

Dr. sc. Ivo Grabovac, professor emeritus
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

MEĐUNARODNI UGOVORI KAO TEMELJ UJEDNAČAVANJA POMORSKOG PRAVA – U POVODU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA POMORSKOG ZAKONIKA, 2008.

UDK: 341 . 018 : 347. 79 (497. 5)

Primljeno: 15. 01. 2009.

Izvorni znanstveni rad

Međunarodno obilježje pomorskog prava potvrđeno brojnim međunarodnim konvencijama pridonosi, a u cilju što djelotvornijeg pomorskog poduzetništva, nužnom ujednačavanju (unifikaciji) u primjeni normi neovisno o različitim sustavima nacionalnih prava (osnovna podjela na kontinentalni sustav – civil law i anglosaksonski – common law). Republika Hrvatska nastoji svoje pravo uskladiti s načelima i institutima konvencija, pa ih u tu svrhu i ratificira. Stoga je glavna zadaća Pomorskog zakonika iz 2004. godine bila i usuglašavanje domaćeg prava s tekstom aktualnih međunarodnih konvencija. Tom cilju služe i nove izmjene i dopune našeg Pomorskog zakonika iz 2008. godine. Autor obrazlaže te promene koje se temelje na Protokolu iz 1996. godine kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti na pomorske tažbine (1976.), na Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (tzv. Bunker konvencija) iz 2001. godine, te na Međunarodnoj konvenciji o uklanjanju podrtina, 2007. godine.

Ključne riječi: *Međunarodne konvencije, pomorsko pravo, Pomorski zakonik RH, izmjene i dopune.*

UVOD

Razgranato međunarodno pomorsko poduzetništvo nastoji ukloniti razlike u pomorskopravnom reguliranju. Različiti nacionalni propisi o pomorskim odnosima smetnja su nesmetanom razvoju pomorske plovidbe i trgovine te izazivaju pravnu nesigurnost (problemi u primjeni mjerodavnog prava). Ujednačavanje (unifikacija) pomorskog prava, kako na području pomorskoga imovinskog prava, tako i u sklopu javnog i pomorskog upravnog prava (sigurnost plovidbe), imperativ je današnjice. Naime, plovidbena djelatnost po svojoj naravi obuhvaća područja više država, pa je prijeko potrebno da se čitav pothvat, kao jedinstvena cjelina, uredi sadržajno jednakim propisima. Ujednačavanje postiže se međunarodnim konvencijama koje države izglasavaju na diplomatskim konferencijama te bi ih trebale prihvaćati (ratificirati, potvrđivati) i primjenjivati.

Ujednačavanje je potrebno i zbog činjenice što pomorsko pravo izvorno pripada kontinentalnom pravnom sustavu, ali u suštini predstavlja miješani pravni sustav jer sadrži niz elemenata anglosaksonskog prava.¹

Dakle, međunarodne su konvencije, kao što je rekao Parick Griggs, predsjednik Međunarodnog pomorskog odbora (CMI-a), «the tool of unification today».²

Specijalizirane međunarodne organizacije svojim djelovanjem u pripremi konvencija pridonose ujednačavanju pomorskog prava. Spomenut ću Međunarodni pomorski odbor (*Comité Maritime International* – CMI), Međunarodnu pomorsku organizaciju (*International Maritime Organization* – IMO), Međunarodnu konferenciju UN-a o trgovini i razvoju (*United Nation Conference on Trade and Development* – UNCTAD) i Povjerenstvo UN-a o međunarodnom trgovačkom pravu (*United Nation Commission on International Trade Law*- UNCITRAL).³

2. MEĐUNARODNO OBILJEŽJE POMORSKOG PRAVA

Osobina pomorskog prava kao međunarodnog, vuče svoje povijesne korijene u prošlosti (stari vijek, srednji vijek – kodificirani pravovaljani pomorski običaji u statutima). Međunarodnopravno usmjerenje pomorskog prava iskazuje se i potvrđuje kodifikacijom putem međunarodnih konvencija već početkom 20. stoljeća, a danas osobito brojnošću tih konvencija koje obuhvaćaju gotovo cjelokupnu materiju pomorskog prava, a čestim izmjenama i dopunama prate i aktualiziraju nove tehnologije, pojave i institute u stalnim gospodarskim i društvenim promjenama u pomorskopравnim odnosima. Međunarodno obilježje pomorskog prava teži ujednačavanju i primjeni normi, bez obzira na eventualne divergentne pravne sustave nacionalnih prava te različite interese pravnih subjekata u zajedničkom pomorskom pothvatu. Takav integralni učinak pomorskopравnih normi dovodi u državama do zajedništva i koegzistencije prava s politikom i ekonomijom.⁴ Imamo, zapravo, pojavu «nacionalizacije» takvih međunarodnih regulativa.

Međunarodne integracijske norme ujedno tvore i osebujni sustav domaćih (nacionalnih) propisa, odlikuju se autonomnošću i osebujnošću u odnosu na ostale pravne grane. Ove činjenice idu u prilog tvrdnji da je pomorsko pravo toliko univerzalno i originalno da, pored dva osnovna sustava kontinentalnog i anglosaksonskog, predstavlja i posebni (treći) pravni sustav u svijetu.⁵

¹ Dragan Bolanča, *Maritime Law in the Era of Globalisation – a Universal Law of a Mixed Legal System*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 39, 3-4 (67-68), 2002., str. 338.

² IMLIe-News (Issue No 16, 30 April 2003), e-mail.

³ Poblize Ivo Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik* (s pojmovnim kazalom), Split, 2005., str. 7.-8.

⁴ Poblize Sergio M. Carbone, *Accordi interstatali e diritto marittimo uniforme* (a proposito di un recente scritto di Natalino Irti), *Il diritto marittimo*, Genova II, aprile-giugno 2008., str. 353.

⁵ Poblize Bolanča, op. cit., str. 333.-338.

3. PRIHVAĆANJE MEĐUNARODNIH KONVENCIJA KAO NUŽNOST UNIFIKACIJE POMORSKOG PRAVA I REPUBLIKA HRVATSKA

U kontinuitetu unifikacije (ujednačavanja) ne donose se samo nove konvencije nego se mijenjaju i nadopunjuju postojeće, i to kao rezultat, najprije istaknimo, stalnih tehničkih inovacija u gradnji i uporabi novih specijaliziranih tipova brodova, koji dosežu znatne brzine, prilagođenih potrebama tržišta, sve rigoroznijih standarda o sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života i imovine na moru (stoga je Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru - SOLAS podložna stalnim izmjenama i dopunama). Tim se nastojanjima pridodaju i sve zahtjevniji uvjeti i standardi međunarodne zaštite morskog okoliša. Domaće zakonodavstvo mora pratiti te promjene. Hrvatsko zakonodavstvo (Pomorski zakonik) slijedi nova rješenja.

I na području pomorskog imovinskog prava valja usklađivati naše domaće zakonodavstvo s normama prihvaćenih međunarodnih konvencija, odnosno njihove izmjene i dopune od kojih koristi ima naše brodarstvo, te zaštititi interese osoba koje kao slabiji partner u nekom poslu mogu biti ugrožene (npr. putnici) ili kojima prijete velike imovinske štete od osoba koje odgovaraju u pomorskom pothvatu ili od djelatnosti u kojima izravno ne sudjeluju (npr. oštećeni u slučaju onečišćenja mora uljem, osobito aktualno zbog učestalih nesreća tankera).

Pomorsko bi nacionalno zakonodavstvo trebalo biti podložno izmjenama i dopunama, usklađeno s novim konvencijskim tendencijama, naravno, uz pretpostavku da odgovaraju bitnim odrednicama domaćeg prava. Svakako je ozbiljan test kada konvencija stupi na snagu, a kada je država ratificira nastupa i obveza (ratifikacija može, po procjeni države, uslijediti i prije nego što je konvencija formalno stupila na snagu). Međutim, bilo je slučajeva (i u našem pravu) da se domaće zakonodavstvo usklađivalo s tekсом konvencije i prije nego što ju je država ratificirala (potvrdila). Danas ne bi trebalo biti sporno prihvaćati konvencijska rješenja o povišenju granica odgovornosti, uključujući i mogućnost pooštrenja temelja odgovornosti, za štete u pomorskom poduzetništvu, jer se i s razloga pravednosti oštećenim osobama, odnosno trećim osobama žrtvama nezgoda pruža primjerenija zaštita. To se osobito odnosi na štetne posljedice od onečišćenja mora uljem (ali i drugim štetnim tvarima) i na putnike. Glede putnika razmišlja se o ratifikaciji Protokola o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (1974.) iz 2002. godine (Atenska konvencija 2002.).

Promjene su osobito intenzivne na području sigurnosti na moru. Konvencije o sigurnosti plovidbe podliježu stalnim izmjenama i dopunama (osobito SOLAS). Republika Hrvatska dužna je promptno prihvaćati te promjene, razrađujući ih zakonskim i podzakonskim aktima, jer bi u suprotnome naši brodovi koji uplovljavaju u razne inozemne luke mogli imati velikih poteškoća.

Dakle, interesi Republike Hrvatske u pomorskom poduzetništvu upravo su dosljedno prihvaćanje brojnih međunarodnih konvencija koje imaju važan

utjecaj na međunarodno reguliranje. Dosljedno prihvaćanje znači i što vjernije usuglašavanje izričaja s izvornim tekstom konvencije kako bi se izbjegle nesuglasice u tumačenju (primjer je kontroverzna formulacija osebujnoga anglosaksonskog izričaja za kvalificiranu krivnju). Glavna je zadaća upravo Pomorskog zakonika iz 2004. godine bila usuglašavanje aktualnih konvencija, poglavito njihovih nadopuna i promjena.⁶ U svezi s ovom konstatacijom u sljedećem ću poglavlju prikazati najnovije izmjene i dopune Pomorskog zakonika RH, koje se upravo temelje na suvremenim konvencijskim rješenjima.

4. U POVODU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA POMORSKOG ZAKONIKA IZ 2008. GODINE

Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. godine (Narodne novine, br. 181/04.) do sada se mijenjao i dopunjavao dva puta. Godine 2007. (Narodne novine, br. 76/07) i 2008. (Narodne novine, br. 146/08). U odnosu na ovu posljednju promjenu ograničit ću se na komentar promjena u svezi s prihvaćanjem od strane naše države triju konvencija. Prikazat ću konvencijske intervencije u naš tekst Zakonika prema kronološkom redu.

A) Godine 1996. donesen je u Londonu Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. (Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976). Protokol je, zbog opravdana nastojanja da se u suvremenim uvjetima bolje zaštite žrtve pomorskih nezgoda i zbog usklađivanja ove Konvencije s Konvencijom o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. i njezinim Protokolom iz 1990.,⁷ znatno povišio granice odgovornosti (240 posto u odnosu na Konvenciju iz 1976.). Glede visine ograničenja povišeni su ne samo iznosi obračunskih jedinica (u Posebnim pravima vučenja) nego i tonaža za početno izračunavanje ukupne svote (u osnovnoj Konvenciji do 500 tona, a u Protokolu do 2.000 tona), ali se i dalje ostaje pri najvišoj graničnoj tonaži (odnosno, za brodove s tonažom iznad 70.000 tona ostaje uvijek ista svota obračunskih jedinica po toni). Protokol iz 1996. stupio je na snagu 13. svibnja 2004. godine.

Republika Hrvatska ratificirala je, potvrdila je Protokol iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (Narodne novine, međunarodni ugovori, broj 12, 2005.). U skladu s odredbama iz ratificiranog Protokola uslijedila je promjena odgovarajućeg zakonskog teksta.

Dakle, članak 391. stavak 1., koji se temeljio na izvornoj Konvenciji iz 1976. promijenio se u skladu s Protokolom iz 1996., pa se granice odgovornosti za tražbine

⁶ Poblize o konkretnim intervencijama, te o nekim prijedlozima i dvojabama v. Grabovac, op. cit., str. 10.-12.

⁷ V. Branimir Lukšić, Why is a Review of the 1976 Convention on Limitation of Liability Desirable?, Usporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), 1-4 (145-148), 1995., str. 73.-82.

obračunavaju na sljedeći način: 1) glede tražbina zbog smrtnih ozljeda, a) 2 milijuna obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja (PPV) za brod s tonažom koja ne prekoračuje 2.000 tona, b) za brod s tonažom koja prekoračuje 2.000 tona obračunava se sljedeći iznos kao *dodatak* iznosu propisanom pod a): - za svaku tonu od 2.001 do 30.000 tona, 800 obračunskih jedinica PPV, - za svaku tonu od 30.001 do 70.000 tona, 600 obračunskih jedinica PPV, a za svaku tonu koja prekoračuje 70.000 tona, 400 spomenutih obračunskih jedinica; glede ostalih tražbina: a) 1 milijun spomenutih obračunskih jedinica za brod s tonažom koja ne prekoračuje 2.000 tona, b) za brod s tonažom koja prekoračuje 2.000 tona obračunava se sljedeći iznos kao *dodatak* iznosu navedenom pod a) - za svaku tonu od 2.001 do 30.000 tona, 400 obračunskih jedinica, - za svaku tonu od 30.001 do 70.000 tona, 300 obračunskih jedinica, a za svaku tonu koja prekoračuje 70.000 tona, 200 obračunskih jedinica.

B) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001), tzv. Bunker konvencija, donesena je na Diplomatskoj konferenciji u Londonu u ožujku 2001. godine. Stupila je na snagu 21. studenoga 2008. godine. Republika Hrvatska ratificirala je (potvrdila) tu Konvenciju 2006. godine (Narodne novine, međunarodni ugovori, broj 9, 2006.).

Stupanjem na snagu Bunker konvencije koja uređuje odgovornost i naknadu štete zbog onečišćenja mora pogonskim (brodskim) gorivom, zaokružuje se odnosno dovršava sustav međunarodnopravne regulacije građanske odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem, koja je počela još donošenjem Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem, 1969. i Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem, 1971. s kasnijim izmjenama (1992., 2003.), a tom cilju služi i Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom ostalih opasnih i štetnih tvari, 1996.

Bunker konvencija u najvećem dijelu preuzma već poznata rješenja iz Konvencije o građanskoj odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora uljem, ali ima i određenih razlika (npr. baš kada je riječ o ograničenju odgovornosti).⁸

Kako je Bunker konvencija stupila na snagu, a mi smo je ratificirali bilo je nužno nadopuniti Pomorski zakonik u skladu s njezinim odredbama. To je učinjeno u spomenutom Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, 2008. godine. Naime, iza članka 823. dodao se članak 823.a pa se u skladu s Bunker konvencijom koja spominje nacionalno pravo i Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (1976., 1996.) koju je Hrvatska prihvatila u Pomorskom zakoniku, uređuje sustav ograničenja. Dakle, vlasnik broda bruto

⁸ Poblize o sadržaju i načelima Bunker konvencije v. Ivo Grabovac, Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju šteta od onečišćenja brodskim gorivom, 2001., Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2., 2002., str. 219.-227.; Marija Pospisil, Stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58 (5), 2008., str. 1201.-1231.

tonaže više od 1.000 (koliko se traži u Konvenciji), a upisan u upisnik brodova u Republici Hrvatskoj dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u članku 391. Zakonika za tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede, te za ostale tražbine. U svezi s ovim propisima vlasnik dotičnog broda dužan je zatražiti od lučke kapetanije u kojoj se vodi upisnik brodova u koji brod upisan, izdavanje svjedodžbe s potvrdom da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine i našeg Zakonika. U stavku 3. istog članka ističe se da se svjedodžba izdaje na hrvatskom i engleskom jeziku s podacima koje mora sadržavati.

Kao i kod ulja (za brod koji prevozi više od 2.000 tona ulja kao teret), prema Bunker konvenciji domaći i strani brod bruto tonaže veće od 1.000 (ovdje je razlika prema Konvenciji o ulju općenito) koji namjerava uploviti u hrvatsku luku dužan je pružiti dokaz o sklopljenom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu radi pokrića *odgovornosti* za štete zbog onečišćenja pogonskim uljem u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti propisanim u članku 391. Pomorskog zakonika za tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede te za ostale tražbine. U svakom slučaju (poglavito se misli na strani brod), na brodu mora biti valjana svjedodžba, izdana od strane nadležnih tijela države čiju zastavu brod ovlašteno vije, kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, 2001. godine.

C) U Nairobiju je na Međunarodnoj konferenciji u svibnju 2007. godine usvojena Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007). Dugo se vremena raspravljalo o potrebi donošenja ovakve konvencije, pa je njezino konačno usvajanje značajan međunarodnopravni akt.⁹ Podrtina broda (Shipwreck), inače, ostatak je plovnog objekta koji je izgubio, zbog prirodnih ili pogonskih uređaja ili ljudskih djela, svoju sposobnost plutanja ili plovljenja kao pomorski objekt, a to znači više nema namjenu, svrhu kao plutajući objekt (stalno privezan ili usiden na moru, npr. plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, pontonski most itd.), a nije više ni plovni objekt koji je namijenjen za plovidbu morem s određenom svrhom (to su brodovi, npr. za prijevoz tereta, putnika, ratni brodovi, brodice). Objekt će se smatrati podrtinom broda kada u nevolji bespomoćno pluta (bez posade ili s bespomoćnom posadom), ne poduzimaju se djelotvorne mjere da se pomogne brodu ili imovini (na brodu), pa se može (uskoro) očekivati da će potonuti ili se nasukati. Naravno, takav je objekt svakako podrtina ako je već nasukan ili leži na dnu mora.

⁹ O ciljevima ovog novog međunarodnog ugovora, te o sadržaju i rješenjima u Konvenciji v. poblize Vesna Skorupan Wolf i Ranka Petrinović, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Poredbeno pomorsko pravo, 47 br. 162, Zagreb 2008., str. 109.-134; Ivo Grabovac, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, 2007., Kapetanov glasnik, br. 16, Split, 2008., str 10.-12.

U očekivanju skorog stupanja na snagu Konvencije o uklanjanju podrtina, naš je Pomorski zakonik preuzeo neke njene odredbe u Zakonu o izmjenama i dopunama iz 2008. godine. Tako se u posebnom dopunjenom članku (31.a) definira podrtina nastala nakon pomorske nezgode, a to je: a) potonuli ili nasukani brod, ili b) bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući svaki predmet koji je na brodu ili je bio na tom brodu, ili c) svaki predmet koji je nestao u moru s broda koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta, ili d) brod koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, a nisu još poduzete učinkovite mjere koje bi pomogle brodu ili imovini u opasnosti.

Vlasnik broda u međunarodnoj plovidbi bruto tonaže veće od 300 upisanog u upisnik brodova u Republici Hrvatskoj dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi *pokrića* troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Iznos spomenutog osiguranja ili drugog financijskog jamstva obačunava se prema iznosima koja su inače – u skladu s Konvencijom o podrtinama - predviđena u Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (1976., 1996.), a u našem Pomorskom zakoniku su propisana za granice odgovornosti za *ostale* tražbine (usp. čl. 391.). Dakle, obračun je sljedeći: a) 1 milijun obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja za brod s tonažom koja ne prekoračuje 2.000 tona, b) za brod s tonažom koja prekoračuje 2.000 tona obračunava se sljedeći iznos kao *dodatak* iznosu navedenom u a): - za svaku tonu od 2.001 do 30.000 tona, 400 obračunskih jedinica, - za svaku tonu od 30.001 do 70.000 tona 300 obračunskih jedinica, a za svaku tonu koja prekoračuje 70.000 tona, 200 obračunskih jedinica. Nakon što se utvrdi da su spomenuti zahtjevi ispunjeni, lučka kapetanija u kojoj se vodi upisnik u koji je brod upisan, na zahtjev vlasnika broda izdaje svjedodžbu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi. Svjedodžba se izdaje na hrvatskom i engleskom jeziku, te je propisan minimum podataka koje mora sadržavati (usp. čl. 823.b).

U svezi s odredbama o osiguranju u Zakonu o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008. (u čl. 62., dodatnom stavku 5.) propisuje se da domaći brod u međunarodnoj plovidbi i strani brod bruto tonaže veće od 300 tona, koji namjerava uploviti u hrvatsku luku, odnosno pristati uz odobalni (off-shore) objekt u teritorijalnom moru i epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske, dužan je pružiti dokaz o sklopljenom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu radi *pokrića* troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine, a u spomenutom iznosu (iz čl. 823.b).

5. UMJESTO ZAKLJUČKA

Brojne međunarodne konvencije nesumnjivo pridonose unifikaciji pomorskoga prava. Samom činu donošenja konvencije, a kasnije i prihvaćanja često stoje na putu razne poteškoće, zapreke, smetnje. Može se spomenuti praksa dugotrajnih

rasprava, iako je problematika koju regulira konvencija već ranije bila aktualna i zrela za međunarodno uređenje (npr. Bunker konvencija mogla se već izglasati u vrijeme kada se donosila Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, 1969.). Zatim, valja spomenuti često sporu reakciju kad je bjelodano da je nužno povisiti granicu odgovornosti, pa s događa da pojedina nacionalna prava samoinicijativno propišu višu granicu, što ne pridonosi unifikacijskim težnjama. Postoje, nadalje, slučajevi da se pristupi radu na konvencijskom tekstu, a da se nisu pribavili podaci o nacionalnim pravima na određenom području. Zato je pohvalna praksa da se u fazi priprema za tekst neke konvencije razošilju upitnici nacionalnim pravima sa zahtjevima za odgovor. Valja biti osobito oprezan pri formulaciji izričaja, kako u primjeni i sudskoj praksi ne bi izazvale nepotrebne dvojbe u tumačenju. Razlog zastoja u unifikacijskim zadacima može biti i u povećanim troškovima koji bi se nametnuli državni ugovarateljici zbog posebnih zahtjeva u nadzoru primjene ili u skupoj administraciji. Valja voditi računa i o broju ratifikacija kao uvjet stupanja na snagu konvencije (dvojba manji broj s izgledom da prije stupi na snagu, ili imati na umu da nije toliko važno koliko je država ratificiralo konvenciju nego jesu li to respektabilne pomorske države). Kada se radi o kronološki (pa i nazivom) različitim konvencijama iz istog područja, iste pravne tematike, države bi morale otkazati stariju, koja je zamijenjena, i više se za tu državu ne primjenjuje, novijom ratificiranom (a to Republika Hrvatska prakticira), jer se inače mogu javiti složeni i neželjeni sporovi u primjeni s državama koje vezuju neke prijašnje konvencije.¹⁰

Republika Hrvatska nastoji redovito i dosljedno, ratificirajući ih, u svoje pravo prihvaćati međunarodne konvencije iz područja pomorskog prava, što je svakako hvalevrijedan napor. I u ovom radu, a u povodu Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (2008.), prikazuju se promjene koje su baš rezultat novo prihvaćenih konvencija u naše pravo.

INTERNATIONAL CONTRACTS AS A BASE FOR HARMONISING MARITIME LAW – ON THE OCCASION OF THE AMENDMENTS TO THE MARITIME CODE ACT IN 2008

The international characteristic of maritime law confirmed by numerous international conventions, and with the aim of more effective maritime enterprise, contributes to the necessary equalisation (unification in the application of norms independent of the various systems of national law (basic division in the continental system- civil law and Anglo-Saxon – common law). The Republic of Croatia has attempted to harmonise its law with the principles and institutions of the conventions and accordingly ratifies them to this aim. Therefore, the main task of the Maritime Code of 2004 was to harmonise domestic law with the text of current international conventions. The new

¹⁰ Pobljuje s konkretnim primjerima v. Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo ...*, op. cit. Str. 11.-12.

amendments of our Maritime Code of 2008 serve this aim. Here, the author explains those changes which are based on the Protocol of 1996 by which the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (1976) was amended, on the International Convention on Civil liability for damage due to bunker oil pollution (the so called Bunker Convention) in 2001, and on the International Convention on the Removal of Wrecks in 2007.

Key words: *International Conventions, maritime law, Maritime Code of the Republic of Croatia, amendments to a law.*