] at the end of the last, twenty-first chapter. The book also contains a total of 5,573 footnotes, with numbering restarting in each chapter, meaning that footnotes are numbered from 1 in every chapter.

From this technical and quantitative description of the book, it is evident that it is an extensive and comprehensive work, suitable for university textbook purposes while also serving as a valuable handbook for practitioners. The subject matter is systematically addressed and presented in clearly defined chapters and sections that cover various aspects of maritime law, facilitating relatively easy navigation and comprehension of the text. It is written in clear and accessible language, designed to be understandable and useful for students, while also catering to legal scholars and professional practitioners.

The first chapter addresses the fundamental concepts of a ship, boat, and vessel within the context of maritime law. These definitions are important determinants of the scope of maritime law and court jurisdiction in maritime disputes. The chapter specifically analyses the scope of these terms as they relate to different types of maritime and navigational craft and examines the connection between a ship and its appurtenances, as well as its use in navigation. This analysis vividly illustrates the relativity of the term “ship” in maritime law concerning the application of various maritime legal rules, concepts, and principles. The discussion encompasses different definitions of ship, boat, and vessel found in Commonwealth maritime legislation, along with regulations from individual Australian states and territories, as well as relevant case law in common law legal systems.

The second chapter addresses the division of legislative powers in the maritime field in Australia, stemming from the country’s specific constitutional arrangement as a federal state. Maritime legislative powers are divided between the Commonwealth and individual Australian states. The chapter elaborates on and analyses the constitutional bases that grant the Commonwealth legislative authority in maritime and fisheries fields. It discusses issues arising in administrative practice and case law due to the overlapping powers between the Commonwealth and the states and examines the geographic reach and overlap of these powers concerning specific maritime zones. The chapter explores the constitutional bases for court jurisdiction in maritime matters and references relevant Australian case law, particularly decisions of the High Court of Australia, the highest court in the country’s judicial hierarchy. Historical aspects of these issues are analysed, considering the effects of British maritime legislation from the times of the British Empire and Australia’s colonial history. The chapter explains the context and outcomes of the so-called “Offshore Constitutional

Settlement”, a compromise reached at the 1979 Premiers’ Conference that delineated legislative powers between the Commonwealth and individual states in the areas of maritime affairs, fisheries, and offshore exploration and exploitation of mineral resources. This arrangement led to significant reforms in Australian maritime legislation. In general terms, according to this new distribution of powers, the Commonwealth has jurisdiction over international and interstate maritime traffic, fishing vessels in international navigation, and all offshore drilling activities. Conversely, states are responsible for all maritime traffic within their borders, navigation on inland waters, and private recreational vessels. Finally, the outcomes of the most recent reform of Australian maritime legislation from 2012 are highlighted, primarily aimed at standardising safety regulations for the Australian merchant fleet.

The third chapter focuses on the legal regime of ship registration as regulated by the Australian Shipping Registration Act of 1981. The conditions and formalities required for ship registration are described succinctly, along with the practical steps in the registration process. The purpose of maintaining two registries, the General Register and the International Register, is explained, along with the procedure for issuing ship certificates, and the reasons, consequences, and procedure for the closure and cancellation of registration.

The fourth chapter primarily addresses the conferment of Australian nationality on a ship as a result of its registration in Australia, along with the legal effects that accompany this status, particularly concerning flag state jurisdiction over ships of Australian nationality. The chapter delves in detail into issues of criminal and civil jurisdiction applicable to these ships. Additionally, it discusses the right to fly the Australian flag and the significance of this right within the context of international law, as well as the obligation to display national colours at specific times.

The real rights in ships are thoroughly covered in chapters 5 to 9. The fifth chapter analyses the legal concepts of property, ownership, and title over ships, focusing on the specific legal nature of a ship as movable property subject to registration in a public registry. It addresses concepts of the ownership and co-ownership of ships, the legal relationships among co-owners, the management of a ship by co-owners, the specifics of beneficial ownership, and various equitable interests in ships—essentially, property interests based on equity as a distinct source of law in Anglo-Saxon legal systems.

The significance of the term owner of a ship is analysed, highlighting its relativity and discussing it separately from the legal concept of ownership. In this context, the specific legal statuses of a demise charterer and a mortgagee in

possession of the ship are considered. Special attention is given to the effect of registering ownership in the ship registry, as well as the relationship between registration and legal title for acquiring ownership of the ship. This is particularly relevant under Australian law, which, like other Anglo-Saxon legal systems, views registration not as a constitutive element of ownership acquisition but primarily as evidence of ownership. Finally, the chapter discusses the statutory prerequisites, procedures, and legal effects of lodgement and removal of caveats in the ship registry.

In the sixth chapter, the three methods of acquiring property in ships are analysed – construction, transfer, and transmission. The focus is on ownership acquisition based on shipbuilding contracts, contracts for the sale and purchase of ships, and statutory provisions (inheritance, bankruptcy, enforcement by court order). The issues related to acquiring ownership of unregistered ships are also considered. This chapter contains a special discussion on the applicable law regarding the acquisition of property in ships.

The seventh chapter serves as an introduction to the legal issues of charges (security interests and encumbrances) over ships. It particularly addresses their classification and priority ranking as well as specific issues within the context of the Australian legal framework, especially in relation to the legal concept of *in rem* judicial proceedings.

The eighth chapter thoroughly examines maritime liens as a unique type of security interest on a ship established under general maritime law, i.e., under common law. It analyses their legal nature, the property to which they attach, and it considers the claims secured by maritime liens and explains their priority ranking. The chapter discusses the legal effects of change of ownership of a ship, the judicial sale of a ship following arrest, and of shipwreck upon maritime liens. Issues of limitation periods and extinguishment of maritime liens are also considered. The analysis further covers the concept of securing maritime claims through statutory rights of action *in rem* and so-called statutory liens, including the issue of their ranking relative to other charges over ships. This chapter also includes an enlightening discussion of the specific implications of conflict of laws related to maritime liens and the statutory rights of action *in rem*.

The ninth chapter provides a very brief overview of the legal concept of possessory liens over ships, along with historical maritime law concepts of *bottomry* (lat. *foenus nauticum*) and *respondentia*, which are no longer applied in contemporary maritime legal practice.

The tenth chapter addresses the ship mortgage as a form of voluntary charge over a ship, analysing it in the context of general maritime law, i.e., common

law, and the Australian legal framework. It examines the legal nature of the ship mortgage, its creation, extinguishment, and cessation; its ranking in relation to other charges; the subject of the mortgage (the ship and its appurtenances, excluding bunkers and, in principle, excluding freight and insurance proceeds unless otherwise agreed); and the rights and obligations of the mortgagee and mortgagor.

Chapters 11 to 14 explore contracts for the carriage of goods by sea and other shipping contracts. These chapters together cover more than a third of the main text. Chapter 11 serves as an introduction, explaining key maritime law concepts related to the carriage of goods. It examines the roles of various stakeholders in the transportation and logistics sectors, such as shippers, carriers, consignees, agents, freight forwarders, charterers, and ship managers. The chapter also places these contracts in the broader context of international trade and logistics services.

The subject matter is organised into three main types of contracts used in maritime cargo transportation. Chapter 12 addresses contracts based on bills of lading (and other transport documents, such as sea waybills). Chapter 13 covers voyage charterparties, while Chapter 14 discusses time charterparties. These chapters are particularly valuable to maritime lawyers worldwide. While the analysis focuses on the legal approach specific to Australian law, it also includes many issues that are common or very similar in comparative maritime law.

It is worth noting that Australia is a party to the Hague-Visby Rules but applies a modified version of these rules in its national law, partially implementing certain provisions of the Hamburg Rules. However, in practice, the national modification of the Hague-Visby Rules is infrequently applied to international transport. Chapter 12 examines the application of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules in international maritime transport, providing relevant case law analyses. It also discusses the conflict of law issues relating to carriage contracts.

The book thoroughly discusses the functions of a bill of lading, including its role as a receipt for goods, evidence of the contract of carriage, and a negotiable instrument. The practical aspects of these functions are emphasised. The carrier's obligations are extensively analysed, particularly the obligation to exercise due diligence in making the ship seaworthy and the cargo-related carrier's obligations and liabilities. The discussion includes reference to standard contractual clauses like FIO, FIOS, and FIOST modifying the carrier's obligations and liabilities relating to cargo, and explores the carrier's liability for delay, deviation, and on-deck carriage.

The system of carrier liability under the Hague-Visby Rules, along with the Australian modification of those rules, is examined in depth, particularly regarding the basis of liability, exceptions, and limitation of liability. Special attention is given to carrier liability under the unamended Hague Rules, highlighting the specific stance of the United States, which continues to apply the original unamended 1924 convention.

The concept of the limitation period under the Hague-Visby Rules and the Australian modification is analysed, considering practical aspects relating to the issues of delivery and the commencement and interruption of the limitation period. The shipper's obligations relating to freight, transport of dangerous goods, and accuracy of information about the cargo are also covered.

The book addresses the relationship between bills of lading and voyage charterparties, particularly when goods covered by a bill of lading are carried under a voyage charterparty. An intriguing subchapter, "Who is the carrier?" explores the complex issue of the identity of the carrier in modern transport, especially in container shipping. Here, typically, the shipowner or demise charterer is responsible solely for the vessel's navigational function, while the time charterer handles the commercial utilisation of the ship. Commonly, the time charterer might visually present the ship as part of their fleet and subcontract parts of the ship's capacity (slot-charterparties). The slot-charterers might also be authorised to issue bills of lading or other sea-carriage documents. The situation is further complicated by the role of freight forwarders, who may issue transport documents resembling bills of lading. Consequently, for the same shipment, such as a container, alongside the freight forwarder's transport document, there may be a sea-carriage document issued by the time charterer (or slot-charterer) typically designating the forwarder as the shipper and the forwarder's agent at the destination port as the consignee. In these arrangements, determining the identity of the carrier as the responsible party under the contract for the carriage of goods by sea can be a difficult exercise. This issue is clearly illustrated and discussed in the book.

Chapters 13 and 14 delve into the doctrinal and practical aspects of voyage and time charters, focusing on widely used standard clauses in international maritime transport, particularly those by BIMCO.

Chapter 15 systematically addresses collision liabilities, including the shipowner's liability for the errors and omissions of the master, crew, and pilot. The specific issue of collisions involving towage is also addressed. The chapter analyses the basis of liability, the issue of causation, the question of apportionment of damages and proportionate liability, the scope of liability concerning the types

of loss for which damages are recoverable, the issue of limitation periods, and the related conflict of law matters.

Chapter 16 contains a comprehensive analysis of the system of limitation of liability for maritime claims. Australia is a party to the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 1976 and the 1996 Protocol, so the analysis focuses on the interpretation of this convention in Australian case law and within the framework of Australia's constitutional arrangement.

Chapter 17 on marine insurance is quite extensive, spanning approximately one hundred pages of the book. It analyses the contract of marine insurance from the perspective of the Australian legal framework, particularly the Australian Marine Insurance Act of 1909, which largely reproduces the UK Marine Insurance Act of 1906 in its original form. This analysis also includes a comparison with English marine insurance law as amended by the legislative changes of 2015. Given the global importance of English marine insurance law, this chapter will be useful to anyone interested in the field of marine insurance.

Chapter 18 covers the maritime law concept of general average. The analysis is based on the widely applicable York-Antwerp Rules. The chapter also addresses the practical aspects of general average treatment in marine insurance.

Chapter 19 deals with the legal regime of prevention and compensation for oil pollution from ships and greenhouse gas emissions. It provides an overview of the legal framework, particularly international maritime conventions that have been implemented in Australian law (MARPOL 1973/1978, CLC 1992, Fund 1992/2003, Bunker 2001, OPRC 1990, BWM 2004, Anti-Fouling 2001, Marine Dumping 1972/1996).

The subject of chapter 20 is the maritime law concept of salvage. The analysis is based on the legal framework under the 1989 Salvage Convention and common law (general maritime law) as interpreted by Australian courts, with an insight into the historical development of English case law and a comparative perspective on US case law.

Finally, chapter 21 presents an overview of the Australian national legal framework, case law, and administrative practice regarding shipwrecks and the protection of underwater cultural heritage, noting that Australia is in the process of ratifying the Nairobi Convention on the Removal of Wrecks of 2007, which will lead to significant changes in the legal regime concerning wrecks in that country.

This is a detailed and systematic treatise on Australian maritime law, offering perspectives on the broader context of comparative maritime law within the

common law tradition. The book serves as an exceptionally valuable resource in maritime legal literature, enriching the academic community and supporting the professional development of practising maritime lawyers. By its nature, maritime law transcends national borders and necessarily incorporates an international element, being largely governed by a series of international maritime conventions and the use of internationally standardised contractual clauses. Due to its specificity, complexity, and dynamic nature, knowledge of maritime law requires specialised expertise and a comparative legal perspective. In times of rapid technological development and frequent global changes in international trade and transport, keeping abreast of developments in maritime law can be quite challenging. Therefore, this book will be useful to professors, researchers, students, and practitioners engaged in maritime and transportation law, while also appealing to a broader readership connected to shipping, the maritime industry, transportation, logistics, port operations, and marine insurance.

Associate Professor Adriana V. Padovan, PhD**

Senior Research Associate

Adriatic Institute of the Croatian Academy of Sciences and Arts

Fulbright Visiting Research Scholar

Tulane University Law School, Maritime Law Center (2023-2024)

** At the time of writing and publishing this review, the author is on a Fulbright scholarship for visiting research scholars at the Maritime Law Center of the Tulane University Law School (New Orleans, Louisiana, USA). The author expresses gratitude for the financial support for research provided through the Fulbright program, sponsored by the U.S. Department of State. The views expressed in this review are solely those of the author and do not represent the official positions of the Fulbright program, the U.S. Department of State, or its partner organisations.