

UDK: 347.79:747.233
pregledni članak
primljen 8. prosinca 2004.

Dr. sc. Ivo Grabovac,
professor emeritus, Pravni fakultet u Splitu

UVJETI O STUPANJU NA SNAGU KONVENCIJA I O NJIHOVIM IZMJENAMA KAO ČIMBENIK U UJEDNAČAVANJU POMORSKOG IMOVINSKOG PRAVA

Uvjeti o stupanju na snagu u konvencijskim odredbama pomorskog imovinskog prava nesumnjivo utječu na strategijske ciljeve ujednačavanja (unifikacije) pomorskog prava. U praksi se, međutim, pokazalo da povoljniji ili manje povoljni zahtjevi o stupanju na snagu nisu, u pravilu, odlučni čimbenik za ranije, kasnije, ili čak izostalo prihvaćanje konvencija, a poglavito za njihovu sveobuhvatnu primjenu pristupanjem što većeg broja (trgovačko značajnijih pomorskih) država. Ipak, uvjeti o stupanju na snagu, iako postupovni, moraju imati barem jednako unifikacijsko značenje kao i druga bitna rješenja u konkretnoj konvenciji. Pisac stoga, usporedno, istražuje različite formalne i vremenske preduvjete o stupanju na snagu konvencija, uz prijedloge za najpovoljnija rješenja.

U drugom dijelu rada obrađuje se kao tematski suplementarna problematika o uvjetima za izmjenu i dopunu konvencija pomorskog imovinskog prava, pri čemu se sa zadovoljstvom konstatira da se u posljednje vrijeme izmjena granica (svota) odgovornosti provode u sklopu Međunarodne pomorske organizacije, izbjegavajući tako složene diplomatske konferencije.

Ključne riječi: konvencije, pomorsko imovinsko pravo, stupanje na snagu, izmjene

UVOD

Poznato je da je osnovni cilj međunarodne regulative čim više ujednačiti pomorsko-pravne norme među državama. To se nastoji postići prihvaćanjem raznih međunarodnih konvencija.

Specijalizirane međunarodne organizacije svojim djelovanjem pomažu i pridonose ujednačavanju pomorskog prava. Spomenuo bih samo dvije, najstariju – Međunarodni pomorski odbor (Comité maritime international – CMI) i danas veoma djelotvornu Međunarodnu pomorsku organizaciju (International Maritime Organization, IMO).

Uvjeti o stupanju na snagu pojedine konvencije nesumnjivo utječu na strategijske ciljeve ujednačavanja pomorskog (imovinskog) prava. Pri tome se iskazuju dvije osno-

vne tendencije. Prva, želja da konvencija što *prije* stupi na snagu, ispuštanjem precizno propisanih uvjeta (konvencije kronološki donesene do 1926. godine) ili ratifikacijom (pristupanjem) manjeg broja država. Druga, zahtjevom da konvencija stupi na snagu prihvatanjem što većeg broja država kako bi se ostvario osnovni cilj – što *sveobuhvatnija* primjena međunarodnopravnih normi. Ako se pri tome, uz broj ratifikacija, traži još kao uvjet ukupna tonaža brodova država ugovarateljica, naglašava se ovisnost međunarodnopravnog ujednačavanja pomorsko gospodarskim značenjem država koje će primjenjivati tu konvenciju, čime se znatnije proširuje praktično područje primjene, bez obzira na to što bi ova okolnost mogla vremenski utjecati na formalno stupanje konvencije na snagu.

Uz stupanje na snagu, s istim ciljem unifikacije i aktualne prilagodbe u pravnom uređenju (novonastalih) međunarodnopravnih odnosa, zahtijevaju se i izmjene i dopune konvencija (promjene nekih pravila ili veoma često zbog iznosa ograničenja odgovornosti). Imat ćemo prilike saznati da je baš u svezi s iznosom odgovornosti pojednostavljen postupak izmjene konvencije.

STUPANJE NA SNAGU BEZ PRECIZNO PROPISANIH UVJETA

Do 1926. godine konvencije pomorskog imovinskog prava *nisu* imale jasno određene, točno utvrđene uvjete o njihovu stupanju na snagu. U tom poslu važnu ulogu imala je belgijska vlada u sklopu tzv. Bruxelleskih konvencija za ujednačavanje pomorskog prava¹. Tako, u prvim konvencijama, iz 1910. godine, u Međunarodnoj konvenciji za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova (čl. 16.) i u Međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru (čl. 18.) konstatiralo se samo da će se konvencija ratificirati. U daljem tekstu se pridodaje da će, po isteku roka od najdulje godinu dana, računajući od dana potpisivanja konvencije, belgijska vlada stupiti u vezu s vladama država ugovarateljica, koje su izjavile da su spremne ratificirati konvenciju, poradi odlučivanja treba li konvencija stupiti na snagu. U potvrdnom slučaju ratifikacije će se odmah položiti u Bruxellesu, a učinci konvencije nastupit će mjesec dana nakon tog polaganja. Za države čiji su zastupnici bili nazočni na Bruxelleskoj konferenciji, protokol o potpisivanju će ostati otvoren daljnu godinu dana. Po isteku toga roka mogu pristupiti konvenciji kao i države koje nisu potpisale konvenciju. To znači da joj mogu pristupiti ako to zatraže. O tom potpisivanju obavijestit će se diplomatskim putem belgijska vlada a ona će o tome izvijestiti sve vlade drugih strana ugovarateljica. Učinak takva pristupanja uslijedit će po isteku mjesec dana nakon obavijesti belgijske vlade (usp. čl. 15., odnosno 17.).

Takva fleksibilna rješenja glede stupanja na snagu zacijelo su bila moguća i preporučljiva u ono vrijeme kada se svjetska zajednica sastojala od relativno malog broja suverenih država. Ističe se da države nisu zloupotrijebile pruženu elastičnost takvih odredaba². Obje spomenute konvencije stupile su na snagu, uz veći broj ratifikacija³, 1.

¹ V. Ivo Grabovac, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Književni krug, Split, 1991., str. 32, 40.

² Francesco Berlingieri, Uniformité du droit maritime – quelques problèmes, Il diritto marittimo, Genova, III, 1992., str. 796.

³ Osobito valja istaći Konvenciju o sudaru, koja je kronološki prva 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.

ožujka 1913. godine, a kasnije se pristupanjem drugih država⁴ svrstale uz uspješnije unifikacijske instrumente.

Elastične, u osnovi neformalne, iako u postupku složenije, uvjete o stupanju na snagu zadržale su Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaška pravila), 1924. (usp. čl. 11., 12., 14.) i Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1926. (usp. čl. 17., 18., 20.). U tim se odredbama ističe da će belgijska vlada, po isteku roka od najviše dvije godine, računajući od dana potpisivanja konvencije, stupiti u vezu s vladama država ugovarateljica koje budu izjavile spremnost ratificirati konvenciju, poradi donošenja odluke da li konvencija treba stupiti na snagu. Isprave o ratifikaciji položiti će se u Bruxellesu onog dana koji zajednički utvrde spomenute vlade. Dalje se, kao zanimljivost, zahtijeva da se prvo polaganje isprava utvrdi zapisnikom što će ga potpisati predstavnici država, koje su sudionice toga čina, i ministar vanjskih poslova Belgije. Naknadna polaganja obavljat će se u obliku pisane obavijesti belgijskoj vladi kojoj će biti priložena isprava o ratifikaciji, kako bi se stimuliralo prihvaćanje konvencije. Države koje nisu potpisale konvenciju, mogu joj pristupiti bez obzira na to jesu li bile predstavljene na Međunarodnoj konferenciji u Bruxellesu. Država koja želi pristupiti konvenciji pisano obavještava o svojoj namjeri belgijsku vladu uz ispravu o pristupanju koja se polaže u pismohrani te vlade. Konačno, prema državama koje su sudjelovale u prvom polaganju ratifikacija konvencija će djelovati godinu dana nakon datuma u zapisniku o tom polaganju. Prema državama, koje naknadno ratificiraju ili pristupe konvenciji, njeni će učinci nastupiti šest mjeseci nakon što belgijska vlada primi spomenute obavijesti.

Kakva je, na primjer, bila unifikacijska sudbina Konvencije o teretnici (Haaška pravila)? Kada je Konvencija stupila na snagu (2. lipnja 1931.), nije bilo mnogo ratifikacija: svega šest. Međutim, polako ali sigurno, ta je Konvencija kročila k punom uspjehu, u velikom broju prihvaćanja, ali će kasnije Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978. godine biti ozbiljan konkurent Haaškim pravilima⁵.

STUPANJE NA SNAGU UZ ZAHTJEV RATIFIKACIJE ILI PRISTUPANJA ODREĐENOG BROJA DRŽAVA

Kronološki, tek konvencije od 1952. godine počinju propisivati broj država čija je ratifikacija uvjet za stupanje na snagu. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode, Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila u građanskoj nadležnosti za sudar i Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, sve iz 1952. godine, uz iste odredbe, naglašavajući da će stupiti na snagu između dviju država, koje su je ratificirale, šest mjeseci nakon polaganja *druge* isprave o ratifikaciji. Za svaku državu potpisnicu, koja ratificira konvenciju nakon druge položene ratifikacijske isprave, konvencija stupa na snagu šest mjeseci nakon polaganja takve isprave te države.

⁴ Usp. Ivo Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Književni krug Split, Pravni fakultet Split, 1986., str. 12, 17-18.

⁵ Poblje 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.

Zahvaljujući takvim matematičkim (brojčano) povoljnim odredbama sve su spomenute konvencije formalno veoma brzo stupile na snagu. Tako npr. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za sudar rekordno brzo – 14. rujna 1953. Doduše, naknadna će pristupanja država konvencijama pridati značenje uspješnijeg unifikacijskog sporazuma.

U kasnijem razdoblju još će jednoj konvenciji biti dostatne dvije ratifikacije kao uvjet za, nakon isteka određenog roka, automatsko stupanje na snagu. To je Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, 1962. godine koja nije stupila na snagu jer je postojao i dodatni zahtjev da od dviju država jedna mora biti izdatnik dozvole tzv. poduzetniku – osobi na koju je usmjerena odgovornost (usp. čl. 24.). Ipak je Pomorski zakonik Republike Hrvatske u posebnom poglavlju regulirao odgovornost poduzetnika nuklearnih brodova.

I Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, 1961. ostaje uporno na dvije ratifikacijske isprave kao formalnom uvjetu za stupanje na snagu (stupila je na snagu, ali s malim brojem pristupljenih država, ali će – zanimljivo – već poslije nekoliko godina (1967.) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, koja je predmetno povezana s konvencijom o prijevozu putnika, sadržavati odredbe o početku djelovanja tri mjeseca nakon *pete* ratifikacije (usp. čl. 21.); nije stupila na snagu, ali nije razlog u strožim zahtjevima, nego u činjenici da se uskoro prihvatila nova konvencija koja je logično u zajedničkom tekstu uredila povezane odnose iz prijevoza putnika i prtljage, a to je Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. godine, koju ćemo kasnije spomenuti u svezi s brojem ratifikacija.

Neko se vrijeme, šezdesetih godina prošloga stoljeća, ustalilo upravo načelo o potrebi najmanje pet ratifikacijskih isprava. Tako će to tražiti Međunarodna konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji, 1967. (čl. 15.) i Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1967. (čl. 19.), i to za stupanje na snagu automatski nakon tri mjeseca. Protokol (1967.) o izmjeni već spomenute Konvencije o pružanju pomoći i spašavanju (s konstatiranim elastičnim mogućnostima) također traži najmanje pet ratifikacija država, ali sa svega mjesec dana počeka od ispunjenja uvjeta (usp. čl. 4.), pa je tako i stupio na snagu.

Pet država kao *condicio sine qua non* stupanja na snagu pojavljuju se i u novijem razdoblju u nekim međunarodnim sporazumima pomorskog imovinskog prava. Konvencija o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnih tvari, 1971. stupila je na snagu 15. srpnja 1975. godine, jer je protekao devedeseti dan pošto ju je prihvatio pet država (usp. čl. 6.). Protokol o izmjenama Konvencije o teretnici 1924. (Haaških pravila) kako je izmijenjena Protokolom iz 1968. (Visbyjska pravila), a donesen je 1979. godine odredio je u čl. VIII. da stupi na snagu tri mjeseca nakon dana polaganja pet isprava o ratifikaciji ili pristupanju (stupio je tako na snagu 14. veljače 1984.). Zanimljivo je pripomenuti da se taj Protokol (1979.) temelji na Haaškim pravilima, koja su glede stupanja na snagu, kao što smo imali prilike saznati, bila veoma elastično koncipirana, i na Visbyjskim pravilima koja pooštravaju uvjete zahtjevom i ukupne tonaže brodovlja određenog broja država (o čemu u slijedećem poglavlju). Isto tako, Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (1957.), donesen 1979. godine zahtijevao je za stupanje na snagu tromjesečno razdoblje nakon dana polaganja šest (jedini se put pojavljuje taj broj) isprava o ratifikaciji ili pri-

stupanju, iako je osnovna konvencija jednako stroga glede počeka djelovanja kao i Visbyjska pravila.

Postupno se povećavao broj država kao nužni uvjet za stupanje na snagu konkretne konvencije. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. godine stupila je na snagu prvog dana mjeseca nakon isteka jedne godine računajući od dana prihvatanja *deset* država. Kasniji protokoli na tu Konvenciju predviđjeli su devedeseti dan za stupanje na snagu nakon prihvatanja ponovno deset država (Protokol 1976. i Protokol 1990. koji nije stupio na snagu). Protokol Atenske konvencije iz 2002. godine, koji se tretira zbog značajnih promjena kao nova konvencija, zahtijeva za stupanje na snagu također deset država, ali s počekom od dvanaest mjeseci. Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova iz 1999. godine propisuje da će stupiti na snagu šest mjeseci nakon datuma kada ju je (opet) deset država prihvatilo (v. čl. 14.). Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. stupila je na snagu (1. prosinca 1986.) prvog dana mjeseca nakon isteka jedne godine, računajući od dana kada ju je dvanaest država ratificiralo, odnosno prihvatilo (čl. 17.). Nova Međunarodna konvencija o spašavanju 1989. godine već propisuje stupanje na snagu godinu dana od dana kada joj *petnaest* država pristupe (v. čl. 29.). Konačno, strogost glede broja država najizraženija je kod Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978. godine. Stupanje na snagu te Konvencije (1. studenoga 1992.) uslijedilo je prvog dana mjeseca nakon isteka jedne godine od trenutka polaganja *dvadesete* isprave o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju (v. čl. 30.).

STUPANJE NA SNAGU KONVENCIJE RATIFIKACIJOM ILI PRISTUPANJEM ODREĐENOG BROJA DRŽAVA ALI UZ DODATNI UVJET (TONAŽA)

Bilo je mišljenja da za što djelotvornije ujednačavanje pomorskopravne materije nije toliko odlučan broj država pristupnica konvenciji, nego i pomorsko gospodarsko značenje država ugovarateljica. Stoga su neke konvencije pomorskog imovinskog prava za stupanje na snagu propisale i dodatni, zapravo dopunski uvjet, u zbroju ukupne tonaže u zapremnini brodovlja država koje su joj pristupile.

U kronološkom nizu prva konvencija s tim dopunskim odredbama bila je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957. godine. U članku 11. propisivala je da će stupiti na snagu šest mjeseci nakon polaganja najmanje deset ratifikacijskih isprava od kojih najmanje *pet* mora pripadati državama od kojih svaka ima milijun bruto registarskih tona ili više ukupne tonaže (ipak, Konvencija je stupila na snagu relativno brzo, 31. svibnja 1968.). Iste uvjete, osim što je «*vacatio legis*» tri mjeseca (a ne šest) ima i Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici, 1968. (Visbyjska pravila, u čl. 13.).

Na identičnim polaznim osnovama, glede uvjeta za stupanje na snagu, je i Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, 1969. godine. Konvencija je stupila na snagu (to se zbilo 19. lipnja 1975.) devedesetog dana od dana kada ju je prihvatilo osam država, od kojih su pet predstavljale države koje su imale svaka barem milijun bruto tona ali u brodovima tankerima (v. čl. XV.). Iste odredbe ima i Protokol o izmjenama spomenute Konvencije, 1976. (uvodi obračun-

sku jedinicu posebno pravo vučenja). Međutim, sljedeći Protokol o izmjenama te konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem, 1984. godine modificira uvjete utoliko što predviđa stupanje na snagu dvanaest mjeseci od dana kada deset država, od kojih šest predstavljaju države koja svaka ima najmanje jedan milijun bruto tankerske tonaže, polaže ispravu o ratifikaciji itd. kod glavnog tajnika Međunarodne pomorske organizacije (v. čl. 13.). Protokol iz 1992. godine značio je novu Konvenciju istog naziva, reproducirao je odredbe Protokola iz 1984., osim baš ublaženih uvjeta za stupanje na snagu, tj. tražilo se da svaka od četiri (a ne šest kao u Protokolu 1984.), od deset ratifikacija (prihvaćanja), ima najmanje jedan milijun jedinica bruto tankerske tonaže (usp. čl. 13.). Protokol, zapravo Konvencija iz 1992. stupila je tako na snagu.

Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete proizročne onečišćenjem uljem, 1971. bila je dopuna spomenutoj konvenciji o građanskoj odgovornosti (1969.). Ipak, zbog naravi i posebne svrhe konvencije o fondu, dopunski su uvjeti različiti. Za stupanje na snagu (pored osam država) nije se tražila tonaža brodovlja (tankera), nego ukupna količina prometa uljem u državama (usp. čl. 40.). Te se odredbe nisu mijenjale u kasnijim protokolima (protokoli 1976., 1984. – nova konvencija o fondu 1992.), osim ukupne količine ulja (nafte) koja podliježe doprinosu.

Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija), 1996. pooštrila je uvjete za stupanje na snagu utoliko što traži pristanak dvanaest država, uključujući četiri države s najmanje 2 milijuna jedinica bruto tonaže ali i količinu tereta koji podliježe doprinosu (usp. čl. 46.).

POSEBICE O UVJETIMA ZA IZMJENU KONVENCIJA

Konvencije obvezno predviđaju i postupak izmjena i dopuna, što je u uskoj svezi sa samim donošenjem, kasnijom primjenom, a osobito nastojanjem da se i naknadnim promjenama, prikladnijim rješenjima, zbog gospodarskih razloga, tehničkih inovacija, monetarnih razloga, želje za boljom zaštitom oštećenih osoba, uskladbe s različitim pravnim sustavima, stimulira pristupanje što većeg broja država radi učinkovitijeg ujednačavanja konkretnih pomorskopravnih odnosa.

Opće je pravilo, u odnosu na stupanja na snagu konvencije, jednostavniji postupak za izmjenu, a poglavito će se to iskazati u današnje vrijeme kada bude riječ o izmjenama granica (iznosa) odgovornosti.

U ranijem razdoblju konvencijske izmjene («radi iznalaženja boljih rješenja, osobito radi proširenja kruga njezine primjene ako je to moguće») mogla je zatražiti s v a k a država ugovarateljica u roku tri godine nakon stupanja na snagu konvencije. Država koja je namjeravala koristiti tu mogućnost trebala je o tome izvijestiti ostale države posredstvom belgijske vlade koja će se pobrinuti da sazove konferenciju u roku od šest mjeseci (usp. čl. 14. Konvencije o sudaru, 1910., čl. 16. Konvencije o spašavanju, 1910., čl. 16. Haaških pravila, 1924., čl. 22. Konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama, 1926., čl. 16. Konvencije o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952., čl. 15. Konvencije o ograničenju odgovornosti, 1957.).

Konvencije šezdesetih godina prošlog stoljeća ponešto modificiraju uvjete izmjena, mada stalno u granicama težnji da se podrže takve inicijative. Naime, svaka je država imala pravo, po isteku roka od tri godine pošto je konvencija za nju stupila na snagu,

zatražiti sazivanje konferencije koja bi razmotrila prijedloge za izmjenu. Svaka država, koja bi željela koristiti to ovlaštenje, obavijestit će o tome belgijsku vladu (bilo je to još u vrijeme tzv. Bruxelleskih konvencija) koja će se pobrinuti, ako je time suglasna *jedna trećina* država ugovarateljica, da sazove konferenciju u roku od šest mjeseci (usp. 21. st. 2. i 3. Konvencije o prijevozu putnika, 1961., čl. 26. Konvencije o prijevozu putničke prtljage, 1967., čl. 20. Konvencije o upisu na brodovima u gradnji, 1967., čl. 24. Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1967.).

Zanimljive su odredbe o izmjenama Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, 1962. (v. čl. XXVI.). U očekivanju da će se na području nuklearne energije zbivati brze promjene, koje će trebati i pravno urediti, Konvencija je unaprijed obvezala belgijsku vladu i Međunarodnu agenciju za nuklearnu energiju da sazovu diplomatsku konferenciju za izmjenu pet godina nakon njenog stupanja na snagu. Takvu bi konferenciju sazvala spomenuta tijela, i bez obzira na rokove, da je to zatražila jedna trećina država ugovarateljica. Kako Konvencija nije stupila na snagu, nije bilo ni prilike da se takve odredbe primijene.

Hamburška pravila (1978.) jednostavno sadrže odredbu da će, na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovarateljica, depozitar (a to je glavni tajnik Ujedinjenih naroda, što je i razumljivo jer se ovaj međunarodni akt naziva Konvencijom Ujedinjenih naroda) zakazati (diplomatsku) konferenciju za izmjenu i dopunu konvencije (v. poblize čl. 32.).

U posljednje vrijeme odlučujuću ulogu u postupku izmjene konvencija preuzela je Međunarodna pomorska organizacija (IMO). IMO može sazvati konferenciju koja bi imala zadatak izmijeniti ili dopuniti konvenciju. Sazvat će takvu konferenciju uvijek na zahtjev najmanje *jedne trećine* država članica (usp. čl. XVIII. Konvencije o odgovornosti za onečišćenje uljem, 1969., čl. 45. Konvencije o fondu, 1971., protokoli na obje konvencije, 1976. i 1984., nova konvencija, 1992., čl. VII i 14., odnosno VII. i 32., čl. 26. Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage, 1974., te njezini protokoli 1976. čl. VI., 1990. čl. VII. i 2002., nova konvencija, čl. 22., te čl. 20. Konvencije o ograničenju za pomorske tražbine, 1976.). Konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996. (HNS) traži za reviziju ili dopunu inicijativu šest država ili jednu trećinu država ugovarateljica, ovisno o većem broju (V. čl. 47.). Konvencija o spašavanju, 1989. pak propisuje da će glavni tajnik IMO-a sazvati konferenciju za izmjenu ili dopunu konvencije na traženje *osam* država stranaka ili *jedne četvrtine* država stranaka, ovisno o tome koji je broj veći.

U sklopu opće problematike izmjena konvencija, posebice se u novijim konvencijama, kada postoji potreba ovisno o sadržaju međunarodnih akata, uređuje postupak izmjena svota ograničenja ili mjerila obračuna (obračunske ili novčane jedinice, aktualno dok se nije ustalilo «posebno pravo vučenja» Međunarodnog monetarnog fonda). Tako se u Hamburškim pravilima u posebnom članku (33.) *izdvojeno* predviđa postupak takvih izmjena. Kada najmanje jedna trećina država ugovarateljica zatraži, depozitar će sazvati revizijsku konferenciju samo poradi izmjena iznosa ograničenja odgovornosti ili izmjena u obračunskim jedinicama (još je bilo aktualno – posebna prava vučenja i zlatni Poincaré franak). Izmjena unosa uslijedit će jedino zbog značajne izmjene u njihovim stvarnim vrijednostima. Za svaku odluku na konferenciji mora postojati većina od dvije trećine sudjelujućih država. Svaka prihvaćena promjena stupa na snagu prvog dana mjeseca koji slijedi nakon jedne godine od njezina prihvata od dvije trećine država

ugovarateljica. Prihvat ima učinak polaganjem depozitaru pravovaljane isprave u tu svrhu. Međutim, u čl. 21. Konvencije o ograničenju odgovornosti, 1976. IMO (organizacija koja će u konvencijama donesenim u posljednje vrijeme imati odlučujuću ulogu u ovim postupcima, o čemu u daljem tekstu) će sazvati takvu konferenciju na zahtjev najmanje jedne četvrtine država ugovarateljica koje su nazočne i glasuju na toj konferenciji.

Konačno će se odluke o izmjeni granica odgovornosti donositi jedino u sklopu Međunarodne pomorske organizacije (IMO) b e z diplomatskih konferencija. Kao paradigma takvoj najnovijoj praksi (posvemašnja nadležnost IMO-a glede izmjena o granicama odgovornosti) veoma su detaljne odredbe o izmjenama visina iznosa ograničenja odgovornosti (a kao obračunska jedinica, što smo spomenuli, već se nedvojbeno ustalilo «posebno pravo vučenja» Međunarodnog monetarnog fonda, pa nema potrebe za takvim promjenama) u čl. VIII. Protokola iz 1990. Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem (1974.), a te će odredbe reproducirati i Protokol iz 2002. godine (kao nova konvencija o prijevozu putnika i prtljage). Naime, na zahtjev najmanje polovine, ali nikako manje od šest, država ugovarateljica Protokola, prijedlog za izmjenu i dopunu visina iznosa ograničene odgovornosti iz Atenske konvencije glavni će tajnik dostaviti svim članicama IMO-a i svim državama ugovarateljicama. Svaka predložena izmjena podnosi se Pravnom odboru IMO-a na razmatranje najkasnije šest mjeseci nakon njegova dostavljanja. Izmjene će se usvojiti dvotrećinskom većinom država ugovarateljica konvencije koje su nazočne i glasuju u Pravnom odboru, uz uvjet da barem jedna polovina država ugovarateljica Konvencije izmijenjene Protokolom budu nazočne u vrijeme glasovanja. Prilikom razmatranja prijedloga za izmjenu visine iznosa ograničenja odgovornosti, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s nezgodama, osobito iznos štete koja je prouzročena od tih nezgoda, promjene u novčanim vrijednostima i učinak predložene izmjene na troškove osiguranja. U daljnjem tekstu članka određuje se razdoblje prije kojeg se ne može pokrenuti postupak za izmjenu, te precizne matematičke kautele o krajnjoj visini ograničenja odgovornosti i kada se smatra da je izmjena prihvaćena (tzv. *tacit acceptance procedure*). Takve će se odredbe glede izmjena visine odgovornosti naći i u protokolima iz 1984. (odnosno novim konvencijama iz 1992. godine) o građanskoj odgovornosti i o fondu u svezi s onečišćenjem mora uljem. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine nema posebnih odredaba o postupku izmjena granica odgovornosti, što je i razumljivo jer se ta konvencija glede ograničenja poziva na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., kako je izmijenjena, a Protokolom iz 1996. o izmjeni Konvencije predviđen je upravo postupak izmjena u okviru IMO-a.

Ističe se da Konvencija o spašavanju, 1989., nema posebnih odredaba o promjenama iznosa (nego o općim izmjenama i dopunama preko konferencija uz pomoć IMO-a), jer aktualna može biti samo izmjena postotka naknade troškova kao tzv. posebne naknade (*special compensation*, v. čl. 14.), što je posve neovisno o djelovanju inflacije koja, uz druge razloge, potiče poseban postupak preinake iznosa⁶.

⁶ N.J.J. Gaskell, *The 1989. Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990.*, Tulane Maritime Law Journal, New Orleans, br. 1 (1991.), str. 10; Ivo Grabovac, *Zaštita morskog okoliša i odredbe nove Konvencije o spašavanju, 1989.*, Uporedno pomorsko pravo (*Comparative Maritime Law*), Zagreb, 32/1990., br. 1-2., str. 19. - 21.

ZAKLJUČAK

Pregledom konvencija pomorskog imovinskog prava uočavaju se, osobito kronološki, različiti uvjeti o stupanju na snagu, od onih gotovo neformalnih u početnom razdoblju unifikacije do kumulativnih o broju država i tonaži brodovlja država ugovarateljica⁷. Međutim, nesumnjivo je da je svima bio pred očima zajednički cilj: nastojanje da se širi mreža međunarodne unifikacije pomorskog (imovinskog) prava.

Ako pak konvencija nije prihvaćena, nije ispunila formalni uvjet za stupanje na snagu, riječ je zapravo o uzaludnom trudu, neuspjelom pokušaju ujednačavanja. Konvencija n i j e postala pozitivnopravno međunarodno vrelo.

Ako konvencija stupi na snagu, zahvaljujući možda i povoljnijim uvjetima, među (relativno) malim brojem država (ili beznačajnih u svjetskom pomorskom poduzetništvu), a taj se broj tijekom vremena ne povećava, mogao bi biti poticaj da se pristupi izradi nove konvencije (bilo je mnogo primjera) iz tog područja ili izmjenama postojeće, kako bi se ostvarila sveobuhvatna primjena. Česte su i promjene konvencija, posebice kada je riječ o limitu odgovornosti, u kojem slučaju se danas postupak, što je opravdano, veoma pojednostavnio u sklopu Pravnog odbora IMO-a. Međutim, valja oprezno procijeniti hoće li novi međunarodni dogovori, pa čak i kada se samo mijenjaju protokoli, pridonijeti unifikaciji. Izbor više međunarodnih akata može dovesti do toga da neke države ostanu vezane starijom konvencijom, a druge prihvaćaju tekst nove konvencije ili temeljne konvencije s protokolima ili samo nekim protokolima. Takva raspršenost pristupanja raznim tekstovima može imati suprotan (štetni) učinak na unifikaciju. Tipičan su primjer Haaška pravila, Visbyjska pravila, Haaško-Visbyjska pravila, Hamburška pravila⁸.

Bez obzira na to što propisani uvjeti za stupanje na snagu (i za donesene izmjene i dopune) imaju u osnovi strategijske ciljeve ujednačavanja pomorskog prava, pokazalo se u praksi da povoljnije odredbe u tom smislu nisu u pravilu odlučni čimbenik za ranije, kasnije ili čak izostalo prihvaćanje konvencija, a poglavito za njihovu obuhvatnu primjenu pristupanjem što većeg broja (značajnih trgovačko pomorskih) država. Primjerice, Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage, 1974., s uvjetom pristupanja deset država čekala je stupanje na snagu 13 godina, dok je Konvencija o ograničenju odgovornosti, 1976., s dvanaest država, stupila na snagu već nakon 10 godina. Razne druge okolnosti mogu odlučiti o stupanju na snagu (npr. usklađivanje teksta konvencije s raznim nacionalnim pravnim sustavima, uspješna kompromisna rješenja, povećani troškovi koji se nameću državi ugovarateljici zbog posebnih zahtjeva u nadzoru primjene ili u skupoj administraciji).

⁷ Svojom se strogošću izdvaja Konvencija Ujedinjenih naroda o kodeksu vladanja linijskih konferencija, 1974., koja nije klasična konvencija pomorskog imovinskog prava, a koja je zahtijevala za stupanje na snagu ratifikaciju 24 države čija ukupna tonaža sačinjava 25% svjetske tonaže (ipak je stupila na snagu 6. listopada 1985. godine).

⁸ Poblize Grabovac – Bolanča, op. cit., str. 33. - 56.

CONDITIONS FOR THE ENTERING INTO FORCE AND AMENDMENTS OF CONVENTIONS AS A FACTOR IN THE UNIFICATION OF MARITIME COMMERCIAL LAW

Summary

Conditions of entering into force contained in the provisions of conventions on maritime commercial law undoubtedly have an effect on the strategic aims of unification of maritime law. In practice, however, more or less favourable conditions of entering into force have not generally proved to be a deciding factor in earlier or later ratification or the absence of ratification of conventions, or even in their more comprehensive application through the accession of the largest possible number of (important commercial maritime) states. Nevertheless, conditions of entering into force, albeit procedural, must at least have the same significance for law unification as the other essential solutions in particular conventions. The author, therefore, makes a comparative study of various formal and temporal prerequisite conditions for the entering into force of conventions and presents proposal for the most convenient solutions. He singles out for supplementary thematic analyses the problem of conditions of the amendment of conventions on maritime commercial law, agreeing with the recently rules that the amendments of the limit of liability is in authority of the International Maritime Organization, avoiding in this way diplomatic conference.

Key words: Conventions, Maritime Commercial Law, Entering into Force, Amendments.