

MEĐUNARODNA POMORSKA PRIJEVARA U ODNOSU NA BRODARSKE UGOVORE

UVOD

Bez obzira na postepeno mijenjanje i razvoj medjunarodnog privrednog prava zbog promijenjenih potreba i oblika poslovne prakse, sigurnost ustanovljenog pravnog sustava medjunarodne trgovine ovisi o stupnju u kojem svi pravni subjekti poštuju utvrdjene pravne norme, običaje i načela. Odstupanja od predviđenih pravnih forma i sadržaja ponašanja imanentna su svakom pravnom sustavu, ali dok takva odstupanja ne poprime karakter veće učestalosti, s tendencijom daljnog rasta zbog okolnosti koje im kroz dulje vrijeme pogoduju, nema potrebe za zabrinutost medjunarodne zajednice, ni za pojačanu pažnju u nastojanju razviti dodatne pravne mehanizme za prevenciju odnosno represiju takvih devijantnih pojava i ponovnu uspostavu narušene sigurnosti pravnog sustava.

U medjunarodnoj pomorskoj trgovini zapažen je, u posljednjih dvadeset godina, znatan porast slučajeva prijevarnog ponašanja pojedinih subjekata uključenih u imovinskopravne, prijevozne i osigurateljne odnose vezane uz medjunarodni pomorski prijevoz robe.

Istraživanjima koja su o takvim slučajevima poduzeta u nekim medjunarodnim organizacijama ili na privatnoj osnovi, ustanovljeno je da pomorska prijevara, iako nije novost u medjunarodnoj pomorskoj trgovini i prijevozu, pokazuje očiti porast učestalosti u posljednje vrijeme, postaje sve raznolikija u pojavnim oblicima i pogadja sve širi krug brodarskih i osigurateljnih interesa.¹

Dinamika razvoja fraudoloznog ponašanja u medjunarodnoj pomorskoj privredi započela je od slučajeva vezanih uz određene geografske regionalne okvire,² da bi od sedamdesetih godina do danas prerasla u pojavu koja za cjelokupnu medjunarodnu po-

morsku trgovinu predstavlja ozbiljni problem i prijetnju. Suprotstaviti joj se može samo organiziranoj domišljenom akcijom svih zainteresiranih subjekata koji zbog toga trpe sve veće gubitke i štete. Prema podacima Medjunarodne trgovinske komore u Parizu³ samo 1979. godine zabilježene su prosječno tri pomorske prijevare mjesečno, pri čemu je svaka od njih predstavljala približni gubitak od oko 1,000.000 US dolara. Većina prijevara (posebno onih vezanih uz brodarske ugovore kao i dokumentarne prijevare) nikad se i ne otkriju ili ne prođu u javnost.

Namjera nam je u ovom kratkom radu, na osnovi podataka i zaključaka do kojih se došlo u istraživanjima medjunarodne pomorske prijevare u nekim medjunarodnim organizacijama, dati sumarni pregled klasificiranja oblika pomorskih prijevara i neke od glavnih uzroka njihove učestalosti, te značajnije mјere prevencije odnosno represije koje medjunarodne organizacije predlažu kao sredstvo suzbijanja fraudoloznog ponašanja u suvremenoj medjunarodnoj trgovini. Poseban naglasak bit će stavljen na slučajeve pomorske prijevare u vezi s brodarskim ugovorima i na mogućnosti prevencije nekih varijanti takve prijevare, a koje se smatraju prihvatljivima jer ne zadiru u cijelokupni sustav medjunarodne pomorske trgovine. Kako se pretežni dio registriranih i analiziranih slučajeva pomorskih prijevara odnose na standardne brodarske ugovore angloameričkog prava, pravni instituti tog prava koji se u članku spominju dati su u slobodnom prijevodu.

I - DEFINICIJA I KLASIFIKACIJA POMORSKIH PRIJEVARA

Svaki ozbiljniji pokušaj suzbijanja slučajeva medjunarodne pomorske prijevare nezaobilazno pretpostavlja sveobuhvatnu analizu postojeće situacije, prvenstveno rasprostranjenosti, oblika, težine i uzroka registriranih slučajeva prijevare.

Svaka stručna rasprava mora prethodno poći od definiranja osnovnih pojmoveva. U radu medjunarodnih organizacija koje se bave problemima suzbijanja slučajeva pomorske prijevare pojavili su se razni pokušaji definiranja pojma pomorske prijevare.

Medjunarodna trgovinska komora u Parizu (ICC) u dokumentu "Guide to the Prevention of Maritime Fraud" smatra da pomorska

prijevara nastaje kad "bilo koja od stranaka nekog medjunarodnog posla - bilo kupac, prodavatelj, brodovlasnik, naručitelj prijevoza, zapovjednik broda, posada, osiguratelj, banka, broker ili agent - uspije neopravdano i nedopuštenom radnjom dobiti novac ili robu od drugog sudionika posla, prema kojem su preuzezeli određenu trgovačku, prijevoznu ili finansijsku obvezu. U nekim je čak slučajevima utvrđeno da više stranaka sudjeluje zajednički u namjeri prijevare drugog."⁴

G.H. Wright smatra da "prijevaru, označenu u najširem smislu označava potapanje brodova, neispunjene brodarske ugovore, namjerno dovodenje u finansijsku insolventnost (stečaj), izdavanje lažnih i prijevarnih teretnica, zamjena stvarnog tereta otpadom, i nedopušteni zahtjevi za dodatnu vozarinu."⁵

J. Kerr pak smatra da "prijevara može varirati od vještog krivotvorena dokumenta do izdavanja bezvrijednih i lažnih, ali prema van uvjerljivih dokumenta od strane nepostojećih pravnih subjekata, kao i do nemoralnog preuzimanja obveza od strane osoba koje te obveze ili nemaju namjeru izvršiti, ili se bar ne obaziru na njih budući da ne postoji način kako da ih izvrše, osim ukoliko sve teče sasvim po planu, što je rijetko slučaj."⁶

P. Kapoor definira pomorsku prijevaru kao "generički pojam koji općenito označava stjecanje novca, vlasništva robe, ili neku novčanu prednost za jednu ili više stranaka na uštrb, gubitak ili štetu druge stranke, ili stranaka, putem bilo kojeg ili kojih načina kao što su izdavanje krivotvorenih ili lažnih dokumenta koji se odnose bilo na robu ili na brod koji prevozi takvu robu, zataju ili krivo predstavljanje stvarnih činjenica, zamjenu stvarne robe otpadom ili robom slabe kvalitete, itd."⁷

Iz navedenih pokušaja definiranja pojma pomorske prijevare vidljivo je da je ona sadržajno vrlo široka, te da u značenju, koje joj se pridaje u pomorskoj trgovini i industriji, ponekad uključuje i takve postupke, koji ne ulaze u pojam klasične prijevare. Kako ne postoji opće prihvaćena definicija, pojam pomorske prijevare, po nekim istraživanjima uključuje svaki nepošteni postupak u vezi s pomorskim djelatnostima, iako takvi postupci ne moraju nužno uključivati zatajivanje, prijevaru ili krivo predstavljanje činjenica, tipične elemente prijavere u pravnom

smislu. Tako prijevara može značiti i običnu kradju, ali i pirateriju i barateriju.⁸

Upravo zbog različitosti i brojnosti nedopuštenih čina s kojima se ostvaruju bitna obilježja pomorske prijevare, za sada još ne postoji jednodušnost u izboru metode klasificiranja nekih pojavnih oblika.

Tako FERIT⁹ klasificira pomorsku prijevaru na slučajeve vezane uz brod ("hull frauds") i slučajeve vezane uz teret ("cargo frauds"). Ovakav pristup je ograničene vrijednosti za svako istraživanje izvan okvira osiguranja, jer veliki broj registriranih pomorskih prijevara zahvaća istovremeno i brod i teret.

Postoji takodjer dioba pomorskih prijevara po vrstama žrtava. Ovakav pristup unosi u proučavanje slučajeve pomorskih prijevara više problema nego li što pojednostavljuje razumijevanje i analizu još većina slučajeva registriranih pomorskih prijevara zahvaća veliki broj različitih žrtava, kako onih direktno pogodjenih samim izvršenjem čina prijevare (brodovlasnik, naručitelj, kupac, prodavatelj itd.), tako i onih subjekata koji u dalnjem tijeku širenja posljedica prijevarnog poнаšanja na treće snose štetne reperkusije (osiguratelji itd.).¹⁰

Ellen i Campbell¹¹ analiziraju pomorsku prijevaru u okviru četiri široko postavljena tipa prijevarnog ponašanja - dokumentarne prijevare, prijevare vezane uz brodarske ugovore, potapanje ili "rust-bucket" prijevare i kradju tereta.

Sličnu klasifikaciju oblika pomorske prijevare prihvatio je i IMB¹² dodajući uz kradju tereta i skretanje broda s predviđenog putovanja kao zasebni oblik.

Medjunarodna trgovinska komora u Parizu,¹³ na osnovi analize slučajeva pomorske prijevare zadnjih godina, razlikuje: prijevare od strane trgovaca protiv drugih trgovaca, brodovlasnika, banke ili osiguratelja; prijevare čarterera protiv brodovlasnika; prijevare brodovlasnika ili trgovca protiv osiguratelja i prijevare čarterera ili brodovlasnika protiv trgovca.

U okviru UNCTAD-a¹⁴ izvršena je analiza pomorskih prijevara na temelju klasifikacije koja uključuje dokumentarne prijevare; prijevare u vezi s brodarskim ugovorima, prijevare u

vezi s pomorskim osiguranjem, skretanje broda s predvidjenog putovanja, pirateriju, te razne druge oblike pomorske prijevare.

Klasifikacije slučajeva pomorske prijevare na osnovi sredstva ili načina izvršenja prijevare ("modus operandi") pokazuju znatan stupanj podudarnosti, pa se može pretpostaviti da će za potrebe daljnog istraživanja, uz sva ograničenja koja svaka klasifikacija nosi u sebi zbog nužnog preklapanja pojedinih oblika, ove klasifikacije najviše olakšati sistematičnost analize i omogućiti detaljnije zahvaćanje svih varijacija fraudoloznog ponašanja.

II - SLUČAJEVI POMORSKIH PRIJEVARA U VEZI S BRODARSKIM UGOVORIMA

Jedan od bitnih uvjeta uspješnog odvijanja medjunarodne pomorske trgovine je naručivanje brodova za prijevoz sklapanjem brodarskih ugovora na vrijeme i na putovanje kao i posebnih prijevoznih ugovora uz izdanje ili bez izdanja teretnice.¹⁵ Bit takvih ugovora je uglavnom u tome da brodovlasnik, za odredjenu svotu u obliku vozarine, pristaje prevesti odredjenu vrstu tereta svojim brodom, ili pristaje dati svoj brod na korištenje drugome koji će izvršiti takav prijevoz tereta.

Ugovori o iskorištanju brodova imaju svoju dugu pomorsko-pravnu povijest, koju možemo pratiti još od klasičnog prava do srednjeg i novog vijeka. U srednjem vijeku sustav pomorskog prava sastojao se uglavnom od prava običaja ili prava značajnijih gradova - središta pomorske trgovine - u sjevernoj Evropi i na Mediteranu. Razvoj pomorske trgovine i evolucija pomorske industrije tijekom devetnaestog stoljeća utjecali su i na razvoj nacionalnih pravnih sustava u obliku velikih kodificiranih zakonika u kontinentalnom dijelu Europe. U Velikoj Britaniji i u SAD-u pomorsko se pravo razvijalo kao dio common law sustava na temelju brojnih sudskih odluka.

S obzirom na sve veću razvijenost i komplikiranost medjunarodne trgovine, te brojnost i različitost izgradjenih nacionalnih pomorskopravnih sustava, pokazala se vrlo rano potreba za medjunarodnom unifikacijom bar nekih važnijih dijelova pomorskog prava.

Kad je riječ o ugovorima o prijevozu potrebno je spomenuti prvenstveno Medjunarodnu konvenciju o izjednačenju nekih pravila koja se odnose na teretnice (Haška pravila), u kojima se uredjuje odgovornost brodovlasnika za teret kad je izdana teretnica.¹⁶ U pogledu pravila za zajedničku havariju, ujednačenje je postigneto Yor-Antwerpenskim pravilima (revidirana-redakcija 1974).¹⁷ U pogledu finansijskih obveza stranaka uključenih u medjunarodni trgovački posao putem ugovora o pomorskom prijevozu, izjednačenje je postignuto donošenjem Jednoobraznih pravila i običaja za dokumentarne akreditive (posljednja revizija 1983).¹⁸ Nastojanje da se na medjunarodnoj razini unificiraju i ostala pitanja o iskorištavanju brodova, posebno njihova razvrstavanja, potiču i dalje rad brojnih medjunarodnih tijela, ali do sada nisu dali značajnije rezultate.

Medjunarodne organizacije, kao Trgovačka komora Ujedinjenog Kraljevstva i BIMCO, doprinose medjunarodnoj unifikaciji značajnim rezultatima i ulogom u razvoju standardnih oblika brodarskih ugovora namijenjenih medjunarodnoj upotrebi.¹⁹ Bez obzira na neke uočene negativnosti postojećih standardnih brodarskih ugovora,²⁰ može se općenito tvrditi da većina općeprihvaćenih standardnih brodarskih ugovora koristi praksi medjunarodne pomorske trgovine kao instrument koji olakšava i poboljšava odvijanje postupka dogovaranja, a ujedno i neutralizira različitosti u odredbama nacionalnih pravnih sustava.

U suvremenoj pomorskoj trgovini postoje uglavnom četiri interesne grupe uključene u proces prijevoza stvari morem: brodovlasnici, koji zaključuju ugovore o iskorištavanju brodova; bродари ("ship operators"), koji zaključuju ugovore o prijevozu, najčešće brodarske ugovore, i naručitelji koji zaključuju podbrodarske ugovore; krcatelji, koji na temelju brodarskih ugovora daju robu na prijevoz, te brokeri ("cargo or vessel chartering brokers"), koji mogu sudjelovati u svakom od predviđenih prijevoznih poslova. Svaka od ovih interesnih grupa može se pojavljivati u više uloga zbog raznolike djelatnosti pojedinih poduzeća ili mijenjati uloge, već prema promjenama ponude i potražnje brodarskog prostora na tržištu.²¹

Iako ogromna većina brodarskih ugovora predstavlja poštene ("fair") poslovne aranžmane izmedju već uhodanih poslovnih part-

nera s priznatom reputacijom, ima sve više situacija kad jedan od poslovnih partnera bez obzira kojoj interesnoj grupi pripada, ili čak više njih, ulaze u ugovorni odnos s namjerom prijevare prema drugoj ugovornoj strani.

Mogućnost takvog prijevarnog postupanja isključena je u slučajevima kad se prijevoz tereta vrši brodovima istočno-evropskih zemalja, SSSR-a i Jugoslavije, čije su trgovacke flote u državnom odnosno društvenom vlasništvu, pa nema prostora za prijevarne špekulacije. Nedostatak motivacije isključuje frau-dolozno ponašanje i kad manja poduzeća prevoze vlastitim brodovima svoje proizvode (npr. mesna i naftna industrija).²²

Kad se, međutim, radi o prijevozu brodovima u vlasništvu korporacije ("corporate ownership") ili u privatnom vlasništvu, u linijskom i u slobodnom prijevozu, nastaju mogućnosti svih oblika pomorske prijevare ako čarterer ne prevozi vlastiti teret.

Mi ćemo ograničiti naše razmatranje samo na pomorske prijevare vezane uz brodarske ugovore. To su uglavnom prijevarni postupci bilo naručitelja prema brodovlasniku odnosno brodaru neplaćanjem vozarine utvrđene brodarskim ugovorom, bilo prijevarni akti brodovlasnika odnosno brodara prema naručitelju prijevoza ili vlasniku tereta iznudjivanjem dodatne vozarine za prijevoz istog tereta. Ova vrsta pomorske prijevare uključuje i prijevarno ponašanje podnaručitelja prijevoza prema naručitelju, brodovlasniku ili vlasniku tereta.²³

Ovakvim slučajevima pomorske prijevare posebno pogoduju izuzetne okolnosti na tržištu vozarina ("charter market"), kao što su one u vrijeme ekonomske depresije kad krcatelji ("shippers"), u želji da što više smanje prijevozne troškove za svoje proizvode i ponude tržištu jeftiniju i konkurentniju robu, prihvataju povećane rizike stupanja u poslovne odnose s malim, anonimnim tvrtkama, obično s ograničenim kapitalom, koje nude prijevozne usluge uz brojne olakšice, ali na osnovi unaprijed plaćene vozarine.

S druge strane negativne posljedice ekonomske depresije pogadjaju i brodovlasnike zbog smanjenja izvoza roba. U takvima situacijama brodovlasnici, da bi uposlili svoje brodske kapaci-

tete, često pristaju na sklapanje brodarskih ugovora s naručiteljima prijevoza neprovjerenog poslovног renomea i finansijske stabilnosti, uz klauzule kojima brodovlasnici pristaju na obročno plaćanje vozarine od strane naručitelja prijevoza za vrijeme trajanja brodarskog ugovora. Tako čartereri postaju raspolažući vlasnici ("disponent owner") brodova s brojnim brodovlasničkim ovlaštenjima i pravima. Takav čarterer može brod dati u podčarter ili otvoriti linijski prijevoz, a stupajući u odnose s trećim, često im i ne daje do znanja da je njegov položaj samo "raspolazućeg vlasnika", i stoga privremenog karaktera.

Kad se radi o nesavjesnim naručiteljima ili podnaručiteljima prijevoza, koji žele izigrati preuzete obveze kako prema brodovlasniku tako i prema krcateljima, da bi privukli teret, obično nude vrlo povoljne vozarinske stavove potencijalnim krcateljima. Čim krcatelji pristanu na ovaku povoljnu ponudu, čarterer ili subčarterer ukrcava robu na brod i izdaje teretnicu, te naplati iznos cjelokupne vozarine i nestaje.

Kad protekne vrijeme za isplatu dijela vozarine po brodarском ugovoru i brodovlasnik zatraži isplatu, fraudolazni naručitelj ili podnaručitelj obično je već ili nestao ili je najavio stečaj. U takvoj situaciji pozicija u kojoj se nadju brodovlasnik i krcatelji je vrlo složena i podjednako teška za obje strane. Brodovlasnik ostaje bez ugovorenog iznosa vozarine, ali s ukrcanim i preuzetim teretom koji treba dostaviti primatelju, dok krcatelji obično trpe posljedice zakašnjenja u dostavi tereta, a nekad čak i dodatne troškove prijevoza.

Stoga neki oprezniji brodovlasnici inzistiraju da se u brodarski ugovor uvrsti klauzula da će teret biti izdan nakon isplate vozarine u luci iskrcaja, kako bi privilegijem na robi osigurali plaćanje vozarine ("freight collect clause"). Nepošteni naručitelji i podnaručitelji mogu međutim i tu mjeru predostrožnosti izigrati tako da odgovarajuću teretnicu zamijene teretnicom s klauzulom "vozarina plaćena unaprijed" ("freight prepaid"), te na toj osnovi pokupe odmah cjelokupnu vozarinu i nestanu prije negoli brodovlasnik otkrije da teretnica primatelja ne odgovara prvotno izdanoj.²⁴

Ako brodovlasnik nije u mogućnosti naći načina kako prevesti i predati robu koja se nalazi na brodu, preostaje mu samo da

nastoji postići sporazum s krcateljima bilo da oni plate dodatnu vozarinu, samo da teret stigne na odredište, ili da se teret podijeli i proda prije odredišta, kako bi se pokrili troškovi putovanja. Ukoliko brodovlasnik ne uspije postići sporazum s krcateljima, mora sam snositi troškove prijevoza tereta. Ponekad brodovlasnik, suočen s ovakvom situacijom, odijeli teret i prodaje ga gdje mu se za to ukaže najpovoljnija prilika, bez suglasnosti s krcateljima. Takvim postupkom on postupa jednako nedopušteno i kriminogeno kao i naručitelj odnosno podnaručitelj prijevoza koji ne izvrši svoje obveze.

Nije, međutim, isključena mogućnost prijevarnog postupka i brodovlasnika prema naručitelju prijevoza odnosno prema primatelju tereta. Nesavjesni brodovlasnik sklapa ugovor o prijevozu, pa kad naručitelj prijevoza prikupi teret i ukrca ga na brod, brodovlasnik upućuje brod na popravak u brodogradilište, u registriranim slučajevima takve vrste prijevare, obično se potom javlja fiktivni vjerovnik ("accommodating creditor") koji traži zaustavljanje broda do isplate duga broda. Brod se izlaže javnoj sudskoj prodaji, prilikom koje novi vlasnik broda stječe brod bez ranijih tereta, posebno bez obveze koju je preuzeo raniji vlasnik prema ugovoru o prijevozu. Ukoliko naručitelj prijevoza želi izvršiti svoje obveze prema krcateljima, morat će platiti dodatnu vozarinu novom vlasniku za prijevoz robe do luke odredišta. U takvim slučajevima pomorske prijevare utvrđeno je da su prvotni brodovlasnik; "accommodating creditor" i novi vlasnik obično iste osobe istog poduzeća i djeluju sinhrono na štetu naručitelja odnosno vlasnika tereta.²⁵

U drugoj varijanti istog slučaja pomorske prijevare brodovlasnik, značjući za teže oštećenje broda, ugovara prijevoz odredjenog vrijednog tereta i odmah nakon početka putovanja oglasi neodgovarajuću popravku. Brod odlazi na popravak u brodogradilište, a teret snosi dodatne troškove ne znajući da se radi o fraudoloznom postupku brodovlasnika.

**MJERE ZA EFIKASNIJE SUZBIJANJE POMORSKIH PRIJEVARA U VEZI S
BRODARSKIM UGOVORIMA**

A. Preventivne mjere

Istraživanjima koja su pokrenuta u medjunarodnim organizacijama, posebno u Medjunarodnoj trgovinskoj komori i u UNCTAD-u, kako bi se na medjunarodnoj razini obuhvatili svi ekonomski i privredni aspekti suvremenog pomorskog i trgovačkog sustava koji pogoduju učestalosti slučajevā pomorske prijevare u vezi s brodarskim ugovorima, došlo se do zaključka da neki od uzroka odnosno manjkavosti sustava koji omogućuju prijevare, mogu biti potpuno uklonjeni dodatnim preventivnim mjerama, dok se ostali mogu ili samo djelomično neutralizirati, ili se na njih uopće ne može utjecati, osim pojačanom akcijom na planu više krivične, a manje gradjanske represije.²⁶

Sugestije izražene u materijalima spomenutih medjunarodnih organizacija, uglavnom su dvovrsne. Prve se odnose na preporuke svakoj od interesnih grupa uključenih u medjunarodne poslovne transakcije na temelju ugovora o iskorištavanju brođova u pogledu cjelovitijeg i točnijeg informiranja o svim relevantnim okolnostima posla, a druge se odnose na prijedloge za stvaranje orgañiziranog sustava medjunarodnog informiranja svih zainteresiranih pripadnika pojedinih interesnih grupa o podacima koji mogu biti značajni za pravovremeno otkrivanje opasnosti od pomorske prijevare.

Krcateljima ("shippers") se preporuča da, prije stupanja u poslovni odnos s brodarima odnosno s naručiteljima, prikupe sve bitne informacije o njihovom identitetu (osobnosti) i ugledu. Posebno je preporučeno krcateljima kojima su iscrpne i svježe informacije takve vrste teško dostupne zbog udaljenosti od trgovачkih centara, sklapanje poslova samo s uhodanim i priznatim pomorskim poduzećima putem renomiranih agentskih organizacija. S obzirom da naručitelji prijevoza u većini slučajeva, prilikom sklapanja ugovora o prijevozu, ne znaju za postojanje brodarskog ugovora (ako o tome nema spomena u teretnici), preporuča se da prilikom sklapanja ugovora prikupe informacije ne samo o osobi, ugledu i financijskoj stabilnosti brodara odnosno brodovlasnika, već i o činjenici da li se brod nalazi u čarteru i kod koga.²⁷

Prethodna potpuna i točna informiranost o identitetu i ugledu partnera jednako je važna i za brodovlasnika odnosno naručitelja prijevoza prije stupanja u poslovne odnose.²⁸ Postoje prijedlozi da brodovlasnici, ukoliko im prikupljeni podaci o finansijskoj stabilnosti naručitelja ne daju dovoljnu garanciju, zatraže od naručitelja prijevoza prilikom potpisa brodarskog ugovora, bankovnu garanciju za isplatu vozarine.²⁹ Prema nekim prijedlozima brodovlasnici bi trebali unositi u brodarske ugovore klauzule o plaćanju dijela vozarine unaprijed ili o polaganju takvog iznosa na "privremeni račun" ("in escrow account").³⁰ Prihvatljivost ovakvih preporuka za brodovlasnike odnosno brodare ovisi prvenstveno o tržišnim uvjetima, a to znači da bi u vrijeme ekonomске recesije u medjunarodnoj pomorskoj trgovini brodovlasnici odnosno brodari mogli nametnuti takve uvjete u pregovorima s drugom stranom samo ukoliko bi ti uvjeti poprimili snagu medjunarodnih uvjeta poslovanja. To bi medjutim znatno utjecalo na reduciranje fleksibilnosti u medjunarodnom trgovačkom dogovaranju. Stoga je ocijenjeno da takvi prijedlozi nisu realni i efikasni jer korist koja bi se njima polučila - smanjenje (ne potpuno eliminiranje) ove vrste prijevare - u nesrazmjeru je sa značajnim ekonomskim implikacijama i redukcijom fleksibilnosti u medjunarodnom dogovaranju koju bi te mjere nužno izazvale na međunarodnom planu.³¹

Mnogo je prihvatljivija, ali u smislu djelotvornosti suzbijanja ove vrste prijevare ograničena, preporuka brodarima da samo zapovjednici ili osobe povjerenja brodara, kad god je to moguće, potpisuju i izdaju teretnice.³² Time bi se izbjegao rizik koji sa sobom nosi ovlaštenje naručiteljevog agenta da izdaje teretnice s podacima o teretu koji mogu biti različiti od onih utvrđenih u časničkoj potvrdi. Ova preventivna mjera neće eliminirati slučajevе prijevare kad naručiteljev agent izda teretnicu na osnovi "prepaid freight", iako je brodarskim ugovorom predvidjena klauzula "freight collect", jer sam naručitelj može propisno izdanu teretnicu za vrijeme putovanja tereta zamijeniti drugom, pa će štetne posljedice ove vrste prijevare pogoditi ili brodovlasnika ili primatelja, ali će prijevara uspjeti.³³

Kako je iz opisa raznih varijanti registriranih slučajeva pomorske prijevare u vezi s brodarskim ugovorima vidljivo, štetne

posljedice prijevarnog postupanja često pogadjaju i vlasnike tereta. Stoga se i njima preporuča prikupljanje svih relevantnih informacija koje se odnose prvenstveno na brod (tehnički podaci, starost broda, stanje održanosti broda itd), ali i na identitet, ugled i finansijsku stabilnost brodovlasnika, brodara, naručitelja prijevoza, naručiteljevog agenta, i svih ostalih sudionika pomorskog pothvata.³⁴

Ove i još mnoge druge relevantne informacije presudno su važne za svakog potencijalnog sudionika pomorskog pothvata koji želi izbjegći neugodne posljedice eventualnih prijevarnih namjera druge strane.

Medjutim, opća je ocjena da, usprkos brojnosti i raznolikosti informacija koje prikupljaju velike medjunarodne organizacije, te informacije nisu uvjek svima dostupne, a nisu čak ni kompletne i ažurne.³⁵

Kako ne postoji organizirani sustav medjunarodnog informiranja o podacima bitnim za suzbijanje slučajeva prijevara, prikupljanje važnih informacija, o poslovnim partnerima i svim ostalim okolnostima nekog pomorskog pothvata predstavlja dugotrajan i nimalo lak zadatak, posebno za poduzetnike iz zemalja u razvoju koje nemaju potrebno trgovačko iskustvo, a često im nisu dostupni izvori relevantnih informacija.

Stoga su Sekretarijat UNCTAD-a i BIMCO istakli prijedlog za osnivanje, bilo na nacionalnoj razini (s jednoobraznim standardnim pravilima na medjunarodnoj razini) ili samo na medjunarodnoj razini - registra pomorskih vozara ("register of ocean carriers"). U takvom bi registru bili upisani svi brodovlasnici odnosno naručitelji prijevoza koji pružaju usluge prijevoza robe morem u linijskom prijevozu ili u slobodnoj plovidbi. Za upis u takav upisnik vozar bi morao ispunjavati neke minimalne standardne uvjete u pogledu ugleda u poslovanju i finansijske stabilnosti.³⁶

Uvodjenje medjunarodnog koncesioniranog sustava ("international licensing system") doprinjelo bi bez sumnje suzbijaju mnogih vrsta pomorskih prijevara, posebno onih u vezi s prijevarnim ponašanjem brodovlasnika prema vlasnicima tereta. Medjutim, ocijenjeno je da pomorske prijevare naručitelja pri-

jevoza u funkciji vozara (bilo da se radi o čartereru ili o linijskom poduzetniku) ne bi takvim koncesionarnim sustavom bile eliminirane, već bi samo promijenile pojavnji oblik. Naručitelj prijevoza, ako želi počiniti ovu vrstu pomorske prijevare, može ukrcati na brod vlastitu robu koja je prodana C.I.F. te nestati bez isplate iznosa vozarine.³⁷

Medjunarodni koncesioni sustav izaziva i neke praktične poteškoće u primjeni. Ako je predavatelj ujedno i vozar, neopravданo je opterećivati ga potrebom pribavljanja dozvole medjunarodnog upisnika. Ako pak nema dozvolu, potencijalni izvršitelj prijevare može nesmetano djelovati, zaobilazeći cijeli predviđeni sustav medjunarodnog koncesioniranja.³⁸

Ništa manji problem ne predstavlja određivanje uvjeta koje mora vozar zadovoljiti da bi pribavio dozvolu upisnika. Uz podatke o profesionalnom stažu vozara i odsutnosti fraudoloznog ili čak kriminogenog ponašanja, vrlo su korisni i potrebni podaci za identifikaciju stvarnog vlasnika ("beneficial owners") vozara, kojima bi se spriječila praksa prema kojoj se počinitelji prijevara često skrivaju iza poduzeća koja su zapravo i osnovana samo zato da bi omogućila izvršenje namjeravane prijevare.³⁹

Uz sve spomenute poteškoće koje ograničavaju djelotvornost predloženog sustava medjunarodnog koncesioniranja, treba imati na umu podatak da pomorske prijevare ne nastaju samo u malim i anonimnim tvrtkama sumnjivog ugleda i nedovoljne finansijske snage, već i u poznatim, nekad vrlo uglednim i moćnim tvrtkama. Stoga se u izvještaju UNCTAD-a ističe da bi za potpunu djelotvornost predviđenog sustava bilo nužno davanje jamstva za ispunjenje ("performance bond") od nekoliko milijuna dolara. Medutim, troškovi alimentiranja takvog fonda bili bi tako visoki da bi ugrozili daljnje poslovanje malih poduzetnika, pa bi time tržiste ostalo bez njihovih usluga koje su za neke vrste prijevoza najpodesnije.⁴⁰

Zbog toga se u izvještaju UNCTAD-a predlaže umjesto "international licensing systema", razvijanje takvih mehanizama zaštite od prijevarnog postupanja, koji bi osigurali korist povećane informiranosti svih sudionika pomorskog potvata bez svih kompleksnih poteškoća koje u primjeni izaziva medjunarodni koncesionirani sustav.⁴¹ Da bi se to postiglo potrebno je, po ocjeni

UNCTAD-a, s jedne strane poboljšati postojeću strukturu informacija koje medjunarodnim organizacijama šalju nacionalni upisnici brodova, a s druge strane što više centralizirati prikupljanje svih relevantnih i dostupnih informacija na jednom mjestu, kako bi se izbjegla potreba i nužnost višestranog istraživanja podataka za svaki brod. Ostvarenje predloženih poboljšica ovisi o nekim promjenama i inovacijama koje bi trebalo uvesti kako na nacionalnom, tako i na medjunarodnom planu.⁴²

Države bi trebale propisati obvezu davanja dodatnih informacija za svaki brod prilikom upisa. No kako takve informacije na medjunarodnom planu ostaju samo pasivno dostupne medjunarodnim organizacijama, utoliko što ih one same moraju prikupljati, predlaže se uvodjenje sustava aktivnog informiranja medjunarodnih organizacija iz jednog centraliziranog mjesta u svakoj državi, tzv. centralnog medjunarodnog registra informacija. To bi povećalo brzinu protoka informacija i njihovu lakšu i bržu dostupnost svim zainteresiranim subjektima. Radi potpune djelotvornosti predloženog sustava informiranja potrebno je nadalje osnovati na medjunarodnoj razini centralnu organizaciju, kojoj bi registri informacija u svakoj državi slali potrebne prikupljene podatke - tzv. medjunarodni brodarski registar za informacije ("International Ship Information Registry" - ISIR). Prednosti ovakvog sustava medjunarodnog informiranja u suzbijanju pomorskih prijevara su očite, pa stoga nije čudno da je sličan prijedlog vladama, u vezi s upisom promjene zastave broda i mortgagea, stavljen i od strane IMB-a. Ipak svako organiziranje novog medjunarodnog tijela predstavlja dodatne povećane troškove za države. UNCTAD, svjestan tog problema, predlaže da se ISIR u najvećoj mogućoj mjeri osloni na banku podataka ("data bank") IMB-a kao i druge medjunarodne organizacije koje prikupljaju podatke relevantne za suzbijanje i spriječavanje pomorskih prijevara, što bi u znatnoj mjeri smanjilo troškove njenog vlastitog administrativnog aparata, a ujedno ne bi bilo multipliciranog skupljanja i pohrane podataka.⁴³

Time su iznešene samo neke od mogućih reformi, koje su kao ideje nastale u okviru odredjenih medjunarodnih organizacija, a u većoj ili manjoj su mjeri prikladne za ostvarenje politike suzbijanja i spriječavanja rastućeg broja pomorskih pri-

jevara u vezi s brodarskim ugovorima. Pri tome je potrebno napomenuti da nijedna od predloženih mjera nema snagu potpune prevencije u odnosu na prijevarno ponašanje u pomorskom prometu, pa će stoga uspjeh politike suzbijanja i spriječavanja pomorskih prijevara biti ovisan kako o djelotvornosti mehanizma prevencije, tako i o poboljšanju mehanizma pravne zaštite putem strože gradjanske i krivične odgovornosti počinitelja prijevara. Pri tome se, ne smije potcijeniti ni uloga edukacije kadrova, posebno onih u zemljama u razvoju. Olakšicama u sistemu obrazovanja premostile bi se poteškoće koje izviru iz nedovoljne stručne informiranosti i nedostatka poslovног iskustva takvih kadrova.⁴⁴

B. Problemi gradjanskopravne i krivičnopravne zaštite

Gotovo svi zabilježeni slučajevi pomorskih prijevara ukazuju na njezin medjunarodni karakter. Kako, međutim, ne postoji medjunarodno utvrđena i općeprihvaćena sredstva pravne zaštite protiv počinitelja raznih vrsta prijevara, žrtve počinjenih pomorskih prijevara često propuštaju tražiti pravnu (gradjansku ili krivičnu) zaštitu zbog pravnih i praktičnih poteškoća koje su ponekad nepremostive.

Efikasnost gradjanskopravne zaštite vrlo često je ograničena nemogućnošću identifikacije počinitelja prijevare. Oni obično "nestaju" nakon izvršene prijevare, pa je traganje za njima često dugotrajan i skup pothvat, povezan s nizom problema u komuniciraju izmedju udaljenih sjedišta stranaka poslovnog odnosa u pokušaju lociranja izvršitelja prijevare, koji se često skrivaiza vlasništva neke korporacije.

Ukoliko akcija identifikacije počinitelja prijevare uspješno završi, efikasnost gradjanskopravne zaštite žrtava ovisi opet o nizu drugih faktora, kao što su izbor sudbenosti, uspjeh dokazivanja i posebno mogućnost izvršenja dobijene presude.

Neujednačenost propisa o medjunarodnoj nadležnosti izaziva često nepremostive poteškoće u traženju foruma koji bi, s obzirom na medjunarodni karakter počinjene prijevare, prihvata-

tio sudbenost za konkretni spor, odnosno čiju će se presudu kasnije moći izvršiti u državi izvršenja.

Uspjeh postupka izvršenja presude protiv počinitelja prijevara ovisit će o sposobnosti žrtava da otkriju imovinu počinitelja.

Opća je ocjena izražena u izvještaju UNCTAD-a da većinu spomenutih poteškoća povezanih s gradjanskopravnom zaštitom nije moguće otkloniti bez određenih većih poboljšica u krivično-pravnoj zaštiti protiv počinitelja prijevara.⁴⁵

Stoga UNCTAD predlaže stvaranje medjunarodne Konvencije o kritičnoj sudbenosti i ekstradiciji počinitelja pomorskih prijevara, koja bi na sličan način kao i Konvencija o suzbijanju otmica zrakoplova (Hag, 1970), otvorila šire mogućnosti onim državama koje su najčešće pogodjene posljedicama prijevarnog postupanja da ekstradicijom traže počinitelje i potom im sude.⁴⁶

ZAKLJUČAK

Stručne analize medjunarodnih organizacija pokazale su da suvremene ekonomске i političke prilike u svijetu omogućuju značajna devijantna ponašanja u postojećem sustavu medjunarodne pomorske trgovine.

Nagli porast broja suverenih država nakon drugog svjetskog rata, s nedovoljno izgradjenim pravnim sustavima i bez trgovačkog iskustva, političke nestabilnosti na raznim stranama svijeta, trgovački embargo, kao i mnoge druge jednostrane mjere raznih vlada, koje otežavaju primjenu medjunarodnog trgovačkog prava i slobodu medjunarodne trgovine, samo su neki od važnijih političkih faktora koji otvaraju mogućnost porastu prijevarnog ponašanja.

S druge strane, nagli porast bogatstva zemalja izvoznica nafte početkom sedamdesetih godina ovog stoljeća izazvao je bitne promjene u strukturi medjunarodne trgovačke razmjene za što mnoge takve države nisu imale odgovarajuću infrastrukturu, pa su prvi veći slučajevi pomorskih prijevara vezani upravo uz probleme zakrčenosti luka s kojima su se te države borile.

Naftna kriza 1974. g, i početak ekonomске recesije samo su doprinjeli učestalosti i brojnosti prijevarnog ponašanja.

Očito je dakle da postojeća struktura sustava medjunarodne pomorske trgovine zahtijeva odredjene reforme s kojima bi se suzbio rastući broj slučajeva pomorskih prijevara.

Prijedlozi i sugestije koji su do sada istaknuti u brojnim medjunarodnim organizacijama ponekad zahtijevaju promjene u samoj strukturi sustava medjunarodne pomorske trgovine, dok neki predviđaju samo akcije država na zakonodavnom planu ili tek promjene postupaka pojedinaca i pravnih osoba. Kad je riječ o pomorskim prijevarama u vezi s brodarskim ugovorima, osnovne promjene usmjerene su na poboljšanje sustava medjunarodnog informiranja.

Konačni sadržaj i izbor mjera opće politike u suzbijanju pomorskih prijevara ovisi ipak o ocjeni njihove prihvatljivosti od strane svih zainteresiranih država medjunarodne zajednice.

BILJEŠKE

¹ Vidi International Maritime Fraud, Ellen and Campbell, London, Sweet & Maxwell, 1981; Review and Analysis of Possible Measures to Minimize the Occurrence of Maritime Fraud and Piracy, Report by the UNCTAD secretariat, TD/B/C.4/AC.4/2; A Profile on Maritime Fraud, materijal ICC International Maritime Bureau (IMB) na IUMI Cargo Worshop on "Crime in International Trade", 13. rujna 1982; CMI Colloquium on Bills of Lading, Venecija, 30. V-1. VI 1983.

² Pomorska prijevara je bila vrlo česta ali i ograničena uglavnom na područja Nigerije i arapskih država Srednjeg Istoka, koje zbog zaostajanja u razvoju luka nisu mogle pratiti nagni porast pomorskog prometa roba, pa su slučajevi prijevara nastajali kao posljedica dugog čekanja brodova na iskrcaj ili ukrcaj tereta u lukama. Na Dalekom Istoku učestali su slučajevi dokumentarnih prijevara, a u Južnom kineskom moru slučajevi potapanja brodova. Nakon iskrcaja robe u vijetnamskim lukama, obično su prevozili vijetnamske izbjeglice iz ili krijumčarili luksuzne predmete u Vijetnam, a proglašili se potonulima. Vidi Campbell and Ellen, o.c. str. 2-3. Zabilježeni su i česti slučajevi falsificiranja dokumenata te skretanje brodova u trouglu Pirej-Cipar-Libanon. Vidi Ž. L. Aleksić, Prevare u pomorskom osiguranju (Kriminalistički aspekt), Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, u

organizaciji Instituta za uporedno pravo i Zajednice osiguranja imovine i lica "Dunav", Beograd, 1983, str. 5.

- ³ Ellen & Campbell, o.c. str. 2.
- ⁴ "Maritime fraud occurs when one of these parties - buyer, seller, shipowner, charterer, ship's master or crew, insurer, banker, broker or agent - succeeds, unjustly and illegally, in obtaining money or goods from another party to whom, on the face of it, he has undertaken specific trade, transport and financial obligations. In some cases, several of the parties act in collusion to defraud another." ICC "Guide to Prevention of Maritime Fraud", publication No 370, 1980, str. 3.
- ⁵ G. H. Wright, "International Cargo Frauds", Cargo Conference on Marine Insurance '81, London, Lloyd's of London Press Ltd, lipanj 4-5, 1981.
- ⁶ J. Kerr, Opening address to the Seminar on Prevention of Shipping Fraud, London, 1979, str. 9-12.
- ⁷ P. Kapoor, Definition and classification of Maritime Fraud, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, veljača 1983, str. 38-39.
- ⁸ Vidi rezoluciju br. 49 (X) Pomorskog odbora UNCTAD-a (Committee on Shipping) kojom se odredjuje stvaranje medjuvaldine grupe za proučavanje pomorske prijevare i piraterije (Intergovernmental Group on Maritime Fraud and Piracy), te stvaranje ad hoc radne grupe unutar IMO-a za proučavanje baraterije, protuzakonite zapljene brodova i tereta kao i ostalih oblika pomorske prijevare (ad hoc Working Group within IMO on Barratry, the Unlawful Seizure of Ships and their Cargoes and other forms of Maritime Fraud).
- ⁹ FERIT (The Far East Regional Investigation Team), Report on Recent Marine Total Losses involving Insurers in the Region. The Salvage Association, Hong Kong, rujan 1979.
- ¹⁰ Ellen and Campbell, o.c. str. 24.
- ¹¹ Ellen and Campbell, o.c. str. 24.
- ¹² "A Profile on Maritime Fraud", studija IMB-a (International Maritime Bureau) na IUMI Cargo Workshop, 13. rujna 1982, str. 2-4.
- ¹³ "Guide to the Prevention of Maritime Fraud", studija Medjunarodne trgovinske komore u Parizu, publikacija No. 370, 1980, str. 5.
- ¹⁴ "Review and Analysis of Possible Measures to Minimize the occurrence of Maritime Fraud and Piracy", izvještaj UNCTAD-ovog Sekretarijata, Doc. TD/B/C.4/AC.4/2, str. 4.
- ¹⁵ Vidi "vesel chartering" i "Contracts of affreightment" prema Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading 17th ed, London, Sweet & Maxwell, 1964, str. 1-4 i J. Ramberg, Cancellation of Contracts of Affreightment, Gothenburg, School of Economics and Business Administration publication, No 2, 1970, str. 20.
- ¹⁶ Konvencija potpisana 25. kolovoza 1924. u Bruxellesu.

- ¹⁷ Pravna pravila su donešena 1890, zadnja revizija 1974.
- ¹⁸ Revizija stupa na snagu 1. listopada 1984.
- ¹⁹ Vidi UNCTAD-ovu studiju "Charter Parties, TD/B/C.4/ISL/13, str. 8.
- ²⁰ Postoje tvrdnje da su neki oblici brodarskih ugovora sastavljeni tako da neopravdano favoriziraju jednu ugovurnu stranku ili sadrže takve klauzule koje su na štetu interesa jedne od stranaka. Postoje odredjene kritike i s obzirom na nelogičnost i nesistematičnost unošenja pojedinih klauzula, te na nejasnoću u izričajima, kao i na takve odredbe koje nisu ni pravnog ni trgovackog karaktera, a otežavaju ili zamagljuju jasnoću onoga što su stranke time htjele reći. Vidi UNCTAD-ovu studiju "Charter Parties", o.c, str. 9.
- ²¹ Vidi UNCTAD-ovu studiju "Charter Parties", o.c, str. 1.
- ²² Vidi Ellen and Campbell, o.c, str. 14.
- ²³ Vidi UNCTAD-ovu studiju "Review and Analysis of Possible Measures to Minimize the Occurrence of Maritime Fraud and Piracy, o.c, str. 8 i 42; Ellen and Campbell, o.c, str. 112.
- ²⁴ Usp. UNCTAD-ovu studiju "Review and Analysis...", o.c, str. 8; Ellen and Campbell, o.c, str. 27-29.
- ²⁵ Vidi bilješku 24.
- ²⁶ Vidi ICC "Guide to the Prevention of Maritime Fraud", o.c, str. 8 i dalje; UNCTAD "Review and Analysis...", o.c, str. 42 i dalje; IMB "Profile on Maritime Fraud", o.c, str. 3; Ellen and Campbell, o.c, str. 112-113.
- ²⁷ Vidi ICC "Guide to the Prevention of Maritime Fraud", o.c, str. 9-10; IMB "A Profile on Maritime Fraud", o.c, str. 11.
- ²⁸ Vidi ICC "Guide to the Prevention of Maritime Fraud", o.c, str. 9-10; 12.
- ²⁹ Vidi ibid, str. 12.
- ³⁰ IMB "Profile on Maritime Fraud", o.c, str. 11.
- ³¹ UNCTAD "Review and Analysis...", o.c, str. 43.
- ³² ICC "Guide to the Prevention of Maritime Fraud", o.c, str. 12; IMB "A Profile on Maritime Fraud", o.c, str. 11.
- ³³ UNCTAD "Review and Analysis...", o.c.
- ³⁴ Vidi ibid, str. 43-44.
- ³⁵ Vidi ibid, str. 44-45.
- ³⁶ Izvještaj Sekretarijata UNCTAD-a Pomorskom odboru ("Committee on Shipping") Doc. TD/B/C.4/244; diskusija D.E.D. Prentisa na općoj skupštini BIMCO-a, Madrid, svibanj 1983.
- ³⁷ UNCTAD "Review and Analysis...", o.c, str. 47.
- ³⁸ Vidi ibid, str. 48.
- ³⁹ Vidi ibid, str. 48.
- ⁴⁰ Vidi ibid, str. 48; IMB "A Profile on Maritime Fraud", o.c, str. 11.
- ⁴¹ UNCTAD "Review and Analysis...", o.c, str. 46.

⁴² Vidi ibid, str. 49.

⁴³ Vidi ibid, str. 49-51.

⁴⁴ UNCTAD - Recommendations and proposals by the IGG - TD/B/
C.4/AC-4, CRP. 3

⁴⁵ UNCTAD "Review and Analysis...", o.c, str. 67.

⁴⁶ Vidi ibid, str. 68 i dalje.

Ljerka Mintas-Hodak

INTERNATIONAL MARITIME FRAUDS AS RELATING TO CHARTER-PARTIES

From late '70-ties onward, the international shipping community has been affected by an increasing number of maritime frauds.

A number of analyses made in various international non-governmental and governmental organizations, have shown that the existing structure of the international shipping system needs to be amended to reduce the occurrence of maritime fraud.

This article deals particularly with charter-party frauds, and indicates some variations of dishonest acts committed by charterers against shipowners and vice versa.

On the basis of various suggestions made for combatting this form of maritime fraud in numerous international organizations, the author gives a brief analysis of some preventive measures aimed at avoiding the occurrence of charter-party fraud and some major problems connected with the greater efficiency of remedial measures to be taken after a fraud has occurred. All proposals set forth in this article involve some alteration in the existing system of conducting international shipping and trade. Some require governmental action, and others require only individual action by private parties. At this stage a consensus assessment at the intergovernmental level upon general policy measures is needed and this work is proceeding with UNCTAD.