

# UJEDNAČAVANJE POMORSKOG PRAVA I PROBLEMATIKA REZERVI U MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

Ivo Grabovac,  
redoviti profesor  
Pravnog fakulteta u Splitu

UDK 347.79  
izvorni znanstveni rad

*U konvencijama se često državama ugovornicama dopuštaju stavnite rezerve. Time im se omogućuje da izjave da od svojeg pristanka izuzimaju neke odredbe konvencije ili im daju svoja posebna tumačenja. Neke konvencije pomorskog imovinskog prava sadrže odredbe o pravu na rezerve, dok druge ne spominju rezerve ili čak izričito zabranjuju svaku rezervu. Iako formalnopravno nisu rezerve, pravo državama ugovornicama da neko pitanje reguliraju različito od konvencijskih normi trebalo bi kvalificirati kao ovlaštene rezerve.*

*U radu se analizira učinak konkretnih rezervi ili posebnih ovlasti za pojedine konvencije pomorskog imovinskog prava.*

*U zaključku se raznim prijedlozima pledira na što veće ujednačavanje pomorskopravne materije među državama. Stoga bi rezerve, ili ovlasti državama ugovornicama da se neke konvencijske odredbe ne primjenjuju, trebale biti dopuštene samo kad se čini da je to jedini način postignuća široke suglasnosti o konvenciji.*

## UVOD

Poznato je da razgranato pomorsko poduzetništvo nastoji ukloniti razlike u pomorskopravnom reguliranju. Različiti nacionalni zakoni i propisi o pomorskim odnosima koče nesmetan razvoj pomorske plovidbe i trgovine te izazivaju pravnu nesigurnost (problem u primjeni mjerodavnog prava). Stoga se odavno ujednačavanje (unifikacija) pomorskog prava nametalo kao imperativ.

Unifikacija se može dostići na razne načine. Idealno bi bilo kada bi iste odredbe postojale u svim nacionalnim pravnim sustavima (domaćim pravima) i kada bi se te odredbe jednako tumačile u svim državama gdje su na snazi. Upravo to od osnivanja i bijaše cilj Comité Maritime Internationala (CMI). Težilo se da se odredbe konvencija inkorporiraju u sustav prava država ugovornica bez ikakvih izmjena u tekstu.

Međutim, već u početnoj fazi unifikacijskog ciklusa, 1910. godine, u Međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova (u daljem tekstu: Konvencija o sudaru) i u Međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru (u daljem tekstu: Konvencija o spašavanju) iznimno se sankcionirala sloboda u određenom djelovanju. Naime, u čl. 9, st. 1. Konvencije o sudaru ističe se da se države ugovornice, čija zakonodavstva ne predviđaju kazne za povrede određenih dužnosti zapovjednika nakon sudara, obvezuju da će poduzeti ili svojim zakonodavnim organima predložiti poduzimanje potrebnih mjera da se takve povrede spriječe (isto i u čl. 12, st. 1. Konvencije o spašavanju).

Dalji otklon od posvemašnjeg ujednačavanja teksta (sadržaja) konvencije s nacionalnim zakonodavstvom može se zamijetiti u stavu 2. Protokola o potpisivanju Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924 (u daljem tekstu: Konvencija o teretnici ili Haška pravila). Navodi se da države ugovornice mogu uvesti u život (kao obveznu) Konvenciju o teretnici dajući joj snagu zakona ili unoseći (uvrštavajući) u svoje nacionalno zakonodavstvo pravila koja je usvojila konvencija u obliku pogodnom za to zakonodavstvo (ili na način koji je u skladu s tim zakonodavstvom). Takva formulacija javlja se i u Protokolu o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1968 (u daljem tekstu: Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici ili Visbyjska pravila) u čl. 16, u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957 (u daljem tekstu: Konvencija o ograničenju iz 1957), u Protokolu o potpisivanju (pod 2 c), u Međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1967 (u dalnjem tekstu: Konvencija o privilegijima i hipotekama iz 1967) u čl. 14, t. 1 (ali tih izraza nema u istoimenoj Konvenciji iz 1926. godine).

Formulacija »u obliku pogodnom za to zakonodavstvo« ili »na način koji je u skladu s tim zakonodavstvom« (ovisno o prijevodu), zapravo u izvorniku na engleskom jeziku »in a form appropriate to that legislation« bjelodano označava da države ugovornice mogu promijeniti stilizaciju, način izražavanja, tj. redigirati tekst uz uvjet da se u biti ne mijenja značenje statuiranog pravila (načela). Zapravo, ta je formulacija u Haška pravila unešena na zahtjev francuske delegacije zbog vidnog utjecaja engleskog prava na tekst konvencije. Dakle, da bi se tekst prilagodio »u obliku pogodnom . . .«, nužno je da se shvati značenje odgovarajućih odredaba. Drugim riječima, moguća je ponovna redakcija teksta konvencije, ali u režiji nacionalnoga prava, uz očekivanje — u svakom slučaju — adekvatnog (pravilnog) tumaćenja odredaba konvencije.

U praksi je poznato da je katkada doslovno reproduciranje unificiranih odredaba u nacionalnom pravu teško ostvarljivo, jer se stilizacija razlikuje od tradicionalnog zakonskog izražavanja ili se iz konvencijskog teksta očekuju, zahtijevaju bitne zakonske intervencije kako bi se načela konvencije mogla primjenjivati. U nastojanju za uzajamnim usklađivanjem neizbjegna je određena revizija unificiranih pravila u nacionalnome pravu.

U samim odredbama konvencije mogu se naći razlozi koji su zapreka potpunoj unifikaciji. Kao smetnja ujednačavanju pomorskog prava putem konvencija, istaknuto mjesto zauzimaju rezerve. Pored toga, s praktičnim istim ili sličnim učincima, kao i pri rezervama, ovlaštenja su država ugovornica da reguliraju određena pitanja različito nego je inače propisano odgovarajućom konvencijom. Tu je i slučaj kada se u konvenciji samo navode načela za države ugovornice koje će zakonski regulirati materiju; dalje, predviđaju se i ovlaštenja državama ugovornicama da urede neka pitanja a da pri tome o njima nema izričitih odredaba, te se, konačno, čak u konvenciji može statuirati ovlaštenje državama ugovornicama da u stanovitom smislu limitiraju svrhu primjene same konvencije.

Nas će osobito zanimati pravne posljedice unesenih rezervi u konvencijama pomorskog imovinskog prava.

## REZERVE — OPCENITO

Države često prihvataju neki ugovor (međunarodni instrument) uz neku ogragu ili priuzdržaj, rezervu. To je jednostrano očitovanje kojim država izjavljuje da od svojega pristanka izuzima neke odredbe ugovora (konvencije) ili daje nekoj odredbi ugovora svoje posebno tumačenje. Poznato je načelo da ugovor nastaje samo onda kada se o njegovu sadržaju postigne potpuni sporazum stranaka; stoga bi takva rezerva mogla vrijediti samo ako na nju pristanu sve stranke ugovora. Takav se pristanak može dati unaprijed tako da se u samom ugovoru (konvenciji), ili u protokolu o potpisivanju, koji se katkada sastavlja uz ugovor, navodi da se rezerve dopuštaju ili koje se rezerve dopuštaju.<sup>1</sup> Mogu se također navesti i odredbe u pogledu kojih su rezerve izričito zabranjene. Ta klauzula ima za posljedicu da su rezerve dozvoljene u pogledu onih drugih odredaba konvencije koje su spojive s predmetom i ciljem konkretnog ugovora (čl. 19 c Bečke konvencije o pravu ugovora iz 1969).

Neke konvencije pomorskog imovinskog prava sadrže odredbe o rezervama. Postoje konvencije koje nemaju uopće odredaba o rezervama, a i takve koje izričito zabranjuju svaku rezervu.

Premda bi ovlaštenje državama ugovornicama da stavljuju određene rezerve prilikom potpisivanja, ratifikacije, prihvatanja i odobravanja te pristupanja konvenciji trebala biti stanovita kočnica u posvemašnoj tendenciji unifikacije, ne znači da ispuštanje klauzule o rezervi ili čak zabrana tih rezervi u konvenciji jamči unifikaciju.<sup>2</sup> Naime, rezerve, bez obzira što njima slabi unifikacijska moć konkretne konvencije, omogućavaju većem broju država da postanu njezine stranke (što opet pridonosi univerzalnosti). Stoga se prema Bečkoj konvenciji o pravu ugovora čak i rezerve koje konkretni ugovor ne predviđa niti ih izričito zabranjuje (tj. otvorene konvencije koje ne sadrže odredbe o dopustivosti rezervi) smatraju prihvateće od strane države ako nije stavila primjedbu na rezervu u roku od 12 mjeseci od dana

<sup>1</sup> Pobliže Juraj Andrassy, Međunarodno pravo, Zagreb 1976, str. 331. i d.

primitka priopćenja o rezervi, ili na dan kada je pristala biti vezana ugovorom kada je ovaj datum kasniji (v. čl. 20, st. 5). Naime, svaka stranka za sebe procjenjuje da li je neka rezerva spojiva s predmetom i ciljem ugovora (čl. 19 c Bečke konvencije), ili nije. Ako očitovanu rezervu prihvati, a prihvati je može, kako smo spomenuli, i prešutno, tada tu državu smatra strankom ugovora u odnosu na sebe, ali se sadržaj prihvaćene rezerve primjenjuje recipročno u njihovim međusobnim odnosima (čl. 21, st. 1. Bečke konvencije). Ako takvu rezervu ne prihvati, ima pravo smatrati (mada to ne mora kada se nije usprotivila stupanju na snagu ugovora između nje i države koja je stavila rezervu), da država koja je očitovala rezervu nije u ugovornom odnosu s njom samom (čl. 20, st. 4 b).<sup>3</sup> Tim propisima Bečka konvencija ratificirala je stajališta Međunarodnog suda izražena u savjetodavnom mišljenju iz 1951. godine o rezervama na Konvenciju o genocidu.

Rješenje Bečke konvencije o pravu ugovora, zbog spomenutih odredaba koje prepuštaju državama da same ocjenjuju je li neka rezerva u suprotnosti s predmetom i ciljem ugovora, komplikiraju pravni život i umanjuju izgledе za unifikaciju.

Analizirat ćemo rezerve u konvencijama pomorskog imovinskog prava koje ih sadrže.

## **ANALIZA ODREDAVA O REZERVAMA U POJEDINIM KONVENCIJAMA POMORSKOG IMOVINSKOG PRAVA**

Konvencija o spašavanju u čl. 14. predviđa da se ne primjenjuje na ratne brodove i na državne brodove koji su isključivo namijenjeni javnoj službi. Međutim, u Protokolu o izmjeni Konvencije o spašavanju iz 1967. zamjenjuje se čl. 14. novim odredbama na osnovi kojih se Konvencija primjenjuje i na usluge pomoći ili spašavanja koje pruža ili su pružene ratnomu brodu, državnom brodu, brodu koji iskorištava država ili druga javnopravna osoba ili je država, odnosno druga javnopravna osoba naručitelj prijevoza u brodarskom ugovoru. Ipak svaka država ugovornica pridržava pravo odrediti da li će i u kojoj mjeri čl. 11. primjenjivati na spomenute brodove<sup>4</sup> (čl. 1, st. 3). Mada to nije izričito spomenuto, ovakva formulacija ima karakter rezerve. Usput napominjemo da nijedna država, koliko nam je poznato, nije prilikom ratifikacije ili pristupanja Protokolu stavila u tom smislu rezervu belgijskoj vladи.

<sup>2</sup> Usp. Francesco Berlingieri, Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 18, No 3, 1987, str. 321.

<sup>3</sup> Bečka konvencija o pravu ugovora objavljena je u prijevodu u publikaciji Međunarodno javno pravo, izbor dokumenata, Pravni fakultet u Zagrebu, str. 209-233.

<sup>4</sup> Član 11. Konvencije o spašavanju glasi: »Svaki zapovjednik broda je dužan, ako to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za svoj brod, posadu i putnike, da pruži pomoć svakoj, pa čak i neprijateljskoj osobi koja se nađe na moru u opasnosti da bude izgubljena. Brodovlasnik nije odgovoran zbog povrede prethodne odredbe.«.

Protokol o potpisivanju Haških pravila podržao je pravo državama ugovornicama da propisu da u slučajevima predviđenim članom 4, t. 2. od c) do p)<sup>5</sup> imalac teretnice može utvrditi osobnu krivnju vozara ili krivnju osoba kojima se služi, ako nisu obuhvaćene pod a) (djela, nepažnja i propusti zapovjednika, posade i osoba u službi vozara u plovidbi i upravljanju brodom, tzv. nautička greška). Samo se Nizozemska poslužila takvom rezervom.

Spomenuti Protokol, dalje, izričito pridržava pravo državama ugovornicama da u pogledu nacionalne kabotaže primjenjuju čl. 6 (dispozitivnost) na sve kategorije roba, ne vodeći računa o ograničenju koje se nalazi u posljednjem stavu spomenutog člana (redoviti trgovački tereti). Nekoliko država je koristilo takvu rezervu. Neke druge države ugovornice (kao, npr., Japan, Kuba, Danska) isključile su kabotažnu plovidbu potpuno od primjene odredaba Konvencije.

Konačno, u Haškim pravilima (Konvencija o teretnici, 1924) u čl. 9. umjesto funte sterlinga, u državama koje ne upotrebljavaju tu novčanu jedinicu, dopušta se pravo da se svote naznačene u Konvenciji u funtama sterlinga zamijene u zaokružene iznose u skladu s vlastitim novčanim sustavom. Tom su se rezervom, na razne načine, koristili Kuvajt i Sjedinjene Američke Države.

U Konvenciji o privilegijima i hipotekama iz 1926. nema posebnih odredaba o rezervama. Zanimljivo je samo napomenuti da je ipak Italija stavila dvije rezerve. Prva je bila u pogledu predviđanja uzgrednosti umjesto navedenih u čl. 4, a druga u odnosu na priznavanje privilegija, uz prioritet potraživanjima iz radnog odnosa zapovjednika i članova posade, potraživanjima pomorske uprave i uprave za unutrašnju plovidbu, kao i potraživanjima konzularnih vlasti za izdržavanje i repatrijaciju članova posade. Premda nijedna država ugovornica nije prigovorila, Italija se nije okoristila sadržajem ovih rezervi te je unijela Konvenciju u svom izvornom tekstu.<sup>6</sup>

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar, 1952. ne predviđa rezerve. Međutim, rezervom su se ipak poslužile Kostarika, Demokratska Kampučija i Demokratska Republika Njemačka. Kostarika i Kampučija otklonile su suglasnost na čl. 1 b) i c).<sup>7</sup> Iako su ovakve rezerve inkompatibilne s predmetom i svrhom Konvencije, koliko je poznato, nijedna država nije prigovorila. Demokratska Republika Njemačka isključila je suglasnost na čl. 9, o arbitraži. Takva rezerva ne bi trebala biti inkompatibilna sa sadržajem i ciljem Konvencije, a prigovora nije bilo od strane država ugovornica.

<sup>5</sup> V. čl. 4, st. 2. Haških pravila, Ivo Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split 1986, str. 21-22.

<sup>6</sup> Berlingieri, o. c., str. 322.

<sup>7</sup> Tužba zbog sudara može se podići samo pred a) sudom redovnog boravišta ili jednog od poslovnih sjedišta tuženoga, b) sudom mesta u kojem je izvršeno privremeno zaustavljanje tuženoga broda ili drugog broda koji pripada istom tuženome kada je to privremeno zaustavljanje pravovaljano ili sudom mesta gdje je privremeno zaustavljanje moglo biti izvršeno i gdje je tuženi položio jamstvo ili neko drugo osiguranje, c) sudom mesta sudara kada je do sudara došlo u lukama, na sidrištima ili u unutrašnjim vodama.

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o krivičnoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode, 1952. sadrži rezervu u čl. 4, st. 2 (naime, države ugovornice mogu prilikom potpisivanja, ratifikacije i pristupanja konvenciji pridržati isključivo pravo gonjenja za povrede počinjene u njihovom teritorijalnom moru). Mnogo se država koristilo ovom rezervom (Argentina, Belgija, Bermuda, Egipat, Francuska, Španjolska Velika Britanija itd.), a među njima i Jugoslavija.

U Međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952 (u daljem tekstu: Konvencija o privremenom zaustavljanju) aktualne su dvije rezerve sadržane u čl. 10. Naime, u tom članu se ističe da države ugovornice mogu u trenutku potpisivanja, polaganja ratifikacijskih isprava ili pristupanja staviti ove rezerve: prvo, pravo da ne primjenjuju Konvenciju na zaustavljanje broda za jedno od pomorskih potraživanja nabrojenih u točkama o) i p) čl. 1,<sup>8</sup> već da na takvo zaustavljanje primijene svoj nacionalni zakon, te drugo, pravo da prvi stav člana 3. (zaustavljanje broda koji je spreman da isplovi) ne primijene na zaustavljanje broda na svojem području kada se radi o potraživanjima iz točke q) čl. 1.<sup>9</sup>

Prvu spomenutu rezervu stavile su Kuba, Demokratska Kampučija, Egipt, Savezna Republika Njemačka, Italija, Nizozemska i Jugoslavija (samo u pogledu vlasništva broda, tj. Jugoslavija je prilikom ratifikacije Konvencije o privremenom zaustavljanju, a ratifikacija je uslijedila 1967. godine, iskoristila pravo da unese rezervu da neće primjenjivati odredbe Konvencije o privremenom zaustavljanju nego svoje pravo kada se radi o sporovima o vlasništvu broda).

Drugu navedenu rezervu koristile su Italija, Nizozemska i Ujedinjeno Kraljevstvo.

U Konvenciji o ograničenju odgovornosti iz 1957. rezerve se nalaze u Protokolu o potpisivanju (izvan toga nisu dozvoljene).

U stavu 2 a) Protokola o potpisivanju je prva moguća rezerva. Naime, države mogu pridržavati pravo isključiti od primjene čl. 1, st. 1, toč. c) Konvencije (radi se o mogućnosti ograničenja za obveze u pogledu uklanjanja podrtine i odgovornost za štete lučkim napravama, bazenima i plovnim putovima). Tom se rezervom koristilo 30 država.

Druga dopuštena rezerva sadržana je u stavu 2 b) Protokola o potpisivanju. Prilikom potpisivanja, ratifikacije ili pristupanja Konvenciji svaka država može pridržati pravo da propiše nacionalnim zakonom sustav ograničenja odgovornosti koji se primjenjuje na brodove ispod 300 tona zapremljnine. Čak 34 države su unijele takvu rezervu.

Treću predviđenu i dopuštenu rezervu imamo pod c) u stavu 2. Protokola o potpisivanju Konvencije iz 1957. To je već poznata i spomenuta formulacija kojom države pridržavaju sebi pravo da konvenciju učine obveznom dajući joj snagu zakona ili uvrštavajući njenе odredbe u nacionalno

<sup>8</sup> Sporovi o vlasništvu broda, te sporovi o suvlasništvu, posjedu, iskorištavanju ili o pravima na plodove iskorištavanja broda u suvlasništvu.

<sup>9</sup> Potraživanja u vezi s pomorskim hipotekama i mortgageima.

zakonodavstvo »u obliku koji je u skladu s tim zakonodavstvom«. Čini se da striktno govoreći i nije riječ o rezervi, nego samo o uputi kako država može pridati obveznu snagu konvenciji (takvu stilizaciju već smo spominjali u Haškim pravilima i u Konvenciji o privilegijima i hipotekama iz 1967).

Međunarodna konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji iz 1967. godine (u daljem tekstu Konvencija o upisu na brodovima u gradnji) dopušta rezervu u čl. 12. Naime, svaka država ugovornica može izjaviti da se ne smatra vezanom odredbama člana 11.<sup>10</sup> Ostale države ugovornice neće biti vezane odredbama toga člana prema onim državama koje budu stavile takvu rezervu. Svaka država ugovornica s navedenom rezervom moći će u svakom trenutku odustati od te rezerve ako o tome uputi obavijest belgijskoj vladi. Nitko od pet država članica (među njima i Jugoslavija, ratificirala 1971) nije koristio pravo da stave takvu rezervu.

U Konvenciji o privilegijima i hipotekama iz 1967. rezerve su predviđene u članovima 14. i 16. U čl. 14. prva je već više puta spomenuta kombinacija o obveznoj snazi Konvencije u nacionalnom zakonskom sustavu, a druga je o pravu primjene Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1957 (tom su se rezervom poslužile Norveška i Švedska). Sljedeća rezerva je u mogućem otklanjanju obveze da se spor o tumačenju ili primjeni Konvencije podvrgne arbitraži.

U Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom, 1969. nema mogućnosti stavljanja rezervi. Ipak, jednu rezervu koja se odnosi na supstancialne odredbe Konvencije učinio je SSSR, izjavljujući da se ne smatra vezanim odredbama čl. XI, st. 2. Konvencije, jer su one suprotne tradicionalnom načelu imuniteta strane države. Član XI, st. 1. Konvencije naglašava da se odredbe konvencije ne primjenjuju na ratne brodove i na druge brodove koji pripadaju državi a isključivo su namijenjeni netrgovačkoj djelatnosti države. U stavu 2. istog člana ističe se da u pogledu brodova koji pripadaju jednoj državi ugovornici, a koriste se za trgovачke svrhe, svaka je država podvrgnuta sudskom postupku pred sudovima navedenim u čl. IX, te se nema pravo pozivati na svojstvo suverene države. Australija, Belgija i Italija su izjavile da ne prihvataju takvu rezervu. Kako se nijedna od spomenutih država nije usprotivila stupanju na snagu Konvencije između njih i SSSR-a, prema čl. 20, st. 4. i čl. 21, st. 3. Bečke konvencije o pravu ugovora, član X, st. 2. Konvencije<sup>11</sup> ne primjenjuje se između svake od te tri države i SSSR-a.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> U čl. 11. se ističe da se svaki spor između država ugovornica o tumačenju ili primjeni Konvencije, koji se ne može riješiti pregovorima, podvrgava arbitraži na zahtjev jedne od stranaka. Ako se u roku od šest mjeseci od dana kada je postavljen zahtjev za arbitražno rješavanje strane nisu mogle složiti o organizaciji arbitraže, svaka strana može spor podvrći Međunarodnom sudu ako podnese zahtjev suglasno statutu suda.

<sup>11</sup> Presude koje su donijeli nadležni sudovi u Konvenciji, a nema ni drugih zapreka iz čl. X, st. 1, izvršne su u svakoj državi ugovornici čim završi propisani postupak u toj državi.

<sup>12</sup> Pobliže Berlingieri, o. c., str. 325.

Atenska konvencija o prijevozu putnika i njegove prtljage morem, 1974. u članu 7, st. 2. omogućava da domaće pravo države ugovornice utvrdi, ako se radi o prijevoznicima koji su državljeni te države, višu svotu ograničenja odgovornosti per capita (od svote predviđene u stavu 1). Države ugovornice nisu stavile takvu rezervu.

U Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja, 1976. dopušta se jedino rezerva propisana u članu 18. Naime, država može, u trenutku potpisivanja, ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja, rezervirati pravo da isključi primjenu člana 2, st. 1 d) i e) (to znači da bi se rezervom moglo isključiti ograničenje na potraživanja zbog podizanja na površinu, uklanjanja ili uništenja potonuloga broda, broda koji je pretrpio brodolom, nasukao se ili je napušten, uključujući i sve stvari na brodu, te na potraživanja zbog uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivih tereta na brodu).

Francuska i Japan su rezervirali pravo da isključe primjenu čl. 2, st. 1 d) i e), a Ujedinjeno Kraljevstvo na potraživanja pod d), a u pogledu potraživanja pod e) samo prema Gibraltaru.

Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978 (Hamburgska pravila) ne dopušta rezerve, kao ni Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980.

## **OVLASTI DRŽAVA UGOVORNICA DA ODREĐENA PITANJA UREDE DRUGAČIJE NEGO U KONVENCIJI**

Kada u konvenciji postoje posebne ovlasti za države ugovornice da neko pitanje reguliraju različito od konvencijskih odredaba, takve klauzule trebalo bi da se kvalificiraju kao ovlaštene rezerve. Ipak, preporučljivo ih je odvojiti po tretmanu, jer u nekim konvencijama nisu spomenute među rezervama, a nema ni uobičajene popraćene odredbe da druge rezerve nisu dopuštene. Valja također napomenuti da se priopćuju drugim državama ugovornicama samo rezerve u užem smislu<sup>13</sup> (usp. čl. 23, st. 1. Bečke konvencije o pravu ugovora). Međutim, s obzirom na krajnji učinak ovakvih ovlasti potrebno ih je obraditi u temi koja raspravlja o rezervama.

U Haškim pravilima (Konvenciji o teretnici, 1924), kao što smo istakli, pridržava se pravo državama ugovornicama da svote u funtama sterlinga zamijene u svoje nacionalne valute. U čl. 9, st. 3. ističe se da nacionalni zakoni mogu dopustiti dužniku mogućnost da se osloboodi duga plaćanjem u nacionalnoj valuti prema tečaju koji je na snazi na dan dolaska broda u luku ukrcaja robe. Mnoge su se države okoristile ovom opcijom, ali o tome nema službene obavijesti.

Protokol iz 1979. godine o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici 1924, kako je izmijenjena Protokolom od 1968., mijenjajući čl. 4. st. 5 d), ovlašćuje određene države da umjesto

---

<sup>13</sup> Berlingieri, o. c., str. 326.

obračunske jedinice posebnih prava vučenja koriste i dalje zlatne, Poincarè franke. Države su ipak dužne da o svojoj odluci obavijeste depozitara. Protokol iz 1979. godine ratificirale su samo države članice Međunarodnog monetarnog fonda (koje stoga primjenjuju posebna prava vučenja).

Situacija spomenuta u revidiranim Haškim pravilima postoji danas i u svim konvencijama pomorskog imovinskog prava kada valja regulirati visinu odgovornosti. Takav je, npr., slučaj s Protokolom iz 1976. godine o Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom 1969.<sup>14</sup> Među državama ugovornicama, članicama Međunarodnog monetarnog fonda, obavijestili su depozitara (glavnog tajnika Ujedinjenih naroda) o načinu obračuna, koliko je poznato, samo Poljska i Ujedinjeno Kraljevstvo.

U čl. 10, st. 1. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja 1976. propisuje se da se može pozvati na ograničenje odgovornosti čak i ako nije osnovan fond ograničenja. Međutim, svaka država ugovornica može predviđjeti u svom domaćem pravu da u slučaju kada se podnese tužba pred sudom da bi se ostvarilo potraživanje koje podliježe ograničenju, osoba koja odgovara može se pozvati na pravo ograničenja samo ako je osnovan fond ograničenja u skladu s odredbama Konvencije. Priopćenje drugim državama, odnosno depozitaru, o tom izboru nije propisano u Konvenciji. Kako ova opcija država ugovornica nije kvalificirana kao rezerva, obavijest formalno nije ni potrebna.

U članu 15, st. 2. te iste Konvencije dopušta se da neka država ugovornica može regulirati, izričitim odredbama svojeg domaćeg prava, da se sustav ograničenja odgovornosti primjenjuje na brodove koji su (a) prema propisima (pravu) te države namijenjeni za plovidbu u unutrašnjim vodama i (b) na brodove koji imaju manje od 300 bruto tonaže. Jedino je Velika Britanija (Ujedinjeno Kraljevstvo) službeno izjavila, a u vezi s navedenom odredbom Konvencije, da namjerava primjenjivati na brodove ispod 300 tona granicu odgovornosti od 166.677 obračunskih jedinica za slučaj potraživanja za gubitak života ili tjelesne ozljede, te 83.333 jedinice za bilo koje drugo potraživanje.

## ZAKLJUČAK

Neke konvencije pomorskog imovinskog prava sadrže samo osnovna načela prepuštajući državama ugovornicama da internim zakonodavstvom saostalno urede određenu materiju. Postoje i slučajevi da se državama ugovornicama prepusti ovlaštenje da urede neka pitanja, a konvencija sama ne sadrži ni osnovna načela o njima. Svakako da je to najnepovoljnija situacija za unifikaciju (npr. u Konvenciji o sudaru razlozi za obustavu i prekid zastare prosuđuju se prema pravu suda kojemu je podnesena tužba — čl. 7, st. 3, a tako isto i u čl. 10, st. 2. Konvencije o spašavanju, u čl. 9, st. 5. Konvencije o privilegijima i hipoteckama iz 1926. kada se uzroci prekida zastar-

---

<sup>14</sup> Pobliže Grabovac, o. c., str. 175-176.

nih, odnosno prekluzivnih rokova određuju zakonom suda pred kojim se vodi postupak).

S obzirom na širu važnu i aktualnu problematiku unifikacije (ujednačavanja) pomorskopravne materije, a unošenje rezervi u konvencijski tekst samo je jedna od mjera koje mogu utjecati na taj zadatak, iskoristit ćemo priliku — služeći se i mislima poznatog talijanskog znanstvenika Francesca Berlingieria (o. c., str. 349-350) — da u zaključnim razmatranjima predložimo najdjelotvornije načine u pokušaju recepcije međunarodnih konvencija u nacionalno pravo.

Koliko je god moguće, odredbe konvencije trebale bi biti redigirane tako da omogućuju prihvaćanje za nacionalne potrebe. Ako su se odredbe konvencije tako redigirale, trebalo bi da se u domaćim pravima prihvate bez promjena. Uvijek se mora imati na umu da se o svakoj odredbi konvencije zbilja dugo raspravljaljo, upotrijebljene su se riječi ozbiljno analizirale, te se dogovoreni tekst odnosio ne samo na značenje nego i na formulaciju (stilizaciju) prije nego što je međunarodni instrument došao pred diplomatsku konferenciju. Stoga svaka promjena kroz nacionalno zakonodavstvo i u načinu izražavanja može izmijeniti smisao.

Metoda da se unifikacija ostvari putem opće formulacije, općih načela i sl. uz prepuštanje nacionalnim pravima država ugovornica konkretno ozakonjenje (»razrada«) trebalo bi se koristiti samo u nužnim slučajevima.

Rezerve, ili ovlasti državama ugovornicama da se neke konvencijske odredbe ne primjenjuju, trebale bi biti dopuštene kada izgleda da je to jedini način postignuća široke suglasnosti o konvenciji. Bolje je skromnije ujednačavanje od izostanka bilo kakve suglasnosti.

Vrlo je važno znati kako će se konvencija provesti od strane država ugovornica, te bi kroz adekvatni pravni mehanizam trebalo omogućiti da i druge države ugovornice saznaju za provedbene propise u svakoj državi ugovornici. Dobar primjer za takvu regulaciju imamo u najnovijoj Konvenciji Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova, 1986. Član 17. te Konvencije glasi: »1. Ugovorne će stranke poduzeti sve zakonodavne ili druge mjere potrebne za provedbu ove Konvencije. 2. Svaka će ugovorna stranka u pogodno vrijeme dostaviti depozitaru tekstove svih zakonodavnih i drugih mjera koje je poduzela radi provedbe ove Konvencije. 3. Depozitar će na zahtjev dostaviti svim ugovornim strankama tekstove zakonodavnih ili drugih mjera koje su njemu dostavljene na temelju stavka 2. ovog člana«.<sup>15</sup>

Valja težiti za ujednačavanjem tumačenja kao uvjetom stvarne unifikacije. Odredbe člana 3. Konvencije UN o prijevozu robe morem, 1978 (Hamburgskih pravila) mogu poslužiti kao temeljni uzor (»U tumačenju i primjeni odredaba ove Konvencije mora se imati u vidu njeno međunarodno značenje i potreba da se unaprijedi jedinstvenost«).

---

<sup>15</sup> Prijevod Vesna Polić-Čurčić u publikaciji Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zagreb 1986, broj 1—4 (109—112), str. 241.

Prihvaćanje (usvajanje, recepcija) konvencije u njenom izvornom tekstu svakako da pridonosi ujednačenom tumačenju, premda se ne može uvijek biti siguran da će se to postići, jer se događa da se u istoj državi sudovi razlikuju u svojim stajalištima. U današnje vrijeme, na primjer, mnogo se raspravlja o dosegu tumačenja kvalificirane krivnje u nekim konvencijama (koja dovodi do gubitka prava na ograničenje) izrazom »bezobzirno i sa znanjem da bi gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno moglo nastupiti«. Mislimo da bi nacionalno zakonodavstvo moralо doslovno preuzimati izvornu formulaciju.<sup>16</sup>

Saznanje o sudskim odlukama u drugim državama također znatno pridonosi ujednačenom tumačenju. Stoga bi trebalo osigurati maksimalno moguću razmjenu informacija u kretanju sudske prakse u državama ugovornicama.

---

<sup>16</sup> Pobliže Ivo Grabovac, Ograničenje odgovornosti vozara u Konvenciji o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978, Privreda i pravo, Zagreb, br. 2/1979, str. 11-12.

## **S u m m a r y**

### **UNIFICATION OF MARITIME LAW AND THE PROBLEM OF RESERVATIONS IN INTERNATIONAL CONVENTIONS**

Some civil maritime law conventions contain provisions concerning the right of Contracting States to make reservations — namely, States can either except some of the convention rules or have the right of special interpretation or have the faculty to regulate some questions in a manner different from the one provided by the relevant convention.

In this paper, the author examines the effects of actual reservations or special authorities granted to the Contracting States by the particular conventions.

In conclusion, the author argues in favour of a more comprehensive unification of maritime law.