

UJEDNAČAVANJE POMORSKOG PRAVA I INTERESI HRVATSKE

Dr. sc. IVO GRABOVAC, redoviti profesor
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
Domovinskog rata 8, 21000 Split

UDK 349.79
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 28.10.2003.
Prihvaćeno za tisak: 24.03.2004.

Republika Hrvatska, kao pomorska država, ima osobiti interes pratiti unifikacijske težnje u uređenju pomorskopravnih odnosa. Hrvatska je poglavito dužna ratificirati i primjenjivati konvencije i dogovore iz područja sigurnosti plovidbe, njihove česte izmjene i dopune (osobito SOLAS), jer je riječ o danas općeprihvaćenim međunarodnim obvezama koje brodovi moraju ispunjavati ako žele nesmetano uplovljavati u inozemne luke. Isto tako je nesporno da su interesi Republike Hrvatske u pomorskom poduzetništvu prihvaćanje novih međunarodnih konvencija, odnosno njihovih izmjena i dopuna, na području pomorskog imovinskog prava, te njihovo što dosljednije ozakonjenje u domaćem pravu. Stoga se moramo prilagođavati i suvremenim težnjama za povišenjem granica odgovornosti i pooštrenjem odgovornosti pomorskog poduzetnika u zaštiti oštećenih osoba (npr. u slučaju onečišćenja mora ili u prijevozu putnika). U Republici Hrvatskoj ostvaruju se ciljevi ujednačavanja pomorskog prava u izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.

Ključne riječi: unifikacija, Republika Hrvatska, konvencije.

UVOD

Razgranato međunarodno pomorsko poduzetništvo nastoji ukloniti razlike u pomorskopravnom reguliranju. Različiti nacionalni propisi o pomorskim odnosima koče nesmetani razvoj pomorske plovidbe i trgovine te izazivaju pravnu nesigurnost (problem u primjeni mjerodavnog prava). Ujednačavanje (unifikacija) pomorskog prava, kako na području pomorskog imovinskog prava, tako i u sklopu javnoga i pomorskog upravnog prava (sigurnost plovidbe), imperativ je današnjice. Naime, plovidbena djelatnost obavlja se na području većeg broja država, pa je nužno da se čitav pothvat, kao jedinstvena cjelina, uredi sadržajno jednakim propisima.

Ujednačavanje se postiže putem donošenja međunarodnih konvencija koje bi države trebale prihvaćati (ratificirati, potvrđivati) i primjenjivati.

Ujednačenje je nužno 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 Upravo je i zbog toga nužna primjena međunarodnih konvencija koje nastoje kompromisno približiti često divergentne institute dvaju pravnih sustava, čime se postiže osnovni cilj - ujednačavanje (unifikacija).

Dakle, međunarodne su konvencije, kao što je rekao Patrick Griggs, predsjednik CMI-a, "the tool of unification today".²

Specijalizirane međunarodne organizacije svojim djelovanjem pomažu i pridonose ujednačavanju pomorskog prava. Spomenut ću četiri takve organizacije koje imaju osobito značajnu ulogu u radu i pripremi pomorskih konvencija.

Comit  maritime international (CMI), Međunarodni pomorski odbor, bila je od 1897. godine, kada je osnovana, jedina međunarodna organizacija kojoj je bio osnovni zadatak rad na ujednačavanju (unifikaciji) pomorskog prava. Taj njen položaj trajao je do 1967. godine kada je nakon poznate nesreće tankera "Torrey Canion" u sklopu IMCO-a (sada IMO-a, International Maritime Organization, Međunarodna pomorska organizacija) osnovan Pravni odbor s ciljem da se regulira odgovornost i naknada štete u slučaju onečišćenja mora uljem s tankera. 1964. godine Opća skupština Ujedinjenih naroda oformila je Međunarodnu konferenciju UN o trgovini i razvoju (UNCTAD, United Nation Conference on Trade and Development). Dvije godine kasnije Ujedinjeni su narodi ustrojili Povjerenstvo UN o međunarodnom trgovačkom pravu (UNCITRAL, United Nation Commission on International Trade Law) kao specijalizirano pravno tijelo koje će se baviti problematikom međunarodnog trgovačkog prava, koje uključuje i pomorsko pravo. Te tri spomenute organizacije vremenom su svojim djelovanjem potisnuli ulogu koju je nekad isključivo imao CMI na području rada na unifikaciji (ujednačavanju) međunarodnog pomorskog prava. Tako je Pravni odbor IMO-a postao temeljni koordinator u usklađivanju i usmjeravanju međunarodnih instrumenata na polju međunarodnog privatnog pomorskog prava (s tim valja osobito naglasiti značajnu pripomoć IMO-a u reguliranju sigurnosti plovidbe - Odbor za pomorsku sigurnost i za zaštitu morskog okoliša - Odbor za zaštitu morskog okoliša). Međutim, u posljednje vrijeme djelatnost CMI sve je značajnija, jer se ta organizacija nameće vlastitim prijedlozima kada ocijeni da je nužno ("compelling need") pristupiti poslu međunarodnog ujednačavanja odgovarajuće materije pomorskog prava. CMI se iskazuje i kao veoma koristan suradnik IMO-a, UNCTAD-

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

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

a i UNCITRAL-a u pripremi, obradi nacrtu raznih međunarodnih konvencija. Tako se kao primjer suradnje može istaći i rad CMI na recentni UNCITRAL-ov Nacrt Konvencije o prijevoznom pravu (Draft Instrument on Transport Law).³

PRIHVAĆANJE MEĐUNARODNIH KONVENCIJA KAO NUŽNOST ZA UNIFIKACIJU POMORSKOG PRAVA I REPUBLIKA HRVATSKA

U kontinuitetu unifikacije (ujednačavanja) ne donose se samo nove konvencije, nego se mijenjaju i nadopunjavaju postojeće a kao rezultat, najprije istaknimo, stalnih tehničkih inovacija u gradnji i uporabi novih specijaliziranih tipova brodova, koji dostižu 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 međunarodne zaštite morskog okoliša. I tijela Europske Unije u posljednje vrijeme sve aktivnije sudjeluju u procesu usuglašavanja propisa pod okriljem poglavito IMO-a. Nastoji se, naime, strože standarde o sigurnosti plovidbe i zaštiti okoliša inkorporirati u globalne standarde. I Republika Hrvatska mora i dalje osiguravati dosljednu primjenu usvojenih standarda kako bi omogućila razvoj vlastite flote⁴ i osigurala primjerenu zaštitu Jadrana.⁵ U prijedlozima izmjena i osobito dopuna Pomorskog zakonika RH nastoje se ugraditi sve najsuvremenije promjene u brojnim međunarodnim konvencijama, kojih je Hrvatska država ugovarateljica, o sigurnosti plovidbe i zaštiti mora od onečišćenja.⁶

I na području pomorskog imovinskog prava valja usklađivati domaće zakonodavstvo s normama prihvaćenih međunarodnih konvencija odnosno njihove izmjene i dopune od kojih koristi ima naše brodarstvo, te zaštitili interesi osoba koji kao slabiji partner u nekom poslu mogu biti ugroženi (npr. putnici) ili kojima prijete velike štete od djelatnosti u kojima izravno ne sudjeluju (npr. oštećeni u slučaju onečišćenja mora uljem što je u posljednje vrijeme osobito aktualno zbog učestalih nesreća tankera).

³ Usp. The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods (by sea) and other Transport Conventions - Comparative Table, *Year book 2002 Annuaire, CMI*, str. 175-305.

⁴ Primjenom Međunarodne konvencije o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i držanje straže pomoraca 1978. (STCW) Republika Hrvatska našla se na "bijeloj listi" među 72 države koje su u potpunosti primijenile spomenutu Konvenciju, od ukupno 135 potpisnica (Pavao Komadina, Maja Marković Kostelac, Željko Kiperaš. Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštite okoliša u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, Rijeka 40, 2002., str. 32.

⁵ Poblize Komadina i dr., *op. cit.*, str. 23-34.

⁶ Kratki prikaz konvencija o sigurnosti i zaštiti mora od onečišćenja v. Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 41-45, 59-78.

Pomorsko bi nacionalno zakonodavstvo trebalo biti podložno izmjenama i dopunama, usklađeno s novim konvencijskim tendencijama, naravno u pretpostavci da odgovaraju bitnim odrednicama domaćeg prava. Dvojbeno ipak može biti kada pristupiti promjenama. Svakako je ozbiljan test kada konvencija stupi na snagu, a država je tu konvenciju ratificirala (a ta 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 tekstom konvencije i prije nego što ju je država ratificirala (potvrđivala, prihvatila). 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 adekvatnija zaštita. To se osobito odnosi na štetne posljedice od onečišćenja mora uljem (ali i drugim štetnim tvarima) i na putnike; stoga bismo trebali razmisliti da se čim prije ratificira Protokol o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (1974.) iz 2002. godine.

Promjene su osobito intenzivne na području sigurnosti na moru. Konvencije o sigurnosti plovidbe podliježu stalnim izmjenama i dopunama (osobito Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru - SOLAS). Republika Hrvatska je dužna promptno prihvaćati te promjene, razrađujući ih zakonskim i podzakonskim aktima, jer bi inače moglo biti velikih poteškoća za naše brodove koji uplovljavaju u razne inozemne luke.

Dakle, interesi Republike Hrvatske u pomorskom poduzetništvu upravo su dosljedno prihvaćanje brojnih međunarodnih konvencija koje imaju važni utjecaj na međunarodno reguliranje. Dosljedno znači i što vjernije usuglašavanje izričaja s izvornim tekstom konvencije, kako bi se izbjegle nesuglasice u tumačenju (primjer je kontroverzna formulacija osebujnog anglosaksonskog izričaja za kvalificiranu krivnju). Izmjene i dopune Pomorskog zakonika RH imale su kao glavni zadatak usuglašavanje s tekstom konvencija, poglavito njihovim nadopunama i promjenama. Značajne su intervencije na području stvarnih prava, zapravo hipoteke na brodu i pomorskih privilegija (u skladu s Međunarodnom konvencijom o pomorskim privilegijama i hipotekama, 1993., te spašavanja (npr. promjene u tradicionalnom načelu "no cure - no pay", izjednačavanje vađenja potonulih stvari s akcijom spašavanja, što odgovara rješenjima ratificirane Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. Stanovita dvojba ubuduće mogla bi biti da li se prikloniti Haaško-Visbyjskim ili Hamburškim pravilima? Za sada smo se opredijelili za primjenu Haaško-Visbyskih pravila koje još uvijek prevladavaju i koje nama kao državi brodarka više odgovaraju.⁷

⁷ V. poblize Ivo Grabovac - Dragan Bolanča, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 40 (2001), br. 155, str. 33-56.

MEĐUNARODNE KONVENCIJE POMORSKOG IMOVINSKOG PRAVA - PRIJEDLOZI I PONEKA DVOJBA

Izdvojit ću nekoliko konvencija pomorskog imovinskog prava te procijeniti koliki je opseg njihove primjene (prihvaćenosti) u međunarodnoj zajednici uzimajući u obzir objektivno mjerilo - broj ratifikacija.

Najuspješnija u povijesti po broju ratifikacija je Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem (CLC, 1969. - 103 ratifikacije). To je dokaz da je međunarodna zajednica bila jednodušna u ocjeni o nužnosti da se novonastala globalna pogibelj glede onečišćenja mora s tankera sankcionira konvencijskim odredbama o strogoj odgovornosti i učinkovitoj naknadi štete. Hrvatska je pristupila međunarodnom sustavu odgovornosti na temelju istoimene Konvencije iz 1992. godine (ta Konvencija s datumom 2. prosinca 2002. ostvarila je već 88 ratifikacija), što je potpuno opravdano, ali bi i promjenama zakonskih odredaba trebala pratiti tendenciju povišenja granica odgovornosti brodovlasnika.

Kako postupiti s vremenski najnovije donesenom konvencijom u nizu, s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (tzv. Bunker konvencijom) iz ožujka 2001. godine. Ona je nadopuna postojećem CLC i NHS sustavu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem i drugim opasnim i štetnim tvarima. Rano je još prognozirati njezino stupanje na snagu. Na račun te konvencije već je bilo kritičkih primjedaba o nekim rješenjima (npr. vezivanje ograničenja odgovornosti za onečišćenje brodskim gorivom za mjerodavni globalni, opći režim ograničenja, obvezno osiguranje i dužnost posjedovanja potvrde o takvom osiguranju za brodove preko 1000 tona nameće dodatni teret i troškove, širenje kruga osoba koje odgovaraju može dovesti do dugotrajnih procesa).⁸ Stoga bi Republika Hrvatska trebala pri odlučivanju o prihvaćanju pričekati da ipak ta konvencija stupi na snagu. Isto bi tako valjalo pričekati i s ratifikacijom Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996. (HNS Konvencija).

Republika Hrvatska je pristupila (16. ožujka 2000.) Međunarodnoj konvenciji o spašavanju iz 1989. godine, otkazujući takvu Konvenciju iz 1910. Konvencija iz 1989. stupila je na snagu 14. srpnja 1996., sadrži suvremene prihvatljive odredbe (npr. o "posebnoj naknadi"), pa je i razumljivo da će se i Pomorski zakonik RH prilagoditi rješenjima iz te konvencije.

Hrvatska je pristupila Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. koja je relativno uspješna po broju ratifikacija (39), a očekuje se i proširenje

⁸ Poblize Dorotea Ćorić, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Zagreb 2002., str. 211.

kruga država koje će je prihvatiti, mada je još aktualna i Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova, 1957. Protokol (London 1996.) o izmjenama Konvencije iz 1976., koji znatno povisuje granice odgovornosti, nije još stupio na snagu, ali bi Republika Hrvatska trebala biti spremna prihvatiti ga i ugraditi u svoje domaće zakonodavstvo.

O dvojbama glede Haaško-Visbyjskih pravila (Konvencija o teretnici, 1924., odnosno izmjene i dopune, 1968., 1979., odnosno Hamburških pravila (Konvencija UN o prijevozu robe morem, 1978.) već je bilo riječi u ovom tekstu. Hrvatska je prihvatila Haaško-Visbyjska pravila, što je u sadašnjem trenutku prihvatljivo, mada je bilo i država koje su pristupile Haaškim pravilima a nisu Visbyjskim (a Haaška pravila imaju daleko veći broj ratifikacija nego Visbyjska), a postoje i razne druge kombinacije, osobito u svezi s Hamburškim pravilima kojima pristupaju poglavito države uvoznice ili izvoznice.

Kako postupiti s Međunarodnom konvencijom o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1993. Ona nije još stupila na snagu (svega 6 ratifikacija). Nije li zapreka u bržem prihvaćanju te konvencije u činjenici postojanja dvaju pravnih sustava glede stvarnih prava na brodu - angloameričkog i europskog, bez obzira na nastojanja da se to prevlada? Smatram da će ubuduće prevladati shvaćanja o aktualnosti i suvremenosti odredaba te konvencije, pa nema razloga da Republika Hrvatska već sada ne ugradi njene odredbe u Pomorski zakonik.

Na kraju, valja spomenuti i Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, 1910., kronološki prve u nizu unifikacijskih instrumenata, koja je svoju uspješnost dokazala velikim brojem ratifikacija, a osobito okolnošću da do danas nije bilo ni pokušaja da se izrade izmjene ili dopune te konvencije.

UMJESTO ZAKLJUČKA

Govoreći općenito, a s problematikom unifikacije pomorskog prava susreće se i Republika Hrvatska, iz iskustva se mogu fokusirati (izdvojiti) određene poteškoće, zapreke u ostvarenju toga cilja.

Kao smetnja što učinkovitije primjene određene konvencije ističe se činjenica da su rasprave o tekstu često veoma dugotrajne, a isto tako ne reagira se na vrijeme kada je određena problematika bila aktualna i zrela za međunarodno reguliranje (primjer je usvajanje tek 2001. godine Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, tzv. Bunker konvencija, koja se mogla pripremiti još u vrijeme donošenja Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, 1969. U svezi s tom konstatacijom valja istaći i često sporu reakciju kad je bjelodano da su određene promjene nužne. To se osobito iskazuje

u slučajevima povišenja granica, visine odgovornosti, pa se događa da pojedina nacionalna prava samoinicijativno propišu višu granicu, što ne pridonosi unifikacijskim težnjama. Smatram da je za ovu svrhu veoma korisno jednostavno prešutno prihvaćanje (povišenih) granica odgovornosti, tzv. »tacit acceptance procedure« u Pravnom odboru IMO-a za promjene limita odgovornosti. Kao primjer potrebitih promjena visine odgovornosti su protokoli Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (1974.) iz 1990., osobito onaj najnoviji iz 2002., koji znatno višim iznosima slijede realne zahtjeve u zaštiti interesa putnika.

Postoje nadalje slučajevi da se pristupi radu na konvencijskom tekstu, a da se nisu prethodno pribavili podaci o nacionalnim pravima na određenom području (primjer je Nacrt Konvencije o uklanjanju podrtna). Istini za volju valja reći da je općenito praksa CMI-a da u fazi priprema za tekst neke konvencije razašilje nacionalnim pravima upitnike sa zahtijevanim odgovorima.

Valja osobito biti oprezan pri formulaciji izričaja (poglavito ako su osebnost samo određenog pravnog sustava, primjer čuvena anglosaksonska sintagma o kvalificiranoj krivnji koja dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti), kako ne bi u primjeni i sudskoj praksi izazvali nepotrebne dvojbe u tumačenju.

Razlog zastoja u unifikacijskim zadacima može biti i u povećanim troškovima koji bi se nametnuli državi ugovarateljici zbog posebnih zahtjeva u nadzoru primjene ili u skupoj administraciji (čini se da je to problem u primjeni Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih stvari morem, 1996. - HNS konvencija).

Poznato je da je jedno od značajnih mjerila uspješnosti neke konvencije broj ratifikacija (pristupanja). U samom konvencijskom tekstu predviđa se broj ratifikacija (pristupanja) kao uvjet stupanja na snagu. Ako je taj broj manji, veći su izgledi o ranijem stupanju na snagu, mada samo formalno stupanje na snagu, bez šireg prihvaćanja konvencije od strane respektabilnih pomorskih država (nije povoljna okolnost ako vodeće pomorske sile imaju negativan stav spram neke konvencije), ne mora biti plodna podloga u ostvarenju unifikacijskih ciljeva i zadataka.

Države bi morale, kada su u pitanju kronološki različite konvencije istog sadržaja, otkazati raniju koja je zamijenjena, i više se za tu državu ne primjenjuje, novijom (a to Republika Hrvatska prakticira), jer se inače mogu javiti složeni i neželjeni sporovi u primjeni s državama koje vezuju neke prijašnje konvencije (primjer su konvencije o općem ograničenju odgovornosti).

Nije nezanemariva ni činjenica kako se tumači inkorporirana konvencija u domaćem zakonodavstvu.⁹

⁹ Poblize o ovoj problematici Patrick J. S. Griggs, *Obstacles to Uniformity of Maritime Law, Yearbook 2002 Annuaire, CMI*, str. 164-173. Rad je objavljen i u časopisu *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 34, Number 2, April 2003, str. 191-208.

LITERATURA

1. Bolanča, Dragan, Maritime Law in the Era of Globalisation - Universal Law of a Mixed Legal System, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 39, 3-4 (67-68), str. 338.
2. Ćorić, Dorotea, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti - Jadranski zavod, Zagreb, 2002., 414str.
3. Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., 479 str.
4. Grabovac, Ivo, *Pomorsko pravo (Pomorsko javno i upravno pravo)*, knjiga prva, Visoka pomorska škola Split, 2001., 158 str.
5. Grabovac, Ivo, Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe, *Pomorski zbornik*, Rijeka, 40, 2002., str. 429.
6. Grabovac, Ivo, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., 458 str.
7. Grabovac, Ivo - Bolanča, Dragan, Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, Zagreb, 40 (2001), br. 155, str. 33.
8. Komadina, P. - Markovčić Kostelac, M. - Kiperaš. Ž., Primjena međunarodnih standarda sigurnosti na moru i zaštite okoliša u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, Rijeka, 40, 2002, str. 32.
9. Griggs, J.S. Patrick, Obstacles to Uniformity of Maritime Law, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, vol. 34, Number 2, April 2003., str. 191.
10. *IMLIE-News* (Issue No 16, 30 April 2003), e-mail,
11. The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods (by Sea) and other Transport Conventions - Comparative Table, *Year book 2002 Annuaire, CMI*, str. 175.
12. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, *Narodne novine br. 17/94. 74/94, 43/96.*

Summary:

STANDARDISING MARITIME LAW AND CROATIAN INTERESTS

The Republic of Croatia, as a maritime state, has a particular interest in following unification aspirations in the ordering of maritime law relations. Croatia especially has a duty to ratify and apply the conventions and agreements from the area of navigational safety and their frequent changes and amendments (particularly SOLAS). This is because it concerns the generally accepted international obligations which vessels must fulfill if they wish to freely enter and leave international ports. Similarly, it is undoubtedly in the interests of the Republic of Croatia in the area of maritime business to emphatically accept new international conventions, that is the changes and amendments, in the area of maritime commercial law and to legislate them as consistently as possible in domestic law. Therefore, we must also conform to the modern aspirations that increase levels of liability and step up the liability of the maritime operator in protecting injured parties, for example in sea pollution or transport of passengers. In the Republic of Croatia, the goals of standardising maritime law in the changes and amendments of the Maritime Code are being achieved.

Key Words: Unification, Republic of Croatia, Conventions.