

# Opće ograničenje odgovornosti broдача: prešutnim prihvatom povišeni iznosi ograničenja i njihova primjena u Republici Hrvatskoj

---

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Poredbeno pomorsko pravo, 2020, 59, 9 - 38**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

<https://doi.org/10.21857/mjrl3uwg79>

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:888825>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-06**

**PRAVI**

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci  
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)  
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

**uniri** DIGITALNA  
KNJIŽNICA

  
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

# OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODARA: PREŠUTNIM PRIHVATOM POVIŠENI IZNOSI OGRANIČENJA I NJIHOVA PRIMJENA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Prof. dr. sc. DOROTEJA ČORIĆ\*

UDK 347.447.5:347.792](497.5)  
DOI 10.21857/ypn4oc17d9  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 31. 8. 2020.  
Prihvaćeno za tisak: 21. 10. 2020.

*U radu se analizira pitanje primjene granica ograničenja odgovornosti brodara izmijenjenih putem postupka prešutnog prihvata ("tacit acceptance procedure"). Rad je potaknut postupkom osnivanja fonda ograničene odgovornosti koji se vodio pred Trgovačkim sudom u Splitu, a povodom nezgode koja se dogodila u Luci Ploče u kolovozu 2018. godine. U postupku se postavilo pitanje koje iznose ograničenja odgovornosti brodara treba primijeniti – iznose iz čl. 391. st. 1. toč. (2) Pomorskog zakonika, u to vrijeme usklađene s iznosima Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (Konvencija o ograničenju iz 1976.) koji je na snazi za Republiku Hrvatsku, ili prešutnim prihvatom povišene iznose iz Protokola 1996. usvojene IMO Rezolucijom iz 2012. koja je za sve države članice Protokola iz 1996. na snazi od 8. lipnja 2015., ali u RH nije objavljena. Autorica će u radu analizirati model izmjene i dopune međunarodnih ugovora putem postupka prešutnog prihvata te odgovoriti na pitanje o obvezatnosti primjene tako usvojenih izmjena i dopuna za države članice međunarodnih ugovora koji predviđaju takav način izmjena ili dopuna.*

**Ključne riječi:** prešutni prihvati; unifikacija; ograničenje odgovornosti; međunarodni ugovor; objava.

## 1. UVODNE NAPOMENE

Izbor teme ovog rada nije sasvim slučajan. Potaknut je Rješenjem Trgovačkog suda u Splitu (Sud) donesenim u postupku ograničenja odgovornosti bro-

---

\* Prof. dr. sc. Doroteja Čorić, Pravni fakultet, Sveučilište u Rijeci, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: dcoric@pravri.hr.

dara i osnivanja fonda ograničene odgovornosti za tražbine nastale kao posljedica nezgode koja se dogodila u luci Ploče u kolovozu 2018. godine.<sup>1</sup>

Predmetnim Rješenjem fond ograničene odgovornosti odnosio se na štetni događaj koji je nastupio dana 5. 8. 2018. u luci Ploče kada je prilikom uplovljenja brod *STI POPLAR* (državna pripadnost Maršalsko otočje) udario u lučki terminal i oštetio ga. Nakon nezgode Lučka kapetanija je obavila pregled terminala i lučkih instalacija te po obavljenom inspekcijskom pregledu temeljem čl. 58. st. 1. Pomorskog zakonika (PZ) izdala zabranu korištenja terminala smatrajući da, zbog njegova oštećenja kao i oštećenja lučkih instalacija, ne postoje sigurni uvjeti za ukrcaj i iskrcaj tereta i pristajanje brodova.<sup>2</sup>

Vlasnik broda ujedno i brodar broda *STI POPLAR*, *STI POPLAR SHIPPING COMPANY LIMITED* sa sjedištem na Maršalskom otočju podnio je Sudu prijedlog za pokretanje postupka ograničenja odgovornosti i osnivanje fonda ograničene odgovornosti za tražbine proizašle iz navedenog šetnog događaja.<sup>3</sup> Zahtjev za pokretanje postupka ograničenja odgovornosti predlagatelj podnosi na temelju odredbi PZ-a o općem ograničenju odgovornosti brodara.<sup>4</sup> Predlagatelj je smatrao da kao vlasnik i brodar broda *STI POPLAR* spada u osobe koje temeljem čl. 386. st. 1. PZ-a ulaze u krug osoba koje se mogu koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti.<sup>5</sup> Nadalje, ističe da želi ograničiti svoju odgovornost za tražbine koje su temeljem čl. 388. st. 1.(a), (b) i (c) PZ-a podvrgnute ograničenju odgovornosti (predlagatelj je naveo u to vrijeme poznate tražbine – Lučke uprave Ploče za naknadu štete na postrojenjima i obali kao i izmaklu dobit u vidu lučkih pristojbi zbog nemogućnosti korištenja terminala, te nekoliko vjerovnika radi naknade štete zbog izmakle dobiti kao posljedice zabrane rada terminala).<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Rješenje Trgovačkog suda u Splitu – 9.R1-100/2018 od 27. 8. 2018.

<sup>2</sup> Pomorski zakonik, NN br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

<sup>3</sup> Trgovački sud u Splitu protiv vlasnika broda *STI POPLAR* odredio je i dvije privremene mjere zaustavljanja broda, pa je temeljem čl. 401. st. 4. PZ-a bio mjesno nadležan sud i za postupak ograničenja odgovornosti brodara. Predlagatelj traži osnivanje fonda ograničene odgovornosti sa svrhom oslobađanja broda, jer osnivanjem fonda ograničene odgovornosti svaki brod koji je u vlasništvu osobe za čiju korist je taj fond osnovan, a koji je zaustavljen, mora se osloboditi, v. čl. 398. st. 2. PZ-a.

<sup>4</sup> Čl. 385.- 427. PZ-a.

<sup>5</sup> Prema odredbi čl. 386. st. 1. PZ-a pojam brodara za potrebe ograničenja odgovornosti uključuje zakupoprimalca, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru, poslovođu, spašavatelja. Druge osobe koje se uz brodara mogu koristiti povlasticom ograničenja v. čl. 386. st. 2., 4. i čl. 387. PZ-a.

<sup>6</sup> Radi se o tražbinama zbog gubitka i oštećenja imovine, uključujući štetu na lučkim postrojenjima (čl. 388. st. 1. toč. (a) PZ-a; tražbinama zbog svake štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu morem tereta, putnika ili njihove prtljage (toč. (b)); te tražbinama

Uzimajući u obzir da je prema čl. 395. st. 1. PZ-a brodar koji želi koristiti povlasticu ograničenja odgovornosti dužan osnovati fond ograničene odgovornosti, predlagatelj navodi da ispunjava traženi uvjet jer je spreman osnovati fond u iznosu od 90.000.000,00 kn polaganjem odgovarajućeg bankarskog jamstva. Navedeni iznos predlagatelj je obračunao prema iznosima iz čl. 391. st. 1. toč. (2) PZ-a, koji su Zakonom o izmjenama i dopunama PZ-a iz 2008. usklađeni s iznosima Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (Konvencija o ograničenju iz 1976.) koji je na snazi za Republiku Hrvatsku.<sup>7</sup>

Na temelju navedenog, predlagatelj je smatrao da su, prema PZ-u, ispunjeni svi uvjeti za ograničenje njegove odgovornosti za tražbine proizašle iz opisane nezgode te je predložio Sudu da usvoji njegov prijedlog i odobri mu osnivanje fonda ograničene odgovornosti u navedenom iznosu. Međutim, Sud u Splitu gore navedenim Rješenjem odbija prijedlog predlagatelja za osnivanjem fonda ograničene odgovornosti uz obrazloženje da je predlagatelj u svom prijedlogu pogrešno označio visinu iznosa ograničenja odgovornosti za koju je spreman ponuditi odgovarajuće bankarsko jamstvo. Prema mišljenju Suda nije bilo sporno da predlagatelj kao vlasnik i brodar broda *STI POPLAR* ima pravo koristiti povlasticu ograničenja odgovornosti za tražbine koje su nastale kao posljedica štetnog događaja u luci Ploče. Sud je, međutim, bio mišljenja da se u ovom slučaju radi o predmetu s međunarodnim elementom (brod ima stranu državnu pripadnost – Maršalskog otočja) pa se na pitanje ograničenja odgovornosti brodarka treba primijeniti Protokol iz 1996. koji je na snazi za Republiku Hrvatsku i Maršalsko otočje. Nadalje, Sud je posebno obrazložio da je u travnju 2012. godine na svom 99. zasjedanju Pravni odbor IMO-a (*International Maritime Organization* – IMO) postupkom prešutnog prihvata prihvatio prijedlog za povećanje iznosa ograničenja odgovornosti u pogledu tražbina zbog smrti i tjelesnih ozljeda te ostalih tražbina iz čl. 3. Protokola iz 1996. Tako povišeni iznosi objavljeni su u Rezoluciji usvojenoj na navedenom zasjedanju Pravnog odbora (IMO Rezolucija LEG.5(99), u daljnjem tekstu Rezolucija 2012.) koja je stupila

---

koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja. (toč. (c)).

<sup>7</sup> Čl. 32. Zakona o izmjenama i dopunama PZ-a iz 2008., NN br. 146/2008. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., NN-MU br. 2/1992, za RH stupila na snagu 1. 6. 1993. Protokol iz 1996., NN-MU br. 12/2005., za RH stupio na snagu 13. 8. 2008. Fond je iznosio 89.105.874,00 kn, ali je uvećan za kamate od dana nezgode do osnivanja fonda, što je sveukupno iznosilo 90.000.000,00 kn. Iznos je obračunat prema bruto-tonaži broda iz upisnog lista – 24.000 tona (čl. 391. st. 4. PZ-a).

na snagu 8. lipnja 2015. godine.<sup>8</sup> Slijedom toga, prema mišljenju Suda, predlagatelj je trebao svoj prijedlog za ograničenje odgovornosti temeljiti na odredbama Protokola iz 1996., uzimajući u obzir i prešutnim prihvatom povišene iznose. S obzirom da je predlagatelj svoj prijedlog temeljio na PZ-u, pogrešno je primijenio materijalno pravo te pogrešno označio visinu iznosa ograničenja za koji želi ponuditi polaganje bankarskog jamstva, a koji Sud nije mogao prihvatiti jer je pogrešno obračunat te se pravilnom primjenom materijalnog prava pokazuje znatno veći i iznosi 133.028.644,00 kn.

Predlagatelj je smatrao da nije dužan osnovati fond u skladu s povišenim iznosima iz Protokola iz 1996. s obzirom da Rezolucija iz 2012. godine u Republici Hrvatskoj kao stranci Protokola iz 1996. nije službeno objavljena pa nije ispunjen jedan od uvjeta iz čl. 141. st. 1. Ustava RH<sup>9</sup> koji određuje mjesto međunarodnih ugovora u pravnom poretku Republike Hrvatske (v. *infra* toč. 4. ovoga rada). Ipak, podnio je novi zahtjev u kojem je zatražio osnivanje fonda i ponudio bankarsko jamstvo u iznosu od 134.000.000,00 kn (osnovan iznos ograničenja uvećan za kamate od dana nastanka nezgode do dana osnivanja fonda) te mu je sud novim Rješenjem dozvolio osnivanje fonda ograničene odgovornosti za sve tražbine proizašle iz spomenutog štetnog događaju u luci Ploče.<sup>10</sup>

Prikazano Rješenje posebno je zanimljivo jer uz već poznata pitanja primjene konvencija i protokola kao pravnih izvora u hrvatskom pravnom sustavu, kao i usklađenosti Pomorskog zakonika s rješenjima unifikacijskih instrumenata koji su na snazi za Republiku Hrvatsku, po prvi put u sudskoj praksi postavlja pitanje primjene prešutnim prihvatom povišenih iznosa ograničenja odgovornosti brodara od strane hrvatskih sudova.

Valja naglasiti da je svrha osnivanja fonda ograničene odgovornosti da se njegovim osnivanjem vjerovnici u čiju korist je osnovan mogu iz njega namiriti, vodeći računa da je svaki tako osnovani fond na raspolaganju za isplate tražbina radi kojih se brodar može pozivati na ograničenje odgovornosti. Nakon osnivanja fonda ograničene odgovornosti vjerovnici tražbina za koje brodar odgovara ograničeno ne mogu se namiriti iz druge imovine vlasnika broda ili brodara pa je pitanje visine fonda važno pitanje u postupcima ograničenja

---

<sup>8</sup> Resolution LEG.5(99), Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1996 to the Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, IMO.LEG 99/WP.1, Annex 2.

<sup>9</sup> Ustav Republike Hrvatske, NN br. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 5/2014.

<sup>10</sup> Rješenje Trgovačkog suda u Splitu – 9.R1-103/2018 od 30. 8. 2018.

odgovornosti.<sup>11</sup> Vidjeli smo da je u prikazanom postupku ograničenja razlika između iznosa iz PZ-a (u to vrijeme usklađen s iznosima iz Protokola iz 1996.) i prešutnim prihvatom povišenih iznosa iz Protokola iznosila 44.000.000,00 kn. Zato je vrlo bitno da se prema pravu suda pred kojim je pokrenut postupak ograničenja odgovornosti pravilno odredi mjerodavan pravni izvor za procjenu korištenja povlastice ograničenja odgovornosti, što uključuje i pitanje visine fonda ograničene odgovornosti.

Zbog navedenog, cilj je ovoga rada analizirati postupak prešutnog prihvata kao jedan od načina izmjene i dopune IMO konvencija i protokola, kao i obvezu primjene tako usvojenih izmjena i dopuna za države stranke. Vjerujem da će navedena analiza poslužiti prilikom procjene i odlučivanja o visini ograničenja odgovornosti u nekim budućim postupcima ograničenja odgovornosti brodara ili pomorskog prijevoznika. Isto tako vjerujem da može poslužiti i nadležnim tijelima RH koji su dužni osigurati pravilnu primjenu međunarodnih ugovora koji ju obvezuju.

## 2. MEĐUNARODNA UNIFIKACIJA POMORSKOG PRAVA I NJEZINI REZULTATI

Međunarodna unifikacija (ujednačavanje) pomorskog prava nastoji ukloniti ili bar ublažiti razlike između pojedinih nacionalnih propisa koji reguliraju pomorski prijevoz i druge pomorske djelatnosti. S obzirom da je pomorstvo izrazito globalna gospodarska djelatnost, osnovna svrha unifikacije je omogućiti njegovo nesmetano odvijanje na način da se pojedina tehnička, ali i pravna pitanja, kao i određeni pravni odnosi koji nastaju u pomorstvu, reguliraju sadržajno istim ili sličnim pravnim izvorima. Ujednačavanjem pomorskog prava postiže se pravna sigurnost za sve sudionike pomorske plovidbe kao i njezine korisnike. Veliki broj međunarodnih organizacija (vladinih i nevladinih) bavi se unifikacijom pomorskog prava, ali nedvojbeno najdominantniju ulogu ima Međunarodna pomorska organizacija (IMO) kao specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda (UN) za pitanja pomorstva.<sup>12</sup> Od svog osnutka 1948. pa do danas

<sup>11</sup> Čl. 396. st. 3. PZ-a.

<sup>12</sup> Međunarodna pomorska organizacija osnovana je još 1948. godine (usvajanjem Konvencije o međunarodnoj pomorskoj organizaciji) pod nazivom Međunarodna pomorska konzultativna organizacija (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO), a nakon 1982. pod današnjim nazivom. Konvencija o osnivanju IMO-a stupila je na snagu 1958. godine, a godinu dana kasnije održana je prva Skupština na kojoj je IMO imenovan specijaliziranom organizacijom UN-a za pitanja pomorstva. Danas broji 174 države članice, među kojima je i Republika Hrvatska. U svom radu na unifikaciji pomorskog prava



IMO je usvojio veliki broj konvencija i protokola regulirajući sigurnost plovidbe, zaštitu ljudskih života na moru, sprječavanje onečišćenja mora, odgovornost i naknadu štete nastale obavljanjem pomorskog prijevoza te druga važna pomorskopravna pitanja. Značajna uloga IMO-a u kreiranju pomorskog prava još više dolazi do izražaja stupanjem na snagu Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982. godine koja u čl. 211. st. 1. poziva države da pravila i standarde vezane za sigurnost plovidbe i sprječavanje onečišćenja mora usvajaju na međunarodnoj razini i okviru *nadležne međunarodne organizacije*, upućujući na IMO.<sup>13</sup> Uz svoj osnovni cilj – osiguranje sigurne plovidbe i zaštite morskog okoliša, IMO je, vodeći računa o problemu onečišćenja okoliša općenito te klimatskim promjenama, proširio svoju misiju i na promicanje načela održivog razvoja te ekološku i energetske učinkovitosti u pomorstvu. Uz zakonodavnu djelatnost, IMO veliku pažnju posvećuje i pitanju implementacije i osnaženju usvojenih pravila i standarda, a sve u cilju njihove bolje prihvaćenosti i ujednačene primjene.<sup>14</sup>

Unifikaciju pomorskog prava IMO prvenstveno ostvaruje usvajanjem konvencija i protokola kao međunarodnih ugovora. Pod uvjetom da se ispune uvjeti za njihovo stupanje na snagu, konvencije i protokoli postaju obavezni za države koje su ih potvrdile. Ne treba zaboraviti da se unifikacija provodi i putem tzv. neobveznih instrumenata (*soft law*) kao što su smjernice, uputstva, pravila. Njihova primjena počiva na autonomiji volje stranaka pa nisu obvezujući instrumenti kao konvencije i protokoli koji su na snazi. Koju metodu unifikacije izabrati ovisi o području koje se unificira i svrsi koja se želi postići. Tako će se, na primjer, donošenje novih tehničkih standarda sigurnosti plovidbe ili sprječavanja onečišćenja, s ciljem primjene na što veći postotak svjetske trgovačke flote, uspješnije ostvariti usvajanjem konvencija i protokola. Međutim, za pojedina pitanja iz područja u kojima ne postoji unifikacijski instrument, ili postoji, ali njegova rješenja nisu sveobuhvatna, smjernice, uputstva ili pravila pokazali su se vrlo učinkovitim rješenjem (na primjer IMO set smjernica i uputstava za po-

---

IMO surađuje s velikim brojem međuvladinih organizacije (izdvajamo Konferenciju UN-a o trgovini i razvoju (UNCTAD), Komisiju UN-a za međunarodnu trgovinu (UNCITRAL), Međunarodnu organizaciju rada (ILO)), ali i brojnim nevladinim organizacijama i udruženjima čiji članovi obavljaju plovidbenu ili druge pomorske djelatnosti (Međunarodna broderska federacija (ISF), BIMCO, Međunarodno udruženje brodara). Posebno treba spomenuti ulogu Međunarodnog pomorskog odbora (Comité Maritime International – CMI), koji se prvi počeo baviti unifikacijom pomorskog prava, a danas kao konzultant IMO-a aktivno sudjeluje u izradi odgovarajućih unifikacijskih instrumenata.

<sup>13</sup> Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., NN-MU br. 9/2000.

<sup>14</sup> Resolution A.1110(30) adopted on 6 December 2017, Strategic Plan for the Organization for the six-year period 2018 to 2023.

stupanje brodova u slučaju piratskih napada, rješavanje pitanja posade u slučaju pomorskih nezgoda ili napuštanja broda i dr.).<sup>15</sup>

Stup pravne regulative kojim IMO nastoji ostvariti svoju glavnu misiju – “sigurnost plovidbe i čišća mora” čine SOLAS, MARPOL, STCW i ML konvencija.<sup>16</sup> Navedene konvencije primjenjuju se na oko 98% svjetske trgovačke flote. Uz navedene, IMO je usvojio i druge važne konvencije iz područja sigurnosti plovidbe, sprječavanja onečišćenja mora i sigurnosne zaštite brodova (Konvencija o spašavanju, Konvencija o pravilima o izbjegavanju sudara na moru, Konvencija o uklanjanju podrtina, Konvencija o nadzoru i upravljanju balastnim vodama i dr.). U okviru imovinskopravne problematike, uz već spomenute konvencije koje reguliraju opće ograničenje odgovornosti brodara, svakako treba spomenuti konvencije o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike i prtljagu (Atenski sustav). Poseban unifikacijski uspjeh postigle su konvencije kojima se reguliraju posebni međunarodnopravni režimi odgovornosti za onečišćenje mora s brodova (CLC/Fund konvencije, Bunker konvencija).<sup>17</sup>

## 2.1. Izmjene i dopune osnovnih IMO konvencija

Prateći razvoj i prilagođavajući se uvjetima suvremenog pomorskog prijevoza većina IMO konvencija je mijenjana i dopunjavana u više navrata usvajanjem protokola o izmjenama i dopunama osnovne konvencije. Za izmjene i dopune odredbi priloga ili dodataka konvencija koje reguliraju sigurnost plovidbe, sprječavanje onečišćenja mora i druga tehnička pitanja koristi se postupak izričitog prihvata (*explicit acceptance*), a od 1970-ih godina i postupak prešutnog prihvata

---

<sup>15</sup> Revised Interim Recommendations for Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area, MSC.1/circ.1406/Rev.1; Resolution A.931(22) adopted on 29 November 2001, Guidelines on Shipowners’ Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death of Seafarers; Resolution A.930(22) adopted on 29 November 2001, Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers i dr.

<sup>16</sup> SOLAS 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea – *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru*); MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 thereto – *Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora 73/78*); STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 as amended – *Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje potvrda i vršenje brodske straže pomoraca 1978.*); ML (Maritime Labour Convention – *Konvencija o radu pomoraca*).

<sup>17</sup> Sveobuhvatan popis IMO konvencija i protokola v. na mrežnim stranicama IMO-a, [www.imo.org](http://www.imo.org), STATUS OF IMO TREATIES – *Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions.*



(*tacit acceptance*). Navedeni postupci reguliraju način predlaganja i prihvaćanja izmjena i dopuna konvencija bez sazivanja diplomatskih konferencija i provođenja posebnog postupka potvrđivanja ili ratifikacije izmjene ili dopune kao što se to traži kada se konvencija mijenja putem protokola kao zasebnog međunarodnog ugovora (tzv. *unratified treatments*).<sup>18</sup> Postupak prešutnog prihvata, uz izmjene i dopune tehničkih standarda IMO konvencija, koristi se i za izmjene odredbi o iznosima ograničenja odgovornosti iz konvencija koje reguliraju sustave odgovornosti brodara i pomorskog prijevoznika (v. *infra* pod 2.1.2. i 2.1.3.). Značajno je pridonio unifikacijskim postignućima IMO-a i omogućio da brzo reagira na tehnološke, ekološke i druge zahtjeve suvremenog pomorskog prijevoza, ili, kada su u pitanju sustavi odgovornosti brodara ili pomorskog prijevoznika, da iznose ograničenja periodično revidira, uzimajući u obzir promjene u novčanim vrijednostima i iskustva s nezgodama, odnosno odštetnim zahtjevima. Uz to, unio je predvidljivost u postupak izmjena i dopuna konvencija i protokola i znatno ograničio mogućnost stavljanja rezervi na nove unifikacijske standarde i rješenja.<sup>19</sup>

### 2.1.1. Razlozi uvođenja postupka prešutnog prihvata

Osnovni razlog uvođenja prešutnog prihvata kao načina izmjena i dopuna konvencija jest dugotrajnost usvajanja i stupanja na snagu protokola kao instrumenta izmjene ili dopune osnovne konvencije. Vremenski period koji je u prosjeku potreban da predložena nova rješenja sadržana u protokolima o izmjenama osnovnih konvencija stupe na snagu razlog je da ona protekom vremena postaju zastarjela i za većinu država neprihvatljiva. U nekim slučajevima usvojeni protokoli nikad ne ispune tražene uvjete stupanja na snagu. U nastojanjima da nova unifikacijska rješenja ipak zažive, IMO je u pojedinim područjima reguliranja morao sazivati nove diplomatske konferencije i usvajati nove protokole. Na primjer, uz sve prednosti novih rješenja koja su nudili, Protokoli iz 1984. na CLC/Fund 69/71 sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem nikad nisu stupili na snagu, jer ih SAD i Japan nisu potvrdili. Zbog toga je trebalo izmijeniti uvjete

---

<sup>18</sup> Hathaway, O. A.; Nix, H.; Sanghvi, S.; Solow, S., *Tacit Amendments*, str. 1-24, dostupno na <https://law.yale.edu/sites/default/files/documents/pdf/cglc/TacitAmendments.pdf> (zadnji put posjećeno 22. srpnja 2020.). U radu se kao poseban način izmjene međunarodnih ugovora, za koje također nije potrebno provoditi poseban postupak potvrđivanja, analiziraju i tzv. *executing agreements* (*izvršivi ugovori*) koji, na primjer u američkom pravu, daju ovlast predsjedniku da na savjet i uz suglasnost Senata sklapa i mijenja ugovore, te tako izmijenjeni ugovori automatski postaju dijelom američkog prava.

<sup>19</sup> Henry, C. E., *The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organization in International Legislation*, Palgrave Macmillan, 1985, str. 71-72.

stupanja na snagu pa je IMO 1992. sazvao diplomatsku konferenciju na kojoj su usvojeni novi Protokoli koji sadržavaju ista rješenja kao i Protokoli iz 1984., osim izmijenjenih uvjeta za stupanje na snagu.<sup>20</sup> Protokoli iz 1992. stupili su na snagu 1996. godine, što znači da se na nova rješenja, među kojima je bilo i znatno povišenje granica odgovornosti brodovlasnika i IOPC Fonda za onečišćenje mora uljem, trebalo čekati 12 godina. Ni Protokol iz 1990. godine na Atensku konvenciju iz 1974., koji je značajno povisio granice odgovornosti pomorskog prijevoznika za povrede tjelesnog integriteta putnika, nikad nije stupio na snagu. Povišene granice odgovornosti prijevoznika, kao i druga nova rješenja u okviru pomorskog prijevoza putnika i prtljage morem usvojena su Protokolom iz 2002. na Atensku konvenciju iz 1974. koji je stupio na snagu 2014., ponovo nakon 12 godina.<sup>21</sup>

Uz navedeno, protokol predstavlja zaseban međunarodni ugovor, što podrazumijeva i posebne uvjete stupanja na snagu, a time i novi krug država koje su njime pristale biti obvezane. U nekim područjima reguliranja osnovna konvencija se mijenja i dopunjava u nekoliko navrata pa imamo više protokola o izmjenama i dopunama iste konvencije, a ovisno o prihvaćenosti pojedinog protokola stvaraju se različite grupe država stranaka osnovne konvencije i pojedinih protokola. To svakako ne pridonosi postizanju unificiranih rješenja. Države članke osnovne konvencije, koja se mijenja protokolom, u nekim slučajevima uopće ne prihvate protokol, dok njegove članke postaju države koje uopće nisu članke osnovne konvencije. Tako, na primjer, glede vezanosti Konvencijom o ograničenju odgovornosti iz 1976. i Protokola iz 1996. imamo tri grupe država stranaka – 56 država stranaka Konvencije iz 1976., koje nisu članke Protokola iz 1996., 13 država stranaka Protokola iz 1996., koje su otkazale Konvenciju iz 1976., kao i 61 državu stranku Konvencije iz 1976. i Protokola iz 1996.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Više o trećoj izmjeni sustava odgovornosti 1969/1971 v. Ćorić, D., *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete za slučaj onečišćenja mora uljem*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti – Jadranski zavod, Zagreb, 2002., str. 112-116.

<sup>21</sup> O novinama Protokola iz 2002. detaljnije v. Pospišil Miler, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 43, br. 158, 2004., str. 227-262.

<sup>22</sup> Podaci prema STATUS OF IMO TREATIES, *op. cit.* bilj. br. 17, str. 383 i 394. Tako i kod prijevoza stvari morem samo glede obvezatnosti Haških pravila i izmjena učinjenih Visbijskim i SDR Protokolom postoje tri grupe država. Dodatan problem kod postizanja ujednačenosti rješenja predstavlja činjenica da u nekim područjima reguliranja imamo dvije ili više osnovnih konvencija. Detaljnije o tome v. Marin, J., *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 46, br. 161, 2007., str. 91-111.

Prepreka za brže usvajanje i stupanje na snagu IMO tehničkih standarda bio je pak postupak izričitog prihvata. SOLAS verzija iz 1960., koja je stupila je na snagu 1965., do 1973. godine se mijenjala i dopunjavala gotovo svakih godinu dana (1966., 1967., 1968., 1971. i 1973.), ali osim izmjene iz 1973. nijedna od prethodnih izmjena nije ispunila uvjete za stupanje na snagu. Razlog je bio upravo postupak iz čl. IX.(d) SOLAS-a iz 1960. prema kojem je predložena izmjena stupala na snagu za sve države ugovornice protekom godine dana nakon što je **izričito** prihvatiti 2/3 država ugovornica Konvencije.<sup>23</sup> Prema čl. 29(2) Konvencije o teretnim linijama iz 1966. izmjena ili dopuna stupala je na snagu godinu dana nakon što je **izričito** prihvate sve države ugovornice.<sup>24</sup>

Problem je izričitog prihvata bio u tome što su države ugovornice predugo ili uopće nisu ispitivale predložene izmjene i dopune tehničkih standarda ili su pak uvjetovale njihovo prihvaćanje tek po prihvaćanju od strane drugih država. Uz to, broj država ugovornica SOLAS konvencije s vremenom se povećao pa je postalo teže ispuniti uvjet za stupanje na snagu predložene izmjene ili dopune SOLAS-a (izričiti prihvati 2/3 država ugovornica) nego onaj propisan za stupanje na snagu same SOLAS konvencije.<sup>25</sup>

### 2.1.2. *Opt-out prešutni prihvati*

S ciljem da ubrzaju usvajanje i stupanje na snagu izmjena i dopuna tehničkih standarda SOLAS-a i drugih konvencija usvojenih pod okriljem IMO-a, Pravni odbor i Odbor za pomorsku sigurnost u razdoblju od 1972.-1973. izradili su studiju i predložili prešutni prihvat kao jedan od načina izmjene ili dopuna pojedinih odredbi ili priloga IMO tehničkih konvencija.<sup>26</sup>

Obrnuto od izričitog prihvata, prema kojem se izmjena ili dopuna konvencije smatra usvojenom tek kada je izričito prihvatiti određeni broj (ili sve) države

<sup>23</sup> Čl. IX(d) SOLAS 1960 navodi: "Bilo koja izmjena dostavljena državama ugovornicama na prihvaćanje stupit će na snagu za sve države ugovornice, osim za one koje prije njihova stupanja na snagu izjave da ne prihvaćaju izmjenu, 12 mjeseci nakon dana kad je izmjena ili dopuna prihvaćena od 2/3 država ugovornica, uključujući 2/3 država ugovornica prisutnih u IMO Odboru za sigurnost plovidbe".

<sup>24</sup> Isto, čl. 18(3) Međunarodne konvencije o baždarenju iz 1969. godine.

<sup>25</sup> Shi, L., Successful Use of the Tacit Acceptance Procedure to Effectuate Progress in International Maritime Law, *U.S.F. Maritime Law Journal*, Vol. 11, No. 2, 1999, str. 307.

<sup>26</sup> Resolution A.293(VIII) adopted on 20 November 1973, Amendment Procedures for Conventions of which IMCO is Depositary. O razmatranjima u svezi uvođenja prešutnog prihvata u okviru IMO Odbora za sigurnost plovidbe i Pravnog odbora v. Adede, A. O., Amendment Procedures for Conventions with Technical Annexes: The IMCO Experience, *Virginia Journal of International Law*, Vol. 17, Issue 2, 1977, str. 202.

ugovornice, te stupa na snagu protekom dodatnog vremenskog perioda od datuma kad je postignut potreban broj prihvata, predložena izmjena ili dopuna u skladu s prešutnim prihvatom smatra se usvojenom kada je prihvati odgovarajući odbor IMO-a i dostavlja se državama ugovornicama na razmatranje. Izmjena stupa na snagu protekom određenog vremena propisanog u konvenciji, osim ako određeni broj država ugovornica u zadanom vremenu izjavi protivljenje predloženoj izmjeni ili dopuni i tako *blokira* njezino stupanje na snagu (tzv. *blocking minority*). Postupak prešutnog prihvata uveden je 1972. kao model izmjene i dopune u konvenciju COLREG,<sup>27</sup> godinu dana kasnije u MARPOL, a potom i u novi tekst SOLAS-a iz 1974.<sup>28</sup> na čije se izmjene prvi put i primijenio. Naime, izmjene SOLAS-a iz 1974. usvojene 1. rujna 1981. na Odboru za pomorsku sigurnost dostavljene su svim državama ugovornicama na razmatranje i trebale su stupiti na snagu 1. rujna 1984., osim ako do tog datuma 1/3 država ugovornica ili države ugovornice kojih ukupna trgovačka flota iznosi najmanje 50% bruto tonaže svjetske trgovačke flote izjave protivljenje, prema tome koji se od navedenih uvjeta prije ispuni. S obzirom da IMO nije zaprimio nijedan prigovor, izmjene su na gore navedeni datum stupile na snagu.

Isti ili sličan model prešutnog prihvata koriste i druge IMO konvencije koje reguliraju pitanja sigurnosti plovidbe, sprječavanje onečišćenja mora i druga tehnička pitanja. Koristi se samo za prijedloge izmjena i dopuna tehničkih pravila i standarda sadržanih u prilogima ili dodacima priloga tih konvencija. Odredbe općeg dijela konvencija (i nekih priloga ili poglavlja) mogu se izmijeniti samo putem Konferencije država ugovornica ili postupkom izričitog prihvata.<sup>29</sup>

Prijedlog za izmjenu ili dopunu putem prešutnog prihvata može podnijeti bilo koja država ugovornica, a putem IMO-a dostavlja se svim državama ugovornicama i to najmanje 6 mjeseci prije razmatranja odboru koji je u tekstu osnovne konvencije naveden kao odbor koji odlučuje o usvajanju predložene

---

<sup>27</sup> Čl. VI COLREG 1972. (izmjena i dopuna stupa na snagu 10 mjeseci nakon što je usvojio 2/3 država ugovornica na zasjedanju odgovarajućeg odbora IMO-a, osim ako propisani broj država ugovornica ne izjavi da ne prihvaća usvojenu izmjenu i dopunu). Isto tako čl. 16(2)(f) MARPOL 1973.

<sup>28</sup> IMO je 1974. na diplomatskoj konferenciji u Londonu usvojio novi tekst SOLAS-a koji je sadržavao tekst iz 1960., sa svim izmjenama koje nisu stupile na snagu. Novi tekst SOLAS konvencije sadrži i odredbu o izmjenama i dopunama putem postupka prešutnog prihvata – čl. 8(b) SOLAS. Više Focus in IMO, October 1998, SOLAS: the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

<sup>29</sup> Čl. 8(b)(VI)(1) SOLAS konvencije navodi da izmjene osnovnih odredbi Konvencije kao i poglavlja I, koje se odnosi na nadzor države luke glede operativnih zahtjeva, stupaju na snagu šest mjeseci nakon što ih prihvate dvije trećine država stranaka (izričiti prihvati). Isto tako čl. 16(2)(f)(i) MARPOL.

izmjene ili dopune. Za konvencije iz područja sigurnosti plovidbe i sprječavanja onečišćenja to su u pravilu Odbor za pomorsku sigurnost i Odbor za morski okoliš. Na zasjedanju odbora na kojem se odlučuje o predloženim izmjenama mogu sudjelovati sve države ugovornice, bez obzira jesu li članice IMO-a ili nisu (prošireni sastav odbora)<sup>30</sup>, a predložena izmjena se mora usvojiti dvotrećinskom većinom država koje su prisutne i glasaju u tako proširenom odboru, uz uvjet da bar jedan postotak država ugovornica konvencije o čijoj se izmjeni raspravlja bude prisutan u vrijeme glasanja.<sup>31</sup>

Predložena izmjena ili dopuna smatrat će se prihvaćenom na kraju razdoblja kojeg će odrediti odbor u vrijeme njezina usvajanja, koje ne smije biti kraće od 12 mjeseci (prema MARPOL-u 10 mjeseci) osim ako u tom razdoblju IMO ne zaprimi prigovor najmanje jedne trećine država ugovornica ili država kojih ukupna trgovačka flota iznosi najmanje 50% bruto tonaže svjetske trgovačke flote, prema tome koji je od navedenih uvjeta ispunjen. Važno je istaknuti da države u okviru zadanog vremena mogu razmotriti predložene izmjene ili dopune u svojim nacionalnim tijelima i podnijeti prigovor na njihovo prihvaćanje (*opt-out*). Ako izmjena stupi na snagu, neće se primjenjivati na države koje su pravodobno izjavile prigovor.<sup>32</sup> Međutim, to ne znači da će brodovi tih država imati povoljniji tretman pri nadzoru odnosno pregledu koji provode države luke prema Pariškom memorandumu ili nekim drugim regionalnim sporazumima o nadzoru države luke. Naime, inspektori država luka pregledavaju standarde iz konvencija, kao i njihovih izmjena i dopuna, koje su na snazi za odnosnu državu luku, neovisno o tome da li brod koji se nalazi u njihovoj luci vije zastavu države koja je izjavila

<sup>30</sup> Sjednice IMO Odbora za pomorsku sigurnost kao i Pravnog odbora na kojima se raspravlja i odlučuje o usvajanju predloženih izmjena ili dopuna konvencije ili protokola održavaju se u proširenom sastavu, što znači da na tim sjednicama mogu sudjelovati države ugovornice konvencije o čijoj izmjeni se odlučuje, bez obzira jesu li ili nisu istodobno i članice IMO-a. Naime, svaki se prijedlog izmjene mnogostranog ugovora u odnosima između svih stranaka mora notificirati svim državama ugovornicama i svaka od njih ima pravo sudjelovati u odlučivanju o tome što treba poduzeti na temelju tog prijedloga i sudjelovati u pregovorima i u sklapanju svakog sporazuma o izmjeni ugovora (čl. 40. st. 2. Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora). Inače, do 1975., kada je to ukinuto (IMCO Assembly Resolution A.315 (ES.V.)), Odbor za pomorsku sigurnost imao je ograničen broj predstavnika država članica koje je birala Skupština IMO-a među državama članicama koje predstavljaju jake brodarske države i imaju značajan utjecaj na svjetsko pomorstvo. Međutim, kako postupak prešutnog prihvata ovlašćuje odgovarajući IMO odbor da razmotri i usvoji predložene izmjene ili dopune konvencije ili protokola, onda taj odbor ne može imati ograničeni sastav, jer bi onemogućio državama ugovornicama ugovora o čijoj se izmjeni raspravlja da sudjeluju u raspravi i glasanju povodom njezinog usvajanja.

<sup>31</sup> Čl. 8(b)(i-v) SOLAS, čl. 16(2) MARPOL, čl. VI COLREG.

<sup>32</sup> Čl. 8(b)(VII)(2) SOLAS, čl. 16(2)(f) MARPOL.

prigovor na izmjenu nekog tehničkog standarda iz konvencije čija se primjena nadzire.<sup>33</sup> Nadzor države luke znatno je utjecao na prihvaćanje svih novih tehničkih standarda i u velikoj mjeri pridonio uklanjanju ispodstandardnih brodova iz plovidbe. Mnogobrojne, prešutnim prihvatom usvojene izmjene i dopune IMO tehničkih standarda SOLAS-a, MARPOL-a i drugih konvencija u pravilu stupaju na snagu bez prigovora.<sup>34</sup>

Države koje su u zadanom vremenu propustile iskoristiti mogućnost i izjasniti se o predloženim izmjenama dužne su ih primjenjivati.

### 2.1.3. Obvezujući prešutni prihvati

Postupak prešutnog prihvata, osim u IMO tehničkim konvencijama, kao što sam već navela, koristi se i za izmjene budućih iznosa odgovornosti brodara ili pomorskog prijevoznika.

Protokolom iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju iz 1976. postupak prešutnog prihvata uveden je u sustav općeg ograničenja odgovornosti brodara za pomorske tražbine. Na osnovi tog postupka, kada se tekst Konvencije iz 1976. kako je izmijenjen Protokolom iz 1996. mijenja isključivo s ciljem izmjena granica odgovornosti, za takve izmjene više nije potrebno sazivati Konferenciju država stranaka.<sup>35</sup>

Prema čl. 8. st. 1.- 4. Protokola iz 1996. postupak izmjena granica se pokreće prijedlogom barem polovice (ali nikako manje od šest) država stranaka. Na sjednici Pravnog odbora na kojoj se odlučuje o takvoj izmjeni mogu sudjelovati sve države ugovornice, bez obzira jesu li članice IMO-a ili nisu (prošireni sastav odbora). Izmjena se mora usvojiti dvotrećinskom većinom država ugovornica koje su prisutne i glasaju u tako proširenom Pravnom odboru, uz uvjet da bar polovica država ugovornica Protokola bude prisutna u vrijeme glasovanja. O izmjeni usvojenoj na sjednici Pravnog odbora Glavni tajnik IMO-a obavještava sve države ugovornice Protokola. Ako u roku od 18 mjeseci od dana obavijesti najmanje jedna četvrtina država ugovornica priopći Glavnom tajniku da ne prihvaćaju izmjenu, ona će biti odbijena i bez učinka. Ako se to ne dogodi, smatrat će se da je izmjena usvojena. Tako usvojena izmjena stupa na snagu nakon protoka daljnjeg roka od 18 mjeseci i obvezna je za sve države stranke Protokola iz

---

<sup>33</sup> Točka 2.3. i 2.4. Pariškog memoranduma o nadzoru države luke, također IMO Rezolucija A.787(19).

<sup>34</sup> STATUS OF IMO TREATIES, *op. cit.*, bilj. br. 17.

<sup>35</sup> Čl. 21. Konvencije iz 1976. predviđa obvezno sazivanje Konferencije za izmjene iznosa ograničenja.



1996., uključujući i države koje su se protivile predloženom povišenju, pod uvjetom da nisu otkazale Protokol (*binding tacit acceptance*). Naime, državama koje se ne slažu s usvojenom izmjenom preostaje jedino otkazati Protokol u skladu s čl. 12. st. 1. i 2. i to najmanje šest mjeseci prije stupanja takve izmjene na snagu, inače ih izmjene obvezuju. Otkazivanje Protokola proizvodi učinak s datumom kada izmjena stupa na snagu.<sup>36</sup> Protokol regulira i obvezu primjene prešutnim prihvatom povišenih iznosa u pogledu država koje postanu stranke Protokola u vrijeme razmatranja prijedloga za povišenjem, kao i za one koje Protokol potvrde nakon što su povišeni iznosi stupili na snagu.<sup>37</sup>

Nadalje, Protokol u čl. 8. st. 5. i 6. sadrži uvjete i kriterije koje Pravni odbor mora uzeti u obzir kada odlučuje o prijedlogu za izmjenu ograničenja. Treba svakako razmotriti iskustvo s nezgodama, posebice iznos štete koja potječe od njih, promjene u novčanim vrijednostima i učinak predložene izmjene na troškove osiguranja.

Prijedlog za izmjenu ne može se podnijeti prije proteka roka od pet godina od dana stupanja na snagu prethodne izmjene, a povišenje granica ne može biti veće od 6% godišnje od iznosa granica utvrđenih samim Protokolom. Uz to, granice odgovornosti mogu se povisiti do iznosa koji odgovara granicama utvrđenim Protokolom, pomnoženima s tri.<sup>38</sup>

Treba voditi računa da iznosi općeg ograničenja odgovornosti kao i svako njihovo povećanje izravno utječu i na međunarodne sustave odgovornosti vlasnika broda ili brodarka koji ne propisuju posebne iznose ograničenja već upućuju na primjenu općeg ograničenja odgovornosti – na primjer Bunker konvencija iz 2001. ili Konvencija o vađenju podrtina iz 2007.<sup>39</sup> Isto tako i EU Direktiva 2009/20 o osiguranju odgovornosti vlasnika broda za pomorske tražbine zahtijeva da svi brodovi preko 300 BRT koji viju zastavu države članice EU kao i oni koji uplovljavaju u europske luke imaju potvrdu o sklopljenom osiguranju ili nekom

---

<sup>36</sup> Čl. 8. st. 9. Protokola iz 1996.

<sup>37</sup> U skladu sa stavkom 10. Protokola iz 1996. kada je izmjena za povišenjem iznosa odgovornosti usvojena, ali rok od osamnaest mjeseci za njezin prihvrat još nije protekao, država koja u tom razdoblju postane država stranka Protokola iz 1996. bit će vezana izmjenom ako ona stupi na snagu. Država koja postane država stranka nakon proteka toga razdoblja bit će vezana prihvaćenom izmjenom. U navedenim slučajevima država će biti vezana izmjenom od trenutka njezina stupanja na snagu ili od trenutka kada Protokol iz 1996. stupi na snagu u pogledu te države, ako je to kasnije.

<sup>38</sup> Čl. 8. st. 6. Protokola iz 1996.

<sup>39</sup> Čl. 6. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim gorivom iz 2001. (NN-MU br. 9/2006), čl. 10(2) Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. (NN-MU br. 3/2012).

drugom financijskom jamstvu, a iznos osiguranja vezuje za iznose ograničenja iz Protokola iz 1996.<sup>40</sup>

Pitanje naknade štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim gorivom bio je povod prvoj izmjeni iznosa ograničenja iz Protokola iz 1996. Nezgoda broda *Pacific Adventure* koja se dogodila u ožujku 2009. godine prouzročila je znatno onečišćenje jugoistočne obale Australije. Australija je stranka Bunker konvencije, koja je za nju stupila na snagu u lipnju 2009., a stranka je i Protokola iz 1996. od njegova stupanja na snagu, odnosno od 2004. godine. Bez obzira što Bunker konvencija u vrijeme nezgode nije bila na snazi za Australiju, fond ograničene odgovornosti vlasnika broda osnovan je u skladu s Protokolom iz 1996. Međutim, pokrivao je samo polovicu troškova čišćenja.<sup>41</sup> Smatrajući da iznosi općeg ograničenja nisu dostatni da uz sve štete pokriju još i štete zbog onečišćenja pogonskim gorivom, te da je od stupanja na snagu Protokola na međunarodnoj razini došlo do promjene u novčanim vrijednostima, Australija je u srpnju 2009., uz podršku polovice država stranaka Protokola, pokrenula prijedlog za povišenjem iznosa ograničenja, koji je prihvaćen na 99. zasjedanju Pravnog odbora održanom 8. travnja 2012. (Rezolucija iz 2012.).<sup>42</sup> Prešutnim prihvatom iznosi su povećani za 51% u odnosu na one iz Protokola iz 1996. dok su iznosi ograničenja iz čl. 7. u pogledu smrti i tjelesne ozljede putnika ostali neizmjenjeni i iznose 175.000 PPV-a.

U skladu s prihvaćenim povišenjem čl. 3. Protokola izmijenjen je kako slijedi:

**a) U pogledu tražbina zbog smrti ili tjelesnih ozljeda, pozivanje na**

“2 milijuna PPV-a” mijenja se u “3,02 milijuna PPV-a”;

“800 PPV-a” mijenja se u “1.208 PPV-a”;

“600 PPV-a” mijenja se u “906 PPV-a”;

“400 PPV-a” mijenja se u “604 PPV-a”;

**b) U pogledu ostalih tražbina, pozivanje na**

“1 milijun PPV-a” mijenja se u “1,51 milijun PPV-a”;

“400 PPV-a” mijenja se u “604 PPV-a”;

---

<sup>40</sup> Direktiva 2009/20/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine, SL L 131, 28. 5. 2009., čl. 4. st. 3.

<sup>41</sup> Detaljnije o razlozima i razmatranjima u svezi s povišenjem iznosa v. Pospišil Miler, M., Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 51, br. 166, 2012., str. 227-255.

<sup>42</sup> IMO Rezolucija LEG.5(99) od 19. 4. 2012.

“300 PPV-a” mijenja se u “453 PPV-a”;

“200 PPV-a” mijenja se u “302 PPV-a”.

Nakon usvajanja na Pravnom odboru, prijedlog je upućen državama strankama na razmatranje. S obzirom da u roku od 18 mjeseci **niti jedna država stranka** nije izjavila protivljenje predloženom povećanju iznosa ograničenja, protekom daljnjih 18 mjeseci stupili su na snagu 8. lipnja 2015. godine i od tog datuma sve države stranke Protokola iz 1996. dužne su ih primjenjivati.<sup>43</sup>

Kao i Protokol iz 1996., postupak prešutnog prihvata isključivo za izmjene budućih iznosa odgovornosti predviđaju i drugi međunarodni sustavi izvanugovorne i ugovorne odgovornosti vlasnika broda ili brodarka, odnosno pomorskog prijevoznika. Još prije uvođenja u sustav općeg ograničenja odgovornosti uveden je i u novi CLC/Fund sustav odgovornosti za onečišćenja mora uljem iz 1992.<sup>44</sup> Samo nekoliko godina nakon stupanja na snagu sustava iz 1992. (stupio je na snagu 1996.) dvije velike tankerske nezgode (*Nakhodka*, Japan 1997. i *Erika*, Francuska 1999.) potaknule su prvo povećanje iznosa odgovornosti vlasnika broda i IOPC Fonda. Visina štete za onečišćenje mora u tim je nezgodama premašila maksimalnu svotu odgovornosti iz novog konvencijskog sustava te ukazala na razmjere štete zbog onečišćenja mora u slučaju velikih pomorskih nezgoda. Pravni odbor IMO-a na svojoj 82. sjednici održanoj od 16. do 20. listopada 2000. u skladu s postupkom prešutnog prihvata iz čl. 15. CLC Protokola 1992. i čl. 33. Fund Protokola 1992. usvojio je prijedlog za povišenje iznosa odgovornosti vlasnika broda i IOPC Fonda te ga dostavio državama strankama na razmatranje. Kako u periodu od 18 mjeseci (do 1. svibnja 2002.) niti jedna država stranka nije izjavila prigovor na predloženo povišenje, protekom dodatnih 18 mjeseci novi iznosi ograničenja stupili su na snagu 1. studenog 2003.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Podatak prema STATUS OF IMO TREATIES, *op. cit.*, bilj. br. 17, str. 403.

<sup>44</sup> Čl. 15. st. 7. i 8. CLC Protokola iz 1992. i čl. 33. Fund Protokola iz 1992.

<sup>45</sup> IMO Rezolucija LEG.1(82) i Rezolucija LEG.2(82) usvojene 18. listopada 2000. Vidi Ćorić, D., Najnovije izmjene međunarodnog sustava građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 41, br. 156, 2002., str. 3-12. LEG.1 Rezolucijom (82) članak 6(1) CLC Protokola iz 1992. mijenja se kako slijedi: pozivanje na “3 milijuna PPV-a” mijenja se u “4.510.000 PPV-a”; pozivanje na “420 PPV-a” mijenja se u “631 PPV-a”; pozivanje na “59,7 milijuna PPV-a” mijenja se u “89.770.000 PPV-a”. LEG.2 Rezolucijom (82) članak 6(3) IOPC Fund Protokola iz 1992. mijenja se kako slijedi: pozivanje u st. 4(a) na “135 milijuna PPV-a” mijenja se u “203.000.000 PPV-a”; pozivanje u stavku 4(b) na “135 milijuna PPV-a” mijenja se u “203.000.000 PPV-a”; pozivanje u st. 4(c) na “200 milijuna PPV-a” mijenja se u “300.740.000 PPV-a”. Tekstovi Rezolucija objavljeni su u Pomorskom glasniku – Međunarodni sustavi odgovornosti za onečišćenje mora uljem, biblioteka Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, Zagreb, 2006.

Novi sustav odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika prema Atenskoj konvenciji iz 2002. također predviđa postupak prešutnog prihvata za izmjenu budućih iznosa odgovornosti.<sup>46</sup> Jednostavniji postupak izmjene iznosa ograničenja prihvaćen je i u konvencijama koje reguliraju odgovornost prijevoznika u drugim granama prijevoza. Tako su redaktori Konvencije o ujednačavanju nekih pravila za međunarodni zračni prijevoz iz 1999. godine (Montrealska konvencija)<sup>47</sup> uvidjeli potrebu za kontinuiranom revizijom limita prijevoznikove odgovornosti utvrđujući u samoj Konvenciji preciznu metodu po kojoj će se ta revizija provoditi. Prema čl. 24. Montrealske konvencije predviđa se usklađivanje limita prijevoznikove odgovornosti s inflatornim kretanjima, i to svakih pet godina. Ako revizija zaključi da je faktor inflacije prerastao 10%, Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (*International Civil Air Organization* – ICAO) kao depozitar obavještava države stranke o reviziji ograničenja odgovornosti. Bilo koja takva revizija stupa na snagu šest mjeseci nakon što su obaviještene države stranke. Ako u roku od tri mjeseca nakon izvješćivanja država stranaka većina država stranaka izrazi svoje neslaganje, revizija neće stupiti na snagu i depozitar upućuje predmet na sjednicu država stranaka. U protivnome, ICAO odmah izvješćuje sve države stranke o stupanju na snagu svake revizije. U skladu s navedenim, iznosi odgovornosti zračnog prijevoznika već su u dva navrata revidirani, a posljednja revizija je stupila na snagu 28. 12. 2019. godine.<sup>48</sup>

### 3. PRIGOVORI NA POSTUPAK PREŠUTNOG PRIHVATA

Iz gore navedenog prikaza proizlazi da većina IMO konvencija kao jedan od načina izmjena i dopuna konvencija usvojenih pod njezinim okriljem predviđa postupak prešutnog prihvata koji ovlašćuje IMO-ov odgovarajući odbor da razmotri i usvoji predloženu izmjenu ili dopunu određene konvencije te ju dostavi svim državama strankama sa zahtjevom da se u određenom vremenskom periodu o njoj očituju. Izmjena ili dopuna stupa na snagu protekom zadanog vremena uz pristanak određenog broja država, a razlikuje se po tome da li prihvaćane

---

<sup>46</sup> Čl. 23. Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974., NN-MU br. 2/2013.

<sup>47</sup> Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz iz 1999. (Montrealska konvencija), NN-MU br. 9/2007.

<sup>48</sup> Izmijenjeni iznosi od 28. 12. 2019. – čl. 21. “113.100 PPV-a” mijenja se u “128.821 PPV-a”, čl. 22(1) “4.694 PPV-a” mijenja se u “5.346 PPV-a”, čl. 22(2) “1.131 PPV-a” mijenja se u “1.288 PPV-a”, čl. 22(3) “19 PPV-a” mijenja se u “22 PPV-a”. V. ICAO mrežne stranice.

izmjene i dopune obvezuju i države koje su se protivile predloženoj izmjeni ili dopuni ili ne. Kod tzv. *opt-out* postupka prešutnog prihvata, koji IMO koristi kod tehničkih konvencija, države koje pravodobno izjave svoje protivljenje, pod uvjetom da izmjena stupi na snagu, nisu je u obvezi primjenjivati. Za razliku od toga, kod konvencija koje koriste prešutni prihvata za periodično povišenje iznosa ograničenja koristi se tzv. obvezujući (*binding*) prešutni prihvata, pa su prihvaćeno povišenje iznosa ograničenja odgovornosti, po njegovu stupanju na snagu, dužne primjenjivati i države koje su pravodobno izjavile svoje neslaganje s predloženim povišenjem iznosa odgovornosti. Pasivnost država, odnosno nepodnošenje pravodobnog očitovanja, smatrat će se u oba postupka prihvaćanjem predloženih izmjena.

Mogućnost da se za izmjenu ili dopunu određenog međunarodnog ugovora ne traži pristanak svih država ugovornica, već one mogu automatski postati obvezne i za države koje su im se izričito protivile ili su im se propustile protiviti, bio je razlog zbog kojeg su predstavnici pojedinih država članica IMO-a prigovorili uvođenju postupka prešutnog prihvata u IMO konvencije.<sup>49</sup> Isticali su da postupak krši osnovno pravilo međunarodnog prava koje štiti države da postanu obvezane izmjenama određenog ugovora ukoliko izričito nisu na to pristale. U prilog su isticali čl. 40. st. 4. Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora (Bečka konvencija)<sup>50</sup> koji navodi da sporazum o izmjeni ne obvezuje države koje su stranke osnovnog ugovora, a koje ne postanu stranke sporazuma, te da se na te države primjenjuje čl. 30. st. 4. toč. (b) Bečke konvencije koji regulira primjenu uzastopnih ugovora u istom predmetu. Prema tom članku u odnosima između države stranke obaju ugovora i države stranke samo jednog od tih ugovora, ugovor kojeg su stranke obje države uređuje njihova uzajamna prava i obveze.<sup>51</sup>

Međutim, članak 39. Bečke konvencije navodi da se ugovor može izmijeniti sporazumom između stranaka te, ako ugovor ne određuje drukčije, na taj se sporazum primjenjuju odredbe o sklapanju ugovora iz dijela II. ove Konvencije. Prema odredbi čl. 11. Bečke konvencije pristanak države da bude vezana ugovorom može biti izražen potpisivanjem, razmjenom isprava koje čine ugovor, ratifikacijom, prihvatom, odobrenjem ili pristupom, *ili na bilo koji drugi ugovoreni način*. Izričaj *drugi ugovoreni način* svakako se ne može tumačiti na način da država može biti vezana odredbama protivno svojoj volji. Ali, ako konvencija ili protokol kao međunarodni ugovor sadrže poseban postupak izmjena i dopuna konvencije ili

---

<sup>49</sup> Adede *op. cit.* bilj. br. 26, str. 207.

<sup>50</sup> Bečka Konvencija o pravu međunarodnih ugovora, NN-MU br. 16/1993.

<sup>51</sup> Više o tome v. Crnić-Grotić, V., *Pravo međunarodnih ugovora*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., str. 181-198.

protokola te uvjete njihova stupanja na snagu, onda su države koje su potvrdile odnosnu konvenciju ili protokol prihvatile “drugi ugovoreni način”.

U tim slučajevima odredbe samog ugovora imaju prednost pred čl. 40.(4) Bečke konvencije pa se, na primjer, u odnosima između dviju država koje su obje stranke Konvencije o ograničenju iz 1976. i Protokola iz 1996. primjenjuju odredbe Konvencije kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., uključujući i prešutnim prihvatom izmijenjene iznose ograničenja odgovornosti neovisno o tome da li se jedna od njih protivila povišenju iznosa odgovornosti ili nije. Potvrđivanje ili neki drugi postupak koji države provode prije samog izražavanja spremnosti da se obvežu određenim međunarodnim ugovorom ima za svrhu detaljno preispitivanje svih odredbi odnosnog ugovora i posljedica koje će proizaći njegovim potvrđivanjem, što svakako uključuje i odredbe o postupku ili postupcima njegove izmjene i dopune. Slijedom toga, država koja je potvrdila međunarodni ugovor koji predviđa obvezujući prešutni prihvrat kao model izmjene ili dopune nekih njegovih odredbi ili priloga mora biti spremna da će, u slučaju da je propustila pravodobno podnijeti prigovor ili je podnijela prigovor, ali su izmjene ipak dobile potrebnu većinu i stupile na snagu, biti automatski vezana prešutnim prihvatom usvojenim izmjenama. Ipak, državama uvijek ostaje opcija da otkazu konvenciju ili protokol čije su odredbe prešutnim prihvatom izmijenjene pa se ne može reći da su države “prisiljene” primjenjivati navedenu izmjenu protivno svojoj volji, što bi predstavljalo povredu njihovog prava da samostalno odlučuju žele li biti vezane (izmijenjenim) odredbama nekog ugovora ili ne.

#### **4. PREŠUTNI PRIHVAT U OKVIRU HRVATSKOG ZAKONODAVSTVA**

U Republici Hrvatskoj sklapanje i izvršavanje međunarodnih ugovora kao i druge radnje u svezi s međunarodnim ugovorima provodi se sukladno Zakonu o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora (ZSIMU).<sup>52</sup> Prema čl. 2. toč. 1. ZSIMU-a *međunarodni ugovor* se definira kao sporazum koji je utemeljen na sukladnom očitovanju najmanje dvaju međunarodnopravnih subjekata koji je uređen međunarodnim pravom i koji je u pisanom obliku, bez obzira na to je li sadržan u jedinstvenoj ispravi ili u dvjema ili više međusobno povezanih isprava i neovisno o njegovu nazivu, kojega RH sklapa s jednom ili više država, jednom ili više međunarodnih organizacija odnosno jednim ili više ostalih međunarodnopravnih subjekata. I prema čl. 2. Bečke konvencije međunarodni je

---

<sup>52</sup> Zakon o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora, NN br. 28/1996.



ugovor svaki sporazum između država zaključen u pisanom obliku i reguliran međunarodnim pravom, bez obzira na naziv i bez obzira sastoji li se od jednog ili više akata koji su međusobno povezani. Proizlazi da pojam međunarodni ugovor obuhvaća različite akte (konvencije, protokole, povelje, rezolucije) te da sam naziv nije presudan, pod uvjetom da sporazum ispunjava gore predviđene uvjete. Prema st. 2. ZSIMU-a, u međunarodne ugovore, *inter alia*, ubrajamo ugovore koji su usvojeni pod okriljem međunarodne organizacije pa se konvencije, protokoli i rezolucije usvojene na diplomatskim konferencijama pod okriljem IMO-a, zasjedanjima njezinih odbora ili Skupštine smatraju međunarodnim ugovorima.

*Ratifikacija, prihvrat, odobrenje, potpisivanje, pristup, notifikacija o sukcesiji* su čini kojima Republika Hrvatska na međunarodnoj razini daje svoj pristanak biti vezana međunarodnim ugovorom. Prije izražavanja svog pristanka u skladu s čl. 15.-20. ZSIMU-a provodi se postupak potvrđivanja međunarodnog ugovora. Potvrđivanje je odgovarajući postupak i odluka Sabora RH o pristanku RH da bude vezana međunarodnim ugovorom, na temelju kojeg RH izražava svoj pristanak na međunarodnoj razini, a ima za svrhu da se ugovor prije mogućeg obvezivanja njime preispita u nadležnim tijelima zakonodavne i izvršne vlasti. Za većinu konvencija i protokola iz područja pomorskog prava proveden je postupak potvrđivanja i usvojen akt o potvrđivanju kojim Sabor potvrđuje međunarodni ugovor i odobrava ratifikaciju istoga (Zakon o potvrđivanju).<sup>53</sup> Međunarodni ugovori koji ne podliježu potvrđivanju Sabora prihvaćaju se temeljem odluke Vlade RH (Uredba o pristupu). Naposljetku, veliki broj konvencija i protokola za RH na snazi su temeljem notifikacije o sukcesiji. Navedenom notifikacijom RH kao država sljednica izrazila je svoj pristanak da se smatra vezana određenim međunarodnim ugovorima koje je potvrdila bivša SFRJ kao država prethodnica.<sup>54</sup>

Akt o potvrđivanju međunarodnog ugovora s tekstom toga ugovora objavljuje se u Narodnim novinama, Službenom listu RH.<sup>55</sup> Objava akta o potvrđiva-

---

<sup>53</sup> U skladu s čl. 140. st. 1. Ustava RH, čl. 18. ZSIMU-a sadrži odredbu prema kojoj Hrvatski sabor potvrđuje međunarodne ugovore koji traže donošenje ili izmjenu zakona, međunarodne ugovore vojne i političke naravi kao i one koje financijski obvezuju RH.

<sup>54</sup> Popis međunarodnih ugovora od proglašenja nezavisnosti RH do kolovoza 2007., za koje je RH provela odgovarajući postupak potvrđivanja ili je vezana notifikacijom o sukcesiji, v. Pomorski glasnik – Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava, biblioteka Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, 2007.

<sup>55</sup> Čl. 30. st. 1. ZSIMU-a. Prema st. 2. istoga članka međunarodni ugovori se objavljuju na hrvatskom jeziku. Ako nikoji od jezika izvornika nije hrvatski, međunarodni se ugovor objavljuje na jednom od jezika izvornika i u prijevodu na hrvatski jezik.

nju ili pristupanju određenom ugovoru još uvijek ne znači stupanje na snagu tog ugovora za RH. Naime, kod stupanja na snagu međunarodnih ugovora treba voditi računa o njihovom stupanju na snagu na međunarodnoj razini (kada vrijede između država stranaka i taj dan određen je u samom ugovoru). Stupanje na snagu međunarodnog ugovora u unutrašnjem pravu države stranke podrazumijeva određivanje dana od kada su ga dužni primjenjivati domaći sudovi ili druga nadležna tijela. Jasno, ugovor ne može stupiti na snagu u unutrašnjem pravu ako nije stupio na snagu na međunarodnoj razini.

Zakon o potvrđivanju međunarodnog ugovora koji se objavljuje u Narodnim novinama, u dodatku Međunarodni ugovori, stupa na snagu na osnovi opće odredbe o *vacatio legis* osmog dana od objavljivanja. Međutim, to ne znači da su od tog dana domaći sudovi ili druga nadležna tijela dužni primjenjivati ugovor koji je odnosnim zakonom potvrđen. Njegova primjena ovisit će o tome je li on na međunarodnoj razini stupio na snagu ili ne. Ako je RH potvrdila ugovor koji je već ispunio uvjete za stupanje na snagu, obavijestit će depozitara i protekom određenog vremena (propisanog samom konvencijom) taj ugovor za nju stupa na snagu. Ako potvrđuje ugovor koji još uvijek nije ispunio uvjete na međunarodnoj razini, on će za nju stupiti na snagu kada prema odredbama samog ugovora ispunji uvjete za stupanje na snagu. Može se dogoditi da RH potvrđuje ugovor te da je ona upravo ona država čijim potvrđivanjem se ispunjavaju uvjeti za stupanje na snagu određenog ugovora. U tom slučaju ugovor istodobno stupa na snagu na međunarodnoj razini i u unutrašnjem pravu.

U čl. 30. st. 2. ZSIMU-a propisano je da se prigodom objavljivanja Zakona (ili drugog akta) o potvrđivanju međunarodnog ugovora posebno objavljuju svi odgovarajući podaci o stupanju tog ugovora na snagu za RH. Ako u vrijeme objave ugovor nije bio na snazi, datum njegovog stupanja na snagu za RH objavit će se naknadno. U skladu s čl. 26. ZSIMU-a razmjena ili polaganje isprava o ratifikaciji, potvrđivanju, prihvatu kao i izvršavanje drugih radnji koje se odnose na stupanje na snagu međunarodnog ugovora za RH u nadležnosti su Ministarstva vanjskih poslova (MVP) koje, *inter alia*, treba voditi računa i o pravodobnim objavama stupanja na snagu međunarodnih ugovora za RH. Međutim, može se dogoditi, a i događa se, da se zbog obima poslova MVP-a propusti objaviti datum stupanja na snagu nekog ugovora, posebice ako se radi o ugovoru koji u vrijeme provođenja postupka potvrđivanja još uvijek nije stupio na snagu.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Zanimljivo je da datum stupanja na snagu Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976., kao ni Protokola iz 1996. nije objavljen. Podaci o njihovom stupanju na snagu mogu se naći na mrežnim stranicama IMO-a (v. bilj. br. 7). Više o dužnosti poznavanja međunarodnih ugovora i njihovu pronalaženju v. Živković, M.; Marjanović, S., Nekoliko pitanja u vezi s

Što ako datum stupanja na snagu nekog međunarodnog ugovora nije objavljen u Narodnim novinama? Da li to utječe na njegovu primjenu od strane domaćih sudova ili drugih nadležnih tijela? Ne. Domaći sudovi ili druga nadležna tijela dužna su primjenjivati međunarodne ugovore koji su stupili na snagu za RH, bez obzira je li datum njihova stupanja na snagu objavljen u službenom glasilu RH ili nije. Podaci o važećim međunarodnim ugovorima, njihovom stupanju na snagu na međunarodnoj razini kao i za pojedinu državu, zajedno sa svim ostalim bitnim podacima o njima (izjavljene rezerve, interpretativne izjave, izmjene i dopune, i dr.) mogu se pronaći na mrežnim stranicama depozitara, za većinu pomorskih konvencija na mrežnim stranicama IMO-a.<sup>57</sup>

Prema čl. 141. st. 1. Ustava RH međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, a koji su na snazi, čine dio unutrašnjeg pravnog poretka RH, a po pravnoj snazi su iznad zakona. Prema navedenom članku Ustava Hrvatska je prihvatila pravni monizam, odnosno pravni sustav u kojem međunarodni ugovori i unutarnji pravni izvori čine jedinstveni pravni sustav. Monizmu je svojstven "sustav inkorporacije" koji zahtijeva unošenje međunarodnog ugovora putem čina ratifikacije ili potvrđivanja ili sličnog čina u unutarnji pravni poredak.<sup>58</sup> Napominjemo da čl. 141. st. 2. Ustava izričito navodi da se odredbe međunarodnih ugovora mogu mijenjati (i ukidati) samo uz uvjete i na način koji su u njima utvrđeni, ili suglasno općim pravilima međunarodnog prava. Dakle, kada međunarodni ugovor za koji je RH provela odgovarajući postupak potvrđivanja predviđa postupak prešutnog prihvata kao model za izmjenu pojedinih njegovih odredbi ili priloga, RH je potvrđujući navedeni ugovor prihvatila i navedeni način izmjena i dopuna. Tim postupkom usvojeni prijedlozi izmjena i dopuna razmatraju se pred nadležnim tijelima zaduženim za izvršenje odnosnog međunarodnog ugovora u državi stranci. Za IMO konvencije u RH to je u pravilu ministarstvo nadležno za pitanje pomorstva, koje IMO-u kao depozitaru dostavlja službeno očitovanje RH u pogledu konkretnog

---

primjenom međunarodnih ugovora u međunarodnom privatnom pravu Republike Srbije, *Pravni Vjesnik*, br. 3-4, 2019., str. 262-264.

<sup>57</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>58</sup> Za razliku od monističkog pravnog sustava, dualistički sustav znači postojanje dvaju pravnih sustava prava, međunarodnog i domaćeg, ravnopravnih i međusobno neovisnih. Dualizam znači "transformaciju" pa se norma međunarodnog prava preuzima i usvaja kao dio unutarnjeg prava, bilo zakonom, bilo kroz sudsku odluku ili praksu, v. Bakmaz, J., O nadzoru ustavnosti međunarodnih ugovora: treba li Ustavni sud promijeniti praksu? *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 56, 3/2019., str. 659. O pitanju odnosa međunarodnog i unutarnjeg prava v. Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2011., str. 14-25.

prijedloga za izmjenu ili dopunu (podržavanje prijedloga ili ne). Prešutnim prihvatom izmijenjeni tehnički standardi konvencija i protokola koji su stupili na snagu i glede kojih RH nije stavila prigovor, kao i izmijenjeni iznosi ograničenja odgovornosti brodara ili pomorskog prijevoznika koji su stupili na snagu, neposredno se primjenjuju bez provođenja posebnog postupka potvrđivanja i bez njihove objave u Narodnim novinama.

## 5. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Na kraju, umjesto zaključka, nekoliko napomena uz Rješenje suda u postupku osnivanja fonda ograničene odgovornosti prikazanog u uvodnom dijelu. Prisetimo se da je predlagatelj svoj prijedlog za osnivanje fonda ograničene odgovornosti temeljio na odredbama PZ-a, što je Sud smatrao neispravnim smatrajući da je, u pogledu dopuštenosti osnivanja fonda kao i njegove visine, predlagatelj trebao primijeniti Konvenciju iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., vodeći računa o prešutnim prihvatom povišenim iznosima iz Rezolucije 2012.

### 5.1. Mjerodavno pravo na ograničenje odgovornosti

S obzirom da je brod koji je počinio štetu imao državnu pripadnost Maršalskog otočja, najprije je trebalo provjeriti da li između RH i Maršalskog otočja postoji međunarodni ugovor koji uređuje konkretno pitanje, odnosno opće ograničenje odgovornosti brodara za pomorske tražbine. Republika Hrvatska stranka je Konvencije iz 1976. i Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije iz 1976. godine. Maršalsko otočje, kao i RH, država je stranka obaju navedenih ugovora o ograničenju odgovornosti.<sup>59</sup> Prema čl. 15. Konvencije iz 1976. Konvencija se primjenjuje uvijek kada neka osoba koja ima pravo pozvati se na ograničenje odgovornosti traži da ograniči svoju odgovornost pred sudom neke države stranke i pokušava osloboditi brod ili neku drugu zaplijenjenu imovinu ili jamstvo pruženo pred sudom te države, a u skladu s čl. 14. Konvencije na postupak osnivanja i diobe fonda primjenjuje se *lex fori*, u RH odredbe PZ-a, ali i odredbe Konvencije iz 1976. i Protokola iz 1996.<sup>60</sup> Predlagatelj iz našeg slučaja zatražio je osnivanje

<sup>59</sup> *Status of IMO Conventions by States* na dan 12. 7. 2020., [www.imo.org/en/About/Conventions](http://www.imo.org/en/About/Conventions), (posjećeno 10. 08. 2020.).

<sup>60</sup> Iz navedenog proizlazi da je nepotrebna kolizijska odredba čl. 972. PZ-a, koja određuje da se na ograničenje odgovornosti brodara (ili druge fizičke ili pravne osobe koja je prema odredbama PZ-a s njim izjednačena) primjenjuje pravo državne pripadnosti broda, a iznimno odredbe PZ-a ako su njegove odredbe strože od propisa države čiju državnu pripadnost brod ima.

fonda ograničene odgovornosti sa svrhom oslobađanja broda jer je Luka Ploče ishodila privremenu mjeru zaustavljanja broda pa je ispunjen uvjet iz čl. 15. o primjeni Konvencije iz 1976. Kako su RH i Maršalsko otočje vezane odredbama Konvencije iz 1976., ali i Protokolom iz 1996. o njezinim izmjenama, Sud je ispravno odlučio da pri odlučivanju o dopuštenosti osnivanja fonda ograničene odgovornosti i njegovoj visini treba primijeniti Protokol iz 1996.<sup>61</sup>, vodeći računa da se prema čl. 9. st. 1. Protokola iz 1996. među strankama Protokola Konvencija iz 1976. i Protokol smatraju i tumače zajedno kao jedinstvena isprava.

Predmetni slučaj povod je da se još jednom upozori i na čl. 9. st. 4. Protokola iz 1996. koji propisuje da nijedna odredba Protokola ne utječe na obveze države koja je stranka Konvencije iz 1976. i Protokola iz 1996. prema državi koja je stranka samo Konvencije, ali nije stranka Protokola. Da kojim slučajem Maršalsko otočje nije država stranka Protokola iz 1996., već samo Konvencije iz 1976. (ili da se radilo o brodu koji vije zastavu neke druge države koja je stranka samo Konvencije iz 1976., a ne i Protokola) Hrvatska bi bila dužna primjenjivati odredbe Konvencije iz 1976., a to znači niže iznose ograničenja odgovornosti od onih u Protokolu iz 1996., te znatno niže u odnosu na prešutnim prihvatom povišene iznose iz Protokola. U našem slučaju razlika između iznosa iz Protokola iz 1996. i prešutnim prihvatom povišenih iznosa iznosila je 44.000.000,00 kn, a da je brod vijao zastavu države stranke samo Konvencije iz 1976., Sud bi bio u obvezi primijeniti iznose iz Konvencije iz 1976. i fond ograničene odgovornosti iznosio bi oko 36.000.000 PPV-a, odnosno 36.700.000,00 kn, što je razlika za više od 100.000.000,00 kn.<sup>62</sup> Već je u pravnoj doktrini istaknuto da Hrvatska treba otkazati Konvenciju iz 1976. i ne dovoditi se u situaciju da mora primjenjivati niske iznose ograničenja odgovornosti. Kao obalnoj državi to joj nije u interesu, što i pokazuje naš predmetni slučaj.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Čl. 30. Bečke konvencije o odnosima država stranaka više uzastopnih ugovora o istom predmetu.

<sup>62</sup> Obračun je rađen prema tonaži broda *STI POPLAR* iz Upisnog lista (24.000) tona. Podatak iz Rješenja Trgovačkog suda u Splitu – 9.R1-100/2018.

<sup>63</sup> Marin, J., *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, *op. cit.* bilj. br. 22, str. 105; Marin, J., *Treba li Republika Hrvatska pristupiti Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 53(2003), 1, str. 75-94. Rješenje da RH i dalje ostane vezana odredbama i Konvencije iz 1976. ide u prilog hrvatskim brodarima. Naime, ako bi brodar tražio osnivanje fonda ograničene odgovornosti pred sudom jedne od država stranaka Konvencije iz 1976. (ne i Protokola iz 1996.) za štetu koju je počinio njegov brod koji ima hrvatsku državnu pripadnost, primijenili bi se znatno niži iznosi ograničenja odgovornosti.

Otkazivanjem Konvencije iz 1976. RH bi prema drugim državama stranaka Protokola iz 1996. bila vezana isključivo odredbama Konvencije iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. bez obzira jesu li druge države članice Konvencije iz 1976 ili ne.

## 5.2. Primjena prešutnim prihvatom povišenih iznosa ograničenja

Nakon što je Sud ispravno odlučio da je u pogledu dopuštenosti osnivanja fonda ograničene odgovornosti i njegove visine mjerodavan pravni izvor Protokol iz 1996., postavilo se pitanje da li je Sud prilikom obračuna visine fonda ograničene odgovornosti dužan primijeniti prešutnim prihvatom povišene iznose iz Rezolucije 2012., unatoč tome što ista u RH nije službeno objavljena?

Naime, prema gore navedenoj ustavnoj odredbi st. 1. čl. 141. koja određuje mjesto međunarodnih ugovora u pravnom poretku RH, međunarodni ugovori su po pravnoj snazi iznad zakona, pod uvjetom da su stupili na snagu i da su objavljeni. Objava se prvenstveno odnosi na konvencije, protokole i druge međunarodne ugovore za koje se provodi poseban postupak potvrđivanja te donosi poseban akt o potvrđivanju ili pristupu, što kod izmjena i dopuna putem prešutnog prihvata već potvrđenih međunarodnih ugovora nije potrebno provoditi (*unratified treatments*). Kad predložene izmjene stupe na snagu, države članice dužne su ih neposredno primjenjivati. Čak i da je RH izjavila protivljenje navedenom povišenju (a nije), to ne utječe na njezinu obvezu kao države članice Protokola iz 1996. da ih primijeni, jer izmjene povišenih iznosa ograničenja po stupanju na snagu obvezuje sve države članice, pa i one koje se protive povišenju.<sup>64</sup> Kako je u Protokolu iz 1996. postupak prešutnog prihvata naveden kao model za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti brodara, RH je potvrđujući navedeni ugovor prihvatila i navedeni način izmjena i dopuna i obvezu njihove primjene. Činjenica da propustom nadležnih tijela zaduženih za izvršenje Protokola iz 1996. Rezolucija iz 2012. nije službeno objavljena ne znači da ju, u postupcima ograničenja odgovornosti, kada se radi o dvije države članice Protokola iz 1996., hrvatski sudovi nisu dužni primjenjivati. RH nije otkazala Protokol iz 1996., pa je kao država članica istoga u obvezi primjenjivati povišene iznose iz Rezolucije 2012. neovisno o tome da li ju je službeno objavila. Navedeno postupanje nije protivno ustavnoj odredbi iz čl. 141. st. 1. o mjestu međunarodnih ugovora u pravnom sustavu RH i Sud je ispravno odlučio kad je prilikom određivanja vi-

---

<sup>64</sup> Mišljenje Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture Klasa 720-01/18-01/1, Ur.broj 530-04-2-1-2-18-2 od 24. 8. 2018., kojim potvrđuje da RH nije izjavila prigovor (iz Rješenja Suda br. 9.R1-100/2018).



sine fonda ograničene odgovornosti primijenio prešutnim prihvatom povišene iznose. Da Sud nije tako postupio, odnosno da nije primijenio povišene iznose iz Rezolucije iz 2012., povrijedio bi načelo *pacta sunt servanda*, prema kojem su države stranke ugovora dužne ugovor izvršavati u dobroj vjeri.<sup>65</sup> Pored toga, čl. 27. Bečke konvencije izričito navodi da se država stranka ne može pozivati na odredbe svog unutrašnjeg prava kako bi opravdala neizvršenje međunarodnog ugovora.

Međutim, opravdano je pitati kako će hrvatski sudovi ili druga nadležna tijela znati za stupanje na snagu prešutnim prihvatom izmjene ili dopune neke IMO konvencije ili protokola.<sup>66</sup> Tehnički standardi IMO konvencija objavljuju se donošenjem Tehničkih pravila u skladu s kojima priznata organizacija obavlja statutarnu certifikaciju brodova hrvatske državne pripadnosti.<sup>67</sup> IMO rezolucije kojima se povisuju iznosi općeg ili posebnog ograničenje odgovornosti po njihovu stupanju na snagu trebalo bi svakako objaviti, kao što se objavljuju datumi stupanju na snagu međunarodnih ugovora za koje je RH provela postupak potvrđivanja ili pristupa. One u skladu s čl. 2. ZSIMU-a predstavljaju međunarodne ugovore i nema zapreke da se u Narodnim novinama objave njihovi tekstovi (povišeni iznosi ograničenje odgovornosti) s datumom stupanja na snagu i obveze primjene od strane RH.<sup>68</sup> Na taj način izbjegle bi se sve dvojbe ili eventualni sporovi oko primjene prešutnim prihvatom povišenih iznosa. Tim više što i drugi međunarodni sustavi odgovornosti koji vezuju RH (odgovornost za onečišćenje mora uljem, odgovornost za povrede tjelesnog integriteta putnika i oštećenja njegove prtljage u pomorskom prijevozu) također predviđaju korištenje prešutnog prihvata za izmjene budućih iznosa odgovornosti. Ipak, opreza radi, sve podatke vezane za izmjene i dopune IMO konvencija treba provjeriti na njihovim mrežnim stranicama.

Za kraj valja upozoriti da je osim objave prešutnim prihvatom povišenih iznosa općeg ili posebnog ograničenja odgovornosti, vrlo važno po njihovu stupanju na snagu unijeti izmijenjene iznose u Pomorski zakonik. Time osiguravamo da se povišeni iznosi primjenjuju u svim slučajevima kada na ograničenje

---

<sup>65</sup> Čl. 26. Bečke konvencije.

<sup>66</sup> IMO je analizirajući izvješća država o primjenama IMO konvencija i protokola kao i njihovih izmjena i dopuna naglasio da države često nisu svjesne da su izmjene ili dopune stupile na snagu, LEG 106/INF.3, 11 January 2019, Technical Cooperation Activities related to Maritime Legislation (Research work undertaken by the IMO International Law Institute), str. 28.

<sup>67</sup> Čl. 5. st. 1. toč. 54. PZ-a.

<sup>68</sup> U skladu s odredbom čl. 33. ZSIMU-a mogu se objaviti i međunarodni akti koji nisu međunarodni ugovori.

odgovornosti treba primijeniti odredbe PZ-a. Povišeni iznosi općeg ograničenja koji su se na međunarodnoj razini počeli primjenjivati 8. lipnja 2015. uneseni su u tekst PZ-a tek izmjenama i dopunama iz 2019.<sup>69</sup>

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige:

1. Crnić-Grotić, V., *Pravo međunarodnih ugovora*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.
2. Ćorić, D., *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete za slučaj onečišćenja mora uljem*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti – Jadranski zavod, Zagreb, 2002.
3. Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2011.
4. Henry, C. E., *The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organization in International Legislation*, Palgrave Macmillan, 1985.

### Članci:

1. Adede, A. O., Amendment Procedures for Conventions with Technical Annexes: The IMCO Experience, *Virginia Journal of International Law*, Vol. 17, Issue 2, 1977, str. 201-215.
2. Bakmaz, J., O nadzoru ustavnosti međunarodnih ugovora: treba li Ustavni sud promijeniti praksu?, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 56, br. 3, 2019., str. 649-666.
3. Ćorić, D., Najnovije izmjene međunarodnog sustava građanske odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 41, br. 156, 2002., str. 3-12.
4. Hathaway, O. A.; Nix, H.; Sanghvi, S.; Solow, S., Tacit Amendments, <https://law.yale.edu/sites/default/files/documents/pdf/cgic/TacitAmendments.pdf>.
5. Marin, J., Treba li Republika Hrvatska pristupiti Protokolu iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976., *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 53, br. 1, 2003., str. 75-94.
6. Marin, J., Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 46, br. 161, 2007., str. 91-111.

---

<sup>69</sup> Čl. 195. Zakona o izmjenama i dopunama PZ-a kojim se mijenja čl. 391. st. 1. toč. (1) i (2), NN br. 17/2019. Primjena od 28. 2. 2019., osim pojedinih odredbi koje su stupile na snagu 1. siječnja 2020. (čl. 291. ZIDPZ-a iz 2019.).

7. Pospišil Miler, M., *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 43, br. 158, 2004., str. 227-262.
8. Pospišil Miler, M., *Usvojen prijedlog povećanja iznosa općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 51, br. 166, 2012., str. 227-255.
9. Shi, L., *Successful Use of the Tacit Acceptance Procedure to Effectuate Progress in International Maritime Law*, *U.S.F. Maritime Law Journal*, Vol. 11, No. 2, 1999, str. 299-331.
10. Živković, M.; Marjanović, S., *Nekoliko pitanja u vezi s primjenom međunarodnih ugovora u međunarodnom privatnom pravu Republike Srbije*, *Pravni Vjesnik*, br. 3-4, 2019., str. 261-288.

#### **Pravni izvori:**

1. SOLAS 1974/78, NN-MU br. 1/1992, 13/1999, 4/2000.
2. MARPOL 1973/78, NN-MU br. 1/1992, 4/2005.
3. COLREG 1972, NN-MU br. 1/1992.
4. *Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.*, NN-MU br. 2/1992.
5. *Protokol iz 1996. o izmjeni i dopuni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.*, NN-MU br. 12/2005.
6. *Protokol iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969.*, NN-MU br. 2/1997, 3/1999.
7. *Protokol iz 1992. o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem iz 1971.*, NN-MU br. 2/1997, 3/1999.
8. *Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982.*, NN-MU br. 9/2000.
9. *Međunarodna konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim gorivom iz 2001.*, NN-MU br. 9/2006.
10. *Međunarodna konvencije iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007.*, NN-MU br. 3/2012.
11. *Protokol iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974.*, NN-MU br. 2/2013.
12. *Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz iz 1999. (Montrealska konvencija)*, NN-MU br. 9/2007.
13. *Bečka Konvencija o pravu međunarodnih ugovora*, NN-MU br. 16/1993.
14. *Direktiva 2009/20/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine*, SL L 131, 28. 5. 2009.

15. Ustav Republike Hrvatske, NN br. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 5/2014.
16. Pomorski zakonik, NN br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
17. Zakon o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora, NN br. 28/1996.

### **IMO Rezolucije i dokumenti:**

1. Resolution A.293(VIII) adopted on 20 November 1973, Amendment Procedures for Conventions of which IMCO is Depositary.
2. IMO Resolution A.1110(30) adopted on 6 December 2017, Strategic Plan for the Organization for the six-year period 2018 to 2023.
3. IMO Resolution LEG.5(99), Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1996 to the Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, IMO.LEG 99/WP.1, Annex 2.
4. IMO Resolution LEG.1(82) adopted on 18 October 2000, Adoption of Amendments of the Limits of Compensation in the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.
5. IMO Resolution LEG.2(82) adopted on 18 October 2000, Adoption of Amendments of the Limits of Compensation in the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.
6. Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions ([www.imo.org](http://www.imo.org)).
7. Focus in IMO, October 1998, SOLAS: the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.
8. LEG 106/INF.3, 11 January 2019, Technical Cooperation Activities related to Maritime Legislation (Research work undertaken by the IMO International Law Institute).

### **Ostali dokumenti:**

1. Pomorski glasnik – Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava, biblioteka Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, 2007.
2. Pomorski glasnik – Međunarodni sustavi odgovornosti za onečišćenje mora uljem, biblioteka Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, 2006.
3. Mišljenje Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture Klasa 720-01/18-01/1, Ur.broj 530-04-2-1-2-18-2 od 24. kolovoza 2018.
4. Rješenje Trgovačkog suda u Splitu - 9.R1-100/2018 od 27. kolovoza 2018.
5. Rješenje Trgovačkog suda u Splitu - 9.R1-103/2018. od 30. kolovoza 2018.

**Summary:**

**GENERAL LIMITATION OF SHIPOWNER'S LIABILITY:  
AMOUNTS OF LIMITATION INCREASED BY TACIT  
ACCEPTANCE AND THEIR APPLICATION IN  
THE REPUBLIC OF CROATIA**

*The paper gives a brief overview of the amendments to the IMO Conventions through the tacit acceptance procedure. The reason for writing this paper was the ruling of the Commercial Court in Split pertaining to the establishment of the limitation of the liability fund.*

*The operator of the m/s "STI POPLAR" (port of registry, flag and nationality of the Marshall Islands) sought to limit its liability for damage to port property (installation) caused by STI POPLAR at the Port of Ploče on 5 August 2018. The question arose as to what limits of liability, under Croatian law, should be applied in this case – whether the amounts prescribed by a national act or those prescribed by a relevant unification instrument which is binding for the Republic of Croatia. The operator argued that the limitation fund should be calculated according to the limits set out in Art. 391, para. 1(2) of the Croatian Maritime Code (the amounts correspond to those in the 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC). The creditors disagreed and argued that the limitation fund should be set up according to the limits under the 1996 Protocol as increased by the tacit acceptance procedure, taking into account that both the Marshall Islands and the Republic of Croatia are parties to the Protocol.*

*The limits of liability under the 1996 Protocol as increased by the Protocol's tacit acceptance procedure were recently raised by about 50%. The new limits, accepted under the tacit acceptance procedure, were adopted by the IMO Resolution of 2012 effective from 8 June 2015 and applied automatically in the States parties to the 1996 LLMC Protocol. Taking into account that this is a dispute with an international element, the court accepted the allegations of the creditors and approved the establishment of the limitation fund according to the new limits that came into force in June 2015 through the Protocol's tacit amendments procedure.*

**Keywords:** *tacit acceptance; unification; limitation of liability; international treaty; publication.*