

Petar Kragić

JE LI OSNIVANJE FONDA OGRANIČENE ODGOVORNOSTI

UVJET ZA OSTVARENJE PRAVA NA OGRANIČENJE?

Povod članku

1. U radu *Građanska odgovornost za štetu zbog onečišćenja pogonskim gorivom u slučaju pomorske nezgode M/B „Fidelity“ Hrvoje Kačić (mlađi)*ⁱ – analizirajući pravni aspekt onečišćenja mora u *Raškom kanalu* u lipnju 2018. godine – argumentira prednosti polaganja jamstva do visine ograničene odgovornosti brodara bez osnivanja fonda ograničene odgovornosti, uz zaključak:

Naime to što postupak ograničenja odgovornosti nije proveden pred Sudom, odnosno što fond ograničene odgovornosti nije osnovan samo potvrđuje snagu instituta ograničenja odgovornosti. To je jasno iz činjenice da je državnim tijelima već samo jamstvo na iznos ograničenja odgovornosti bilo dovoljno da na temelju njega ukinu *Rješenje o zabrani isplavljanja*. Što dalje znači da je institut toliko raširen i općeprihvaćen u praksi da nekada i nije nužno provesti formalni sudski postupak, budući su sve strane unaprijed svjesne njegovog značenja i učinaka, te su spremne postupati u skladu s njim i bez formalne odluke nadležnog suda odnosno bez osnivanja fonda ograničene odgovornosti.ⁱⁱ

2. Objašnjenje prednosti izdavanja jamstva bez osnivanja fonda ograničene odgovornosti, dano u radu (citirano u bilješci na kraju ovog člankaⁱⁱⁱ), potiče na preispitivanje relevantnih odredbi *Pomorskog zakonika*.^{iv}

Nesuglasnost zakonskih odredbi

- 3.1 *Pomorski zakonik* propisuje:

Članak 395.

(1) Brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti.

(2) Ako se brodar poziva na ograničenje odgovornosti, a fond ograničene odgovornosti nije osnovan, odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 397. ovoga Zakonika [o načinu podjele svote fonda namijenjene isplati šteta].

3.2 *Jezično tumačenje* upućuje da je odredba stavka 1. članka 395. *kogentna*, jer koristi izraz „dužan je“, što ima imperativno značenje.

3.3 Međutim, stavak 2. istog članka sugerira da se brodar može pozvati na ograničenje odgovornosti iako fond ograničene odgovornosti nije osnovan, jer za takav slučaj predviđa primjenu odredbi članka 397. o raspodjeli svote ograničene odgovornosti – na isti način kao i u slučaju kada je svota uplaćena u fond. (Taj se članak pritom poziva na stavke 1., 2. i 3. članka 392., iako stavak 3. ne postoji.^v) Dakle, iz opisanog scenarija – u kojem (i) fond nije osnovan, (ii) brodar se poziva na ograničenje odgovornosti, a (iii) svota dostupna za naknadu štete (do iznosa ograničenja) raspodjeljuje se na isti način kao sredstva uplaćena u fond – proizlazi da je brodaru priznato pravo na ograničenje odgovornosti i (u situaciji) kad fonda nije osnovan.

3.4 Ova dilema našla je mjesto u stručnoj literaturi, ali nije razriješena. Tako se navodi:

RH se odlučila za rješenje prema kojem je brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan osnovati fond ograničene odgovornosti, pa ako se brodar poziva na ograničenje odgovornosti, a fond ograničene odgovornosti nije osnovan, odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 397. ovoga Zakonika (čl. 395.)^{vi}.

Međutim, ne objašnjava se kako se može primjenjivati propis o raspodjeli sredstava iz fonda na ograničenu svotu namijenjenu isplati tražbina u slučaju kad fond uopće nije osnovan – unatoč izričitom uvjetu da je brodar dužan osnovati fond ako „želi ograničiti svoju odgovornost.“

4. Kada se u zakonu naiđe na ovakvo nesuglasje, primjenjuje se *teleološka* metoda tumačenja, koja ispituje što je zakonodavac htio postići propisom – koja je bila svrha zakonske odredbe. U tom ispitivanju može se koristiti i povijesna metoda, koja je komplementarna s teleološkom i s njom tako tijesno povezana da ih je u većini slučajeva potrebno primjenjivati kumulativno^{vii}. Povijesna metoda vodi u prošlost te, među ostalim, uključuje analizu pripremnih materijala za donošenje propisa – *materialia*. Za međunarodne propise koristi se izraz *travaux préparatoires*, a oni obuhvaćaju službene zapise rasprava, nacрте propisa, obrazloženja te dokumentaciju o pregovorima. Međutim, ako službeni zapisi ne postoje, ostaju sjećanja osoba koje su sudjelovale u izradi propisa. Iako se na takva sjećanja ne može pozivati u službenom tumačenju zakona, ona mogu poslužiti kao orijentir u pokušaju razrješenja protuslovlja.
5. *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977.*^{viii} pisan na temelju *Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957.* imao je u članku 386. istu odredbu kao aktualni *Pomorski zakonik* u stavku 1. članka 395. („Brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti“).
- 6.1 *Pomorski zakonik iz 1994.*^{ix} odustao je od obveznog osnivanja fonda ograničene odgovornosti kao preduvjeta ostvarivanja prava brodarka na ograničenje odgovornosti. Taj je zakonik je propisivao:

Članak 415.

Brodar se može pozvati na ograničenje odgovornosti *čak i ako nije osnovan* fond ograničenja odgovornosti prema članku 416. ovoga Zakona.

Ako se brodar poziva na ograničenje odgovornosti, a fond ograničenja nije osnovan, odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 417. ovoga Zakona [o raspodjeli sredstava fonda.]

Članak 416.

Svaka osoba koja bi mogla odgovarati u sporu može osnovati fond.

- 6.2 Korištenjem izraza da se „brodar može pozvati na ograničenje odgovornosti čak i ako fond nije osnovan“, kao i činjenicom da svaka potencijalno odgovorna osoba „može“, a ne „mora“ osnovati fond, zakonodavac je jasno izrazio volju da osnivanje fonda bude *fakultativno*, a ne *obvezno*.
- 7.1 Jedna anegdota izvan *materialium* može pomoći u objašnjenju nastanka članka 395. važećeg *Pomorskog zakonika*. Na savjetovanju o prvom *Pomorskom zakoniku*, održanom u lipnju 1994. godine u Rijeci, *prof. Filipović* je, u prikazu pojedinih odredbi zakonika, na svoj šarmantan i duhovit način komentirao kako je netko nepoznat, na misteriozan način, bez obrazloženja i bez navođenja razloga, uklonio *obligatorni* uvjet osnivanja fonda kao preduvjeta za pozivanje na ograničenje odgovornosti – čime je osnivanje fonda učinio *fakultativnim*.
- 7.2 Dok su se slušatelji, kroz smijeh i doskočice, zabavljali načinom na koji je profesor govorio o misteriju, odlučio sam se javiti za riječ. Dvorana je utihnula. Rekao sam: „Taj misteriozni sam ja. Ja sam napisao prijedlog.“ Ova izjava ponovo je izazvala salvu smijeha. Kada se veselo raspoloženje malo stišalo, nastojao sam u ozbiljnijem tonu obrazložiti razlog donošenja propisa.
- 8.3.1 Hrvatska je prihvatila *Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* iz 1976., koja je za nju stupila na snagu 1. lipnja 1993. dok se još radilo na izradi (prvog) *Pomorskog zakonika*. Konvencija propisuje:

Članak 10.

Ograničenje odgovornosti bez osnivanja fonda ograničenja

1. Može se pozvati na ograničenje odgovornosti čak i ako nije osnovan fond ograničenja prema čl. 11. Međutim, svaka država ugovornica može predvidjeti u svom domaćem pravu^x da u slučaju kada se podnese tužba pred sudom da bi se ostvarila tražbina koja podliježe ograničenju, osoba koja odgovara može se pozvati na pravo ograničenja odgovornosti samo ako je osnovan fond ograničenja u skladu s odredbama ove Konvencije ili ako je osnovan u vrijeme kada se poziva na pravo ograničenja odgovornosti.
2. Ako se traži ograničenje odgovornosti, a fond ograničenja nije osnovan, odgovarajuće se primjenjuju odredbe čl. 12.

Članak 11.

Osnivanje fonda

1. Svaka osoba koja bi mogla odgovarati u sporu može^{xi} osnovati fond kod suda ...

- 8.3.2 Objasnio sam da sam ispustio uvjet osnivanja fonda za pozivanje na ograničenje odgovornosti jer to čini i *Konvencija 76*, s time da dopušta nacionalnom zakonodavcu uvođenje tog uvjeta u domaće zakonodavstvo. Nastavio sam da je, po mom mišljenju, davanje uobičajenog pismenog jamstva P&I kluba ili novčanog pologa kod zadržavanja broda ekvivalent osnivanju fonda. Doduše, u slučaju da brod nije zaustavljen, traženja osnivanja fonda, što povlači uplatu u njega, ima prednost jer se na neki način pravi pritisak na brodarku da novčana sredstva učini dostupnim bez zaustavljanja broda, iako u načelu nije teško zaustaviti brod u mnogim lukama svijeta ili samom prijetnjom zaustavljanja ishoditi jamstvo.
- 8.4 U *Pomorskom zakoniku* iz 2004. pojavio se i danas važeći članak 395. (sad meni na „misteriozan“ način) s odredbom u stavku (1) da je brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan osnovati fond ograničene odgovornosti, uz zadržanu odredbu u stavku (2) iz *Pomorskog zakonika 1994.*, odnosno *Konvencije 76*, koji ima smisla *samo* ako je ograničenje odgovornosti dopušteno bez osnivanja fonda.
- 8.5 Iz navedene anegdote proizlazi da je zakonodavac u *Pomorskom zakoniku iz 2004.* godine imao namjeru: (i) iskoristiti slobodan izbor koji *Konvencija 76* ostavlja državama ugovornicama, da u domaćem pravu predvide da se samo osnivanjem fonda osoba koja odgovara može pozvati na pravo ograničenja odgovornosti; (ii) vratiti se na rješenje iz *Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*; te (iii) da je stavak 2. članak 395. zadržan previdom.

Posebni slučajevi ograničenja odgovornosti brodarku i osnivanje fonda

- 9.1 *Pomorski zakonik* propisuje ograničenje odgovornosti za štete učinjene onečišćenjem okoliša.
- 9.2 Kod odgovornosti za *onečišćenje okoliša* „... brodar za štete zbog onečišćenja ... može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u članku 391. [za opće ograničenje odgovornosti]“. {Čl. 812(4)}
- 9.3.1 Kod odgovornosti za **onečišćenje uljem koje se prevozi kao teret** „vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost ... osnivanjem fonda ograničene odgovornosti ...“ {Čl. 816(1)}.
- 9.3.2 Tekst *Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem* iz 1969, izmijenjen protokolom iz 1992, propisuje da „vlasnik mora, ako se želi koristiti ograničenjem ..., osnovati fond u visini svoje ukupne odgovornosti kod suda ... polaganjem svote ili podnošenjem bankarskog odnosno drugog jamstva ...^{xii}
- 9.4.1 Kod odgovornosti za **onečišćenje mora pogonskim gorivom** „vlasnik broda može ograničiti svoju odgovornost ... osnivanjem fonda ograničene odgovornosti ...“ {Čl. 816d(1)}.
- 9.4.2 *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem* iz 2001. (koju je Hrvatska usvojila) ne traži osnivanje fonda ograničene odgovornosti već propisuje da odgovorne osobe mogu ograničiti „svoju odgovornost na temelju bilo kojeg primjenjivog nacionalnog ili međunarodnog režima“, dakle, kod nas, na temelju propisa *Pomorskog zakonika*.
- 9.5 Kod odgovornosti za **nuklearne štete** „na postupak u pogledu osnivanja fonda ograničene odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda ... na odgovarajući se način primjenjuju odredbe [članka o osnivanju općeg fonda ograničene odgovornosti.] {Čl. 839}.

- 9.6 Kod odgovornosti za **uklanjanje podrtine** *Pomorski zakonik* propisuje da „osoba koja je izdala jamstvo ... može osnovati fond ograničene odgovornosti“. {Čl. 84op}.
- 9.7 *Konvencija iz Nairobija o uklanjanju podrtina* iz 2007. propisuje da „ništa neće sprječavati upisanog vlasnika broda da ograniči svoju odgovornost po bilo kojem primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom pravnom režimu“. {Čl. 10(2)}.

Propis o polaganju jamstva kao argument o (ne) obveznosti osnivanja fonda

- 10.1 Može se postaviti pitanje ukazuje li propis važećeg *Pomorskog zakonika* o polaganju jamstva na namjeru zakonodavca da se na brži i jednostavniji način omogući osiguranje naplate tražbine koja podliježe ograničenju, do svote ograničene odgovornosti, bez osnivanja fonda? Naime, članak 955. u stavku (3) dopušta polaganje jamstva do svote ograničenja odgovornosti bez traženja osnivanja fonda. Relevantne odredbe članak glase:

Članak 955.

- (1) Ako se privremene mjere određuju radi osiguranja novčanih tražbina, sud će osloboditi brod zaustavljanja ... ako bude dano jamstvo ...
- (2) Jamstvo se može ponuditi u obliku gotovinskog pologa, bankovne garancije, jamstva osiguratelja brodarove odgovornosti ili drugog osiguratelja, ili druge imovinske vrijednosti.
- (3) Ako je riječ o tražbinama za koja protivnik osiguranja može ograničiti svoju odgovornost, visina jamstva ... *ne mora biti veća od svote ograničene odgovornosti*.
- 10.2 Povijesno tumačenje i ovdje može dati neke smjernice. *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* ima odredbu o osnivanju fonda (brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti – čl. 386) istu kao i važeći *Pomorski zakonik*, ali isto tako ima usporediv propis koji ne spominje osnivanje fonda kod davanja jamstva do visine svote

ograničene odgovornosti. Propis *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* glasi:

Članak 983.

Ako je riječ o potraživanjima za koje dužnik može ograničiti svoju odgovornost visina osiguranja ... ne mora biti veća od svote ograničenja odgovornosti.

10.3 Napomena uz čl. 983. *Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*^{xiii} upućuje ne samo na propis o svoti ograničenja – čl. 380, već i na *Ograničenja odgovornosti brodara čl. 380-396.*, dakle i na čl. 386. (koji propisuje „brodar koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti.“).

10.4.1 *Konvencija o ograničenju odgovornosti brodara* iz 1957.^{xiv} u čl. 5. propisuje da će sud ukinuti mjeru zaustavljanja broda „ako utvrdi da je vlasnik broda već dao dostatno jamstvo ili drugo osiguranje u iznosu koji je jednak punom iznosu njegove odgovornosti po ovoj konvenciji i da su dano jamstvo ili drugo osiguranje stvarno raspoloživi u korist vjerovnika ...“. Dakle, ne traži se osnivanje fonda, već polaganje jamstva ili drugog osiguranja. Čak više, ako jamčena svota niža od svote ograničenja, sud će ukinuti mjeru zaustavljanja broda ako tražitelj ograničenja odgovornosti nadopuni jamstvo do konvencijom propisane svote ograničenja {čl.5(3)}.

10.4.2 što se osnivanja fonda tiče propisuje *Konvencija 1957.:*

Kad sve tražbine nastale iz istog događaja prelaze granicu odgovornosti [utvrđenu konvencijom], ukupan iznos koji odgovara tom ograničenju može se položiti u jedan fond ograničenja. {čl.2(2)}

Posljedica toga je da vjerovnici kojima je fond namijenjen ne mogu ostvarivati nikakvo pravo za iste tražbine na drugoj imovini vlasnika pod uvjetom da je fond ograničene odgovornosti stvarno raspoloživ u njihovu korist. {čl.2(4)}

10.5.1 Je li moguće da su redaktori zakona htjeli uvjetovati pravo pozivanja na ograničenje odgovornosti osnivanjem fonda, istovremeno dopuštajući

polaganje jamstva do visine odgovornosti po konvenciji bez osnivanja fonda radi ukinuća mjere zaustavljanja broda?

10.5.2 Prof. *Jakaša*, jedan od redaktora *Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, napisao je da propisana dužnost brodara osnovati fond znači da „ograničenje odgovornosti brodara ne izlazi iz samog zakona, već je za to potrebno da brodara na navedeni način postupi. Osnivanjem fonda ostvaruje se sigurnost u naplati tražbina. Da bi brodar oslobodio brod zaustavljanja, on može osnovati fond.“^{xv}

10.5.3 Pod pod-naslovom *Ukidanje privremenih mjera – mjera izvršenja*, prof. *Jakaša* je napisao:

Često se u praksi događa da brodarevi vjerovnici, radi naplate svoje tražbine, zatraže i ishode od suda protiv brodara privremenu naredbu prvenstveno zaustavljanjem broda. Kad brodar osnuje fond ograničene odgovornosti postavlja se pitanje opravdanosti daljnjeg postojanja tih mjera jer su tražbine vjerovnika dovoljno osigurane samim fondom.

Prema odredbi čl. 389. sud je ovlašten ukinuti te mjere, ako brodar dokaže da je već dao osiguranje ili druga jamstva u visini ograničene odgovornosti, pod uvjetom da su to osiguranje ili drugo jamstvo raspoloživi i slobodno prenosivi u korist vjerovnika za čije je tražbine fond osnovan.

Ovdje se radi o osnivanju fonda u inozemstvu.^{xvi} Unatoč postojanju rješenja stranog suda o osnivanju fonda ... jugoslavenski sud je ovlašten ispitivati da li su sredstva fonda raspoloživa ... u korist vjerovnika ...

Prema odredbi člana 390. sud mora ukinuti privremenu mjeru ... ako je fond osnovan^{xvii} u Jugoslaviji.^{xviii}

Ovaj tekst upućuje da su redaktori polaganje jamstva za ukidanje mjere zaustavljanja broda shvaćali kao osnivanje fonda.

Zaključak

- 11.1 S obzirom na navedeno za *opće* ograničenje odgovornosti i za *posebne* slučajeve ograničenja može se zaključiti da je zakonodavac želio uvjetovati pravo na ograničenje odgovornosti osnivanjem fonda, budući da je, među ostalim, i u slučajevima u kojima međunarodne konvencije ne zahtijevaju osnivanje fonda, posebno naveo obvezu osnivanja fonda.
- 11.2 Izraz *Pomorskog zakonika* da odgovorna osoba „može ograničiti svoju odgovornost ... osnivanjem fonda ograničene odgovornosti“ čini se u kontekstu zakonika kao izraz kongentnog uvjeta. U prilog takvom tumačenju ide činjenica da je, pri prihvaćanju *Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969./1992.*, koja propisuje da „vlasnik mora, ako se želi koristiti ograničenjem..., osnovati fond“, *Pomorski zakonik* ovaj uvjet izrazio riječima da odgovorna osoba „može ograničiti svoju odgovornost ... osnivanjem fonda ograničene odgovornosti“. Ovdje se da zaključiti da bez osnivanja fonda nema mogućnosti ograničenja odgovornosti, pa se stoga „može“ treba tumačiti kao „mora“, u svrhu ostvarivanja prava na ograničenje odgovornosti.
- 11.3 S druge strane, ima mjesta tvrdnji da stavku 2. članka 395. treba dati neko značenje, pogotovo jer se praksa njime koristi bez negativnih posljedica – naprotiv samo uz pogodnosti u bržem i ne formalnijem saniranju štete kroz fleksibilnija plaćanja pojedinih faza uklanjanja štete.
12. Bilo bi dobro slijediti *Konvenciju o ograničenju odgovornosti* iz 1976, i ne uvjetovati –intervencijom domaćeg zakonodavca – pravo na ograničenje osnivanjem fonda. U tom smislu trebalo bi zamijeniti članak 395. važećeg *Pomorskog zakonika*, tekstom članka 410. *Pomorskog zakonika* iz 1994 (vidi 6.1.). Time bi se riješila dvojba oko nesuglasnosti prvog i drugog stavka članka 395. važećeg *Pomorskog zakonika* i ostvarile bi se sve prednosti navedene u bilješci (iii) za *opće* ograničenje odgovornosti i sva ograničenja gdje se međunarodne konvencije pozivaju na nacionalno pravo. Za propise kojima su uzakonjenje konvencije koje ograničenje odgovornosti uvjetuju osnivanjem fonda (poput CLC) trebalo bi jasno propisati da je osnivanje fonda uvjet za ograničenje odgovornosti.

ⁱ Hrvoje Kačić: *Građanska odgovornost za štetu zbog onečišćenja pogonskim gorivom u slučaju pomorske nesreće M/B „Fidelity”* Zagreb, 2025

ⁱⁱ Isto; str. 29.

ⁱⁱⁱ A što se tiče praktičnih razloga za ne provođenje postupka, na ovaj su način profitirali i brodar i vjerovnici. S jedne strane budući da nije proveden postupak ograničenja odgovornosti i osnivanja fonda ograničene odgovornosti koji bi uključivao dostavljanje sve potrebne dokumentacije od strane broдача, ali i javni poziv i zaprimanje svih tražbina svih vjerovnika, namirenje tražbina je teklo puno brže, što je vidljivo iz činjenice da je u samome Sporazumu napisano da je osiguratelj podmirio dio troškova čišćenja već u trenutku u kojem je taj Sporazum potpisan. To zasigurno ne bi bilo moguće da je fond ograničene odgovornosti osnovan, budući da se sredstva iz fonda ograničene odgovornosti mogu koristiti u skladu sa točno određenom procedurom, tek nakon utvrđenja svih tražbina, a potom i donošenja rješenja o diobi fonda.

Valja napomenuti i pohvaliti spremnost na suradnju državnih tijela koja su pristala na jamstvo osiguratelja tako prihvativši „slabije“ osiguranje naplate tražbina od onoga koje bi im pružilo osnivanje fonda ograničenja odgovornosti. Objašnjenje i logiku takvog postupanja opet treba tražiti u činjenici da je, sasvim opravdano, dan prioritet brzini namirenja tražbina. S druge strane brodar i osiguratelj su imali jasan motiv za ovakvo uređenje njihovih odnosa budući je to zasigurno bio najbrži način da se brod „Fidelity“ vrati u položaj u kojem broдарu nije isključivi trošak, ali su se ujedno i izložili riziku plaćanja kamata. Naime, do osnivanja fonda ograničene odgovornosti kamate se namiruju pored iznosa ograničenja odgovornosti, dok se nakon što je fond osnovan, kamate namiruju samo iz sredstava fonda, odnosno do visine ograničenja odgovornosti. Takovo postupanje ukazuje i na namjeru broдача i osiguratelja broда „Fidelity“ da se tražbine plate, a predmet riješi u što kraćem roku.

^{iv} Narodne novine" br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)

^v Čl. 397 (1) S iznimkom odredaba članka 394. stavaka 1., 2., i 3. ovog Zakonika fond ograničene odgovornosti se dijeli između vjerovnika razmjerno iznosu njihovih priznatih tražbina prema fondu.

^{vi} Dr. sc. Ante Vuković; Mr. sc. Dejan Bodul 10. listopada 2012. *O obvezi osnivanja fonda ograničene odgovornosti*; Hrčak <https://hrcak.srce.hr/file/138460>; pristupljeno 15.9.2025

^{vii} Oleg Mandić: *Sistem i interpretacija prava*; Zagreb, 1971; str. 204.

^{viii} Službeni list SFRJ br. 22/77 preuzet *Zakonom o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutarnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakon* NN 53/91.

^{ix} Narodne novine br. 17/1994, 74/1994, 43/1996, 158/2003

^x Podvukao pisac.

^{xi} Podvukao pisac.

^{xii} Čl. 6 (2) Zakona potvrđivanju protokola, iz 1992. godine o izmjeni međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1969. godine, NN br. 2/1997.

^{xiii} Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama; redaktor Prof. dr. Siniša Triva, Zagreb, 1981; str. 409.

^{xiv} Ivo Grabovac: *hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*; Split, 1995; str. 276.

^{xv} Branko Jakaša: *Udžbenik plovidbenog prava*; Zagreb, 1979; str. 128.

^{xvi} Istaknuo pisac

^{xvii} Istaknuo pisac

^{xviii} Branko Jakaša: *Udžbenik ...*; str. 129–130.