

IZVJEŠTAJ S XXXI KONFERENCIJE MEDJUNARODNOG POMORSKOG
ODEBORA U RIO DE JANEIRU (25. do 30.IX 1977)

Medjunarodni pomorski odbor (dalje CMI) održao je svoju XXXI konferenciju u Rio de Janeiru od 25. do 30. rujna 1977. Konferenciji je prisustvovalo preko 300 delegata iz slijedećih zemalja: Argentine, Australije, Belgije, Brazila, Bugarske, Čilea, Danske, Finske, Francuske, Kanade, SR Njemačke, DR Njemačke, Grčke, Irske, Italije, Japana, Meksika, Nizozemske, Norveške, Portugala, Španjolske, Švedske, Švicarske, SAD-a, SSSR-a, Venezuela, Vel.Britanije i Jugoslavije. Kao promatrači prisustvovali su predstavnici NR Kine, Perua i Uruguaya. Od medjunarodnih organizacija bili su prisutni predstavnici IMCO-a, ILO-a, IUMI-a i AIDE-a. Delegati Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo na konferenciji bili su: dr Vojislav Borčić, pravni savjetnik Jadroagenta, Rijeka, i tajnik JUPP-a, prof.dr Velimir Filipović, tajnik JUPP-a, Djordje Ivković, odvjetnik, Rijeka, i dr Hrvoje Kačić, pravni savjetnik Atlantske plovidbe, Dubrovnik.

Na dnevnom redu konferencije bile su ove teme:

- 1) Nacrt medjunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o gradjanskoj nadležnosti, izboru prava i priznanja i izvršenju stranih presuda kod sudara (Draft International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction Choise of Law, and Recognition and Enforcement of Judgements in Matters of Collision); 2) Nacrt definicija u brodarskim ugovorima (Rio de Janeiro Charter-party Definitions); 3) Nacrt konvencije o pokretnim bušećim plovilima (Draft Convention Off-Shore Mobile Craft).

Jedno popodne je bilo posvećeno izvještaju radne grupe CMI-a u vezi s dalnjom obradom primjedaba CMI-a na Nacrt konvencije o prijevozu robe morem, koji je izradio UNCITRAL.

Nakon same konferencije održana je 1.X 1977. VIII skupština CMI-a.

XXXI konferencija je organizirala svoj rad tako da je prvog i zadnjeg dana radila u plenumu, a inače u tri komisije koje su raspravljale gore navedene teme, a kojima su bili na čelu slijedeći predsjedatelji: za sudare prof. Nicholas Healey (SAD), za definicije brodarskih ugovora Walter Müller (Švicarska, i za pokretna buševa plovila Frode Ringdal (Norveška). Radnoj grupi koja se bavila primjedbama na Nacrt UNCITRAL-a predsjedao je Jan Schultsz (Nizozemska).

Nacrt konvencije o sudarima

Komisija koja je raspravljala o sudarima imala je pred sobom prednacrt koji je pripremila međunarodna komisija CMI-a. Taj prednacrt trebao bi u bitnim crtama zamijeniti Bruxellesku konvenciju o građanskoj nadležnosti kod sudara iz 1952., proširujući je na pravila o primjenljivom pravu i dodajući joj odredbe o priznanju i izvršenju stranih presuda. Konvencija od 1952. stupila je doduše na snagu, ali je nije prihvatio niz značajnih pomorskih zemalja kao što su SAD, SSSR, skandinavske države, Japan i dr.

Za ovaj Nacrt konvencije jugoslavenska delegacija nije bila posebno interesirana jer je Jugoslavija država ugovornica Konvencije od 1952. pa nije imala razloga da nastoji oko njene izmjene ni dopune. Smatrali smo doduše da ^{se} bi Konvenciju od 1952. moglo nadopuniti odredbama o izboru prava. Naprotiv, nadopunjavanje odredbama o priznanju i izvršnosti stranih presuda nepoželjno je, s razlogom što se ne može očekivati da bi se s tim proširenjem Konvencije moglo usjeti. No ipak naš delegat dr Kačić sudjelovao je od samog

početka medju 17 predstavnika pojedinih nacionalnih udruženja u medjunarodnoj komisiji CMI-a i u komisiji konferencije u Riju koji su se bavili izradom teksta novog Nacrta konvencije.

Prednacrt je na konferenciji pretrpio manje izmjene, a i te izmjene su prihvачene s tako malim većinama da je vidljivo da postoje baš u pogledu tih odredaba znatna razmimoilaženja.

Čitav Nacrt konvencije imade devet članova, grupiranih pod slijedećim naslovima: uvodne odredbe (čl.1), nadležnost (čl.2 i 3), izbor prava (čl.4,5 i 6), priznanje i izvršnost presuda (čl.7 i 8) i opće odredbe (čl.9).

Čl.1. govori o tome na koje tužbeni zahtjeve se Konvencija primjenjuje. To su u prvom redu gubitak ili šteta na samom brodu, kao i gubitak i šteta na imovini na brodu. Na samoj konferenciji isključeni su zahtjevi za smrt i tjelesne štete na brodu s malom većinom (11 za, 13 protiv). Protivnici uključivanja tjelesnih šteta u područje primjene ove Konvencije bili su delegacije SAD-a i skandinavskih zemalja, jer su smatrali da isključivanjem takvih zahtjeva iz područja primjene ove Konvencije daju oštećenima viši oblik zaštite. Jugoslavenska delegacija zalagala se za uključivanje tih šteta u Konvenciju, jer je željela da buduća Konvencija ima jednako polje primjene kao i Konvencija o sudarima iz 1910, a osim toga je smatrala da oštećeni tim putem mogu lakše doći do zaštite.

Definicija pojma sudara u čl.1. odnosi se na direktni sudar, kao i na štete koje nastanu i bez konkretnog sraza, čime se u glavnim crtama ostalo kod pojma kakav je bio u Konvenciji od 1910, no s izvjesnim preformulacijama koje možda nisu baš naјsretnije, jer ništa nova ne doprinose unifikaciji pomorskog prava.

Konvencija se prema istom čl.1. Nacrta ne primjenjuje na ratne brodove i na državne brodove koji se nalaze u javnoj netrgovačkoj službi, s izuzetkom trajekata (ferry). Ova je odredbe u skladu sa suvremenim tendencijama popravila dikciju čl.5. Konvencije od 1952. Isto tako se Nacrt neće primjenjivati na tražbine koje se mogu utužiti na temelju ugovora, što je nešto šire nego slična odredba čl.6. Konvencije od 1952.

Članovi 2. i 3. Nacrta trebaju zamijeniti odredbe Konvencije od 1952. U čl.2. reproducirane su tri nadležnosti iz Konvencije od 1952. (sjedište ili prebivalište odnosno boravište tuženoga, mjesto gdje je u obalnom moru ili unutrašnjim vodama došlo do sudara, mjesto gdje je brod ili njegov sister-ship bio zaustavljen), a dodane dvije nove. Jedna je mjesto foruma imovine, ako takav forum priznaje zemlja u kojoj se tužba pokreće (kao npr. SAD i Jugoslavija). Ovdje se radi o imovini različitoj od sister-shipa. Treba napomenuti da je ova dodatna nadležnost prihvaćena s 13 protiv 12 glasova, tj. s jednim glasom većine. Prema tome treba očekivati da će ta odredba i dalje biti kontroverzna. Druga dodatna nadležnost, unesena na prijedlog japanske delegacije, odnosi se na ona mjesta gdje je osnovan fond ograničenja odgovornosti za taj sudar.

Čl.2. nadalje uvodi mogućnost obustavljanja parnica koje bi se pokrenule pred sudom druge države onda, kada je već u tijeku spor pred nadležnim sudom neke države. Nakon meritorne presude u takvom sporu u jednoj državi stranke nisu ovlaštene pokretati novi spor u drugoj državi, ukoliko nema zapreka za izvršenje donesene presude u punoj mjeri u državi u kojoj je presuda donesena.

Zanimljivo je da je u prijedlogu Prednacrta bila sadržana odredba da sud može, ukoliko mu njegovi vlastiti postupovni propisi daju takvo ovlaštenje, otkloniti iz opravdanih

razloga svoju nadležnost. (Tzv. načelo forum non conveniens.) Taj prijedlog je međutim u Riju otklonjen, čemu je doprinijela i naša delegacija.

Čl.3. sadrži odredbu po kojoj se pred sudom pred kojim je pokrenut spor u vezi s jednim sudarom mogu podnijeti tužbe i protutužbe iz tog sudara pred istim sudom. Ova odredba drugim riječima reproducira odredbe st.l. i 2, čl.3. Konvencije od 1952.

U čl.4. postavljaju se dva osnovna izbora prava: lex loci za sudare u obalnom moru i unutrašnjim vodama i lex fori za sudare u otvorenom moru. Od toga pravila predviđaju se dvije iznimke: ukoliko svi brodovi u sudaru imaju istu državnu pripadnost primjenjuje se pravo zastave, a ukoliko imaju različitu državnu pripadnost, a te države kojima pripadaju su države ugovornice neke konvencije, primijenit će se ta Konvencija. (Ova druga iznimka ima cilj omogućiti primjenu Konvencije o sudarima iz 1910, koja u svom tekstu ima odredbu o kogentnoj primjeni njezinih pravila bez obzira na mjesto gdje se sudar dogodio). U stilizaciji ovog člana neke su delegacije /naročito japanska/ željele izričito pozivanje na Konvenciju od 1910. umjesto generičkog pojma "konvencije", ali je ostala odredba kao što je reproducirana u Nacrtu.

Čl.5. iznosi katalog područja prava na koji se u čl. 4. odnosi normirani izbor prava. Dosta opširna nabranja u ovom članu (osnova odgovornosti; razlozi ekskulpacije i raspodjela odgovornosti; vrste šteta za koje se traži naknada; visina šteta; osobe koje mogu imati aktivnu legitimaciju; odgovornost brodara za osobe koje rade po njegovom nalogu kao i odgovornost broda, brodovlasnika ili brodara za čine ili propuste pilota; pitanje mogućnosti ustupa ili naslijedjivanja prava na naknadu štete; teret dokaza i presumpcije; pravila o zastari) preuzeta su iz Haških konven-

cija o odgovornosti za proizvode krajnjem korisniku i Haške konvencije o prometnim nezgodama. Premda su neke delegacije željele isključiti ta mnogobrojna nabrajanja i pojednostaviti tekst na način da se izbor prava iz čl.4. odnosi na sve pravne odnose koji izviru iz sudara, ipak je nakon dugotrajnih rasprava prihvaćen kompletan katalog normi na koji se izbor prava odnosi. Na kraju čl.5. dodana je odredba da se pravo koje je primjenljivo na temelju čl.4. i 5. može otkloniti samo iz razloga javnog poretka.

Čl.6. ima odredbu da se pod primjenljivim pravom neke države ima razumjeti unutrašnje pravo odnosne države. Ta odredba ima smisao za federalne države.

Svakako najsporniji dio Nacrta konvencije govori o priznanju i izvršenju stranih presuda. Odredbe i stilizacija čl.7. i 8. temelje se na čl.21. i 22. Haške konvencije o priznanju i izvršnosti stranih presuda u gradjanskim i trgovackim predmetima. Budući da je bilo sporno da li bi uopće trebalo unijeti takve propise, unesena je na prijedlog delegacije Udruženja Savezne Republike Njemačke odredba prema kojoj se predviđa da će odredbe o priznanju i izvršenju stranih presuda postati obvezatne tek onda kada država suda i država ugovornica u kojoj treba priznati odnosno izvršiti presudu zaključe u tu svrhu dodatni sporazum. Takav sporazum će se odnositi samo na presude koje su donesene iza njegovog stupanja na snagu. Međutim, meritorno čl.7. određuje da se odnosi na priznanje i izvršenje presuda koje su donesene u vezi s ovom Konvencijom, uključujući i zahteve za ograničenje odgovornosti, a ukoliko su izvršive u državi u kojoj su izrečene. Mnogo se raspravljaljalo da li se priznanje stranih presuda odnosi i na arbitražne odluke, no prevladalo je mišljenje da se na njih ova odredba ne bi odnosila. Ovo je razumljivo, jer za područje arbitražnih odluka uopće, dakle ne samo u području kojim se bavi ovaj Nacrt konvencije, postoji niz medjunarodnih konvencija.

Čl.8. iznosi osnove prema kojima država ugovornica može odbiti priznanje ili izvršenje presude druge države ugovornice. To su opće poznati razlozi nenađežnosti suda, kod presuda koje su postignute prijevarom, zbog greške u postupku uslijed kojih dužnik nije bio pravovremeno obavljen o postupku suda i nije imao mogućnost iznijeti svoje stajalište, i na kraju kada je presuda u suprotnosti s javnim poretkom u državi u kojoj je treba priznati ili izvršiti.

U općim odredbama čl.9. kaže se da ova Konvencija ne dira u odredbe drugih konvencija ili ugovora u kojima su države ugovornice ugovorne stranke, a još i dodaje da se medju državama ugovornicama ove Konvencije doduše stavlja van snage Konvencija od 1952, ali samo utoliko ukoliko je u suprotnosti s novom konvencijom. Odatle se smije izvesti zaključak da bi medju državama ugovornicama Konvencije od 1952. i dalje ostale na snazi odredbe o nadležnosti za tjelesne štete, jer ta odredba nije u neskladu s Nacrtom nove konvencije. Taj isti član sadrži po sebi razumljivu tvrdnju da su pravila postupka podvrgnuta pravu raspravljačeg suda.

U glasanju o Nacrtu ove Konvencije na plenarnoj sjednici 15 Udruženja je glasalo sa da (medju njima i naše Udruženje), predstavnici norveškog Udruženja su glasali protiv, a 7 Udruženja se uzdržalo, medju njima i predstavnici Francuske, Vel.Britanije, Grčke i SSSR-a.

Definicije klauzula brodarskih ugovora

U komisiji koja se bavila definicijom klauzula brodarskih ugovora živo je sudjelovao u radu predstavnik JUPP-a dr Vojislav Borčić. Predložene definicije, kojih je u konačnom tekstu prihvачeno 24, obuhvaćaju uglavnom posljedice utrošenog vremena broda u luci. Iako opće poznate i prihvачene u brodarskim ugovorima te definicije, kao npr. pojmovi

"luka", "sidrište", "stojnice", "dan", "prekostojnice", "despatch" itd, ukupno njih kako je već rečeno 24, predstavljale su do sada česti predmet sporova zbog različnosti njihovog tumačenja. Naime, iskustvo pokazuje da su isti izrazi u brodarskim ugovorima nejednako tumačeni pred sudovima i arbitražama u različitim zemljama, pa čak i u istoj zemlji pred višim i nižim sudovima. Ove su definicije zamisljene kao katalog pojmova koje stranke, ako žele, mogu po svojoj slobodnoj volji izričitim navodjenjem ugraditi u svoje ugovore kao što se to čini s Incoterms, York-Antwerpenskim pravilima od 1974. ili preko Paramount clause sa zakonima koji se odnose na prijevoz robe morem u odredjene države.

Rad ove komisije bio je osobito intenzivan, ali se u njoj nisu pojavljivala sporna pitanja koja bi se odnosila na bit same definicije, nego se nastojalo doći do što jasnijih i preciznijih formulacija. Ovo upravo stoga što je cilj toga rada bio da se izbjegnu sudski sporovi o tumačenju odgovarajućih klauzula.

Tako je npr. u Prednacrtu definicija luke, koja je označavala prostor u kojem se vrši ukrcaj i iskrcaj broda u koju je uključeno i mjesto na kojemu brodovi obično čekaju na svoj red, proširena u smislu da u čekanje broda na red ostaje uključeno i svako uobičajeno mjesto čekanja na red bez obzira na udaljenost od lučkog područja.

Definicija stojnica je proširena tako da se vrijeme utrošeno za premještaj broda s mjesta čekanja na vez neće računati u stojnici.

U definiciji "po radnom grotlu dnevno" ("per workable hatch") računalo se prema prijedlogu vrijeme prema pogodnim grotlima za krcanje, a na prijedlog naše delegacije prihvачen je dodatak da se mora raditi ne samo o pogodnim nego i raspoloživim grotlima radi obavljanja operacija ukrcaja i iskrcaja.

Definicija praznika ("Holidays") prema kojoj praznici obuhvaćaju dane kada se prema zakonu ili praksi mјesta ukrcaja odnosno iskrcaja ne radi, dopunjena je na prijedlog naše delegacije, tako da u nju ulaze i dijelovi dana kad je rad smanjen, ali ne potpuno obustavljen.

Kod definicija br.10 ("Whether working day" - "vremenski pogodni dani za rad") i br.13 ("Whether permitting" - "ukoliko vrijeme dopušta") unesen je još i pojam komercijalne razumnosti ("commercially reasonable"), tako da se s privrednog stajališta mora prosudjivati da li je ili nije nastupila vremenska zapreka.

I neke druge definicije su dopunjene ili pojednostavljene, a npr. definicija prekostojnica koja je u prijedlogu bila uvrštena kao jedna definicija, rasčlanjena je u konačnom Nacrту u dvije definicije, tako da pored pojma naknade za prekostojnice imamo i pojam prekostojnica.

U konačnom glasanju o ovim definicijama osim dva uzdržana glasa (Irske i Norveške), sve su druge delegacije prihvatile konačni tekst definicija. Nema sumnje da će ove definicije, ukoliko ih budu prihvatile za to mјerodavne medjunarodne organizacije, djelovati na znatno smanjenje sporova iz brodarskih ugovora.

Nacrt konvencije o bušećim platformama

Krajem 1976. bilo je u svijetu u pogonu 374 pokretnih bušećih platforma koje su bile "registrirane" u 23 različite države. Razlog što se CMI 1976. počeo baviti tim problemom bio je taj, što je u mnogim zemljama postojala nesigurnost da li treba ta pokretna bušeća plovila izjednaćiti s brodovima i na njih primijeniti medjunarodne konvencije i nacionalne propise iz pomorskog prava. U pripremnim radovima neka su udruženja, a među njima američko, britansko i zapadnonjemačko, izrazila sumnju u opravdanost Nacrta

buduće konvencije, smatrajući da u takvom poslu treba obaviti daleko temeljitije pripreme. Međutim, na drugoj su strani skandinavska udruženja požurivala radove tvrdeći da treba što prije donijeti Konvenciju, kako ne bi bila donešena različita rješenja u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima koja bi mogla biti zapreka budućoj unifikaciji.

Treba međutim naglasiti da je od samog početka bilo jasno da buduća Konvencija neće regulirati zanimljiva pitanja sigurnosti i međunarodnog javnog prava koja dolaze do primjene kod takvih operacija, niti pitanja odgovornosti za eventualne štete od nezgoda zbog prodora nafte iz bušotine (tzv. Blow-Out damage), nego će se baviti samo institutima sudara, spasavanja, privremenog zaustavljanja, ograničenja odgovornosti i stvarnim pravima na brodu.

U pripremama Nacrta za konferenciju u Rio de Janeiru bile su razmatrane tri metode pristupa izradi Nacrta. S teoretskog stajališta bilo bi najidealnije rješenje u stvaranju detaljnih i sveobuhvatnih pravila koja bi stvorila novi režim za bušeće platforme. Tako bi rješenje, međutim, bilo dugotrajno i tražilo bi eventualno mijenjanje i prilagođavanje pojedinih formulacija u već postojećim unifikacijskim instrumentima. Zbog toga su preostala sva pristupa od kojih je prvi uvrstio u novi Nacrt samo postojeće međunarodne konvencije, tj. pozivao se na njih, primjenjujući ih na bušeća plovila kao i na pomorske brodove. Treći je prijedlog, kojeg je izradilo Norveško udruženje, izjednačavao plovila u pravnom tretmanu s brodovima i primjenjivao na njih kako unifikacijske instrumente tako i propise nacionalnih sistema.

Na konferenciji u Rio de Janeiru na plenarnoj sjednici na početku konferencije zauzeto je stajalište da se od dva predložena Prednacrta (CMI-ovog pododbora i Norveškog udruženja) pokušati stvoriti jedinstveni tekst koji bi obuhvatio oba prijedloga. U radu komisije u Riju sudjelovao je

član jugoslavenske delegacije prof. Filipović. nakon mnogobrojnih amandmana i dugotrajnih rasprava izradjen je konačni tekst Nacrta koji je na plenarnoj sjednici na kraju konferencije usvojen gotovo jednoglasno, tj. nitko nije glasao protiv, a četiri udruženja su se suzdržala od glasanja (Vel.Britanija, Irska, Japan i Nizozemska).

U čl.1. sadržana je definicija plovila ("craft" engl, a "engin" franc) na koji se Nacrt ima primijeniti. To se plovilo definira kao pomorska naprava koja nije trajno pričvršćena na morsko dno, a koja se može samostalno kretati ili bivati pokretna bilo da pluta ili je pričvršćena za morsko dno za vrijeme takvih operacija. Takvo plovilo može služiti za istraživanja, iskorištavanje, prerađivanje, prijevoz ili uskladištenje mineralnih izvora morskog dna i podmorja. Bilo je sporno oko tog pojma da li ga uopće treba definirati ili samo spomenuti da se plovilo izjednačuje s pomorskim brodom kod odredjene primjene pravnih propisa. Međutim, budući da je nadasve sporna definicija pomorskog broda, to se odlučilo za dosta teško prevodiv pojam "off-shore mobil craft".

Čl.2. primjenjuje na takva plovila odredbe Medjunarodne konvencije o sudaru brodova od 1910, kao i Konvencije o građanskem i kaznenom postupku iz 1952, a za zemlje koje su države ugovornice tih Konvencija.

Čl.3. jednako postupa s institutom spasavanja, pa primjenjuje na njega Medjunarodnu konvenciju o pružanju pomoći i spasavanju od 1910. i Protokol o njenim izmjenama od 1967, dakako uvjek za države ugovornice tih instrumenata.

Jednako se tako postupa u čl.4. s privremenim zaustavljanjem brodova na temelju Konvencije od 1952. o privremenom zaustavljanju brodova.

Kod globalnog ograničenja odgovornosti jugoslavenska delegacija je smatrala da kod ovih plovila ne bi trebalo biti takvog ograničenja i to zato jer otpadaju uobičajeni argumenti koji opravdavaju takvo ograničenje kod brodova. Međutim takav prijedlog nije prihvaćen, pa je u čl.5. odredjeno da se i na ta plovila primjenjuju, među državama ugovornicama, Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1924. ili ona od 1957, odnosno Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine od 1976. Ova posljednja Konvencija primjenjivala bi se na ta plovila i unatoč odredbe njenog čl.15. koji je upravo tu primjenu isključivao. Ovaj član je u vezi sa članom 9. koji određuje minimum tonaže za ograničenje odgovornosti kod tih plovila. Nisu prihvaćeni amandmani skandinavskih udruženja koja su predlagala da se odredi koeficijent množenja za utvrđivanje tonaže takvih plovila u usporedbi s Konvencijom od 1976.

Stvarna prava na tim plovilima su u čl.6. načelno normirana tako da se određuje primjena Međunarodnih konvencija od 1926. odnosno od 1967. o pomorskim privilegijima i hipotekama i Međunarodne konvencije o upisu prava na brodovima u gradnji od 1967, dakako među državama ugovornicama. S obzirom na to da se u nekim državama ta plovila ne upisuju u upisnike brodova postavilo se pitanje mogućnosti primjena spomenutih instrumenata na njih. Ovo je riješeno tako, da će se priznavati u svim državama režim upisa koji u državi upisa postoji, a s obzirom na vlasništvo i hipoteke.

Čl.7. govori o primjeni Međunarodne konvencije o gradjanskoj odgovornosti za naknadu štete zbog zagadjivanja od 1969. Nije prihvaćen prijedlog V.Britanije da se proširi primjena spomenute Konvencije na sve vrste ulja (ne samo na "persistent oil") i da se primjeni i na štete od uskladištenog ulja u plovilo, a što je najčešći slučaj šteta na

bušećim platformama. Prema tome ograničena je primjena Konvencije od 1969. samo na ulje koje je iscurilo ili je izbačeno iz plovila, a koje se prevozi kao teret.

Čl.8. govori o primjeni nacionalnog prava i on zapravo sadržava bit norveškog prednacrta, jer omogućuje državama ugovornicama ove Konvencije, a koje nisu države ugovornice Konvencija spomenutih u prethodnim članovima, da primijene na ta plovila svoje nacionalno pravo koje inače primjenjuju na brodove. Tim se željelo postići da se pomorsko pravo, pa makar i neunificirano, primijeni na bušeće platforme.

Čl.10. određuje da nikakav pomorski privilegij neće nastati na brodu za štete od zagadjivanja, osim onih koje predviđaju čl.7. i 3. Nacrt, tj. od zagadjivanja naftom koja se prevozi kao teret.

Čl.11. govori o utjecaju državljanstva ili državne pripadnosti na primjenu konvencija ili pak nacionalnog prava u smislu odgovarajućih članova, pa određuje da će se smatrati da plovilo ima državnu pripadnost države u kojoj je upisano, a ako nije upisano, pripadnost državi čije državljanstvo ima vlasnik plovila. Nije izričito riješeno pitanje državljanstva odnosno državne pripadnosti kompanija koje će u nekim slučajevima biti možda i multinacionalne.

U zaključnom čl.12. Nacrt izričito predviđa da ne dira u međusobne odnose pojedinih osoba koje iskorištavaju takva plovila i koje djeluju kao koncesionari, ovlaštenici ili imaoči prava u pogledu mineralnih izvora.

Revizija Haških pravila

Učesnici konferencije CMI-a upoznali su se također s dva dokumenta koji se odnose na UNCIRAL-ov prijedlog revizije Haških pravila. Prvi od tih dokumenata sadrži pismo predsjednika CMI-a prof. Berlingieria upućeno UNCIRAL-u

1.VII 1977. u kojem se iznose kritičke primjedbe na UNCITRAL-ov tekst s obzirom na posljedice koje bi takvo predloženo pooštrenje odgovornosti brodara imalo za pojedine zemlje. U tom se pismu stoji na stajalištima Hamburških zaključaka CMI-a prema kojima se smatra da bi ukidanje ekskulpacija nautičkom krivnjom i požarom povećalo osiguranje brodarove odgovornosti, a da se pritom ne bi osjetno smanjilo osiguranje tereta. Budući da se osiguranje odgovornosti danas vrši u P.Č. I klubovima u visoko razvijenim zemljama (pretežno Velika Britanija i skandinavske zemlje) takve promjene, smatra se u pismu, ne bi bile od ekonomski koristi zemljama u razvoju koje upravo smatraju da će im UNCITRAL-ov prijedlog donijeti, kao zemljama koje su pretežno krcatelji a ne brodari, nove izvore prihoda. Analiza CMI-a pokazuje da će doći do povećanja vozarina zbog nove raspodjele rizika. Drugi dokument odnosi se na pojedine članove UNCITRAL-ovog Nacrta i predlaže se uglavnom poboljšanja tekstova s pravno-tehničkog gledišta.

Konferencija se nije izjašnjavala o tim dokumentima, koji nisu ni bili na dnevnom redu, nego ih je samo primila na znanje.

Osma skupština Medjunarodnog pomorskog odbora

Nakon završetka XXXI konferencije održana je 1.X 1977. u Rio de Janeiro VIII skupština Medjunarodnog pomorskog odbora sa slijedećim dnevnim redom: 1) Novi članovi, 2) Radnje koje valja poduzeti na osnovi preporuka XXXI Medjunarodne konferencije CMI-a, 3) Osnivanje zajedničkog CMI/ICC centra za pomorsku arbitražu, 4) Razmatranje daljnog postupka u vezi s primjedbama na UNCITRAL-ov Nacrt konvencije o prijevozu robe morem, 5) Prijedlog Norveškog udruženja za pomorsko pravo, 6) Ostavka Kaja Pineusa na mjesto Izvršnog tajnika (Secretary General Executive) i Jana Rømberga na mjesto Glavnog pravnog službenika (Chief Legal Officer).

Ad.1) Nakon predsjednikovog izvještaja u kome je izneseno da je osnovano Peruansko udruženje za pomorsko pravo, kojega statut odgovara smjernicama CMI-a, jednoglasno je prihvaćeno članstvo tog udruženja.

Takodjer su prihvaćeni prijedlozi brazilijskog, kanadskog i čileanskog udruženja o primanju novih članova matičara.

Ad.2) U vezi s novim Nacrtom konvencije o sudarima skupština je zamolila predsjednika da ga podnese Medjuvladinoj pomorskoj savjetodavnoj organizaciji (IMCO-u) zajedno s iscrpnim izvještajem predsjednika medjunarodnog pododbora prof. Healeya.

U vezi s definicijama brodarskih ugovora zaključeno je da se njihov Nacrt podnese na zajedničku sjednicu BIMCO-a/^{GCEC-a} i CMI-a kako bi pod predsjedateljstvom W. Wilsona osnovali zajedničku radnu grupu koja bi razmotriла pojedine definicije. Tek tada bi CMI poduzeo daljnje postupke.

Takodjer je odlučeno da se novi Nacrt konvencije o bušećim platformama podnese IMCO-u zajedno s izvještajem F. Ringdala.

Ad.3) Nakon izvještaja J. Warota predsjednika medjunarodnog podobora za pomorske arbitraže zaključeno je da se dalje nastavi postupak u zajednici s Medjunarodnom trgovinskom komorom (ICC) u Parizu kako bi se izradila pravila o arbitraži. Uz 22 glasa za i 5 uzdržanih povjerenje je predsjedniku Warotu da pregleda pravila kad budu dovršena i da ih podnese izvršnom odboru CMI-a na skupštini 1973.

Ad.4) Prihvaćen je izvještaj prof. Schultsza, predsjednika radne grupe, i zamoljena su udruženja da daju svoje komentare i da upoznaju svoje vlade sa stavovima CMI-a u vezi s UNCITRAL-ovim Nacrtom konvencije o prijevozu robe

morem. Komentari nacionalnih udruženja u vezi sa stavovima i komentarima CMI-a bit će revidirani u radnoj grupi koja će podnijeti izvještaj Izvršnom odboru CMI-a. Na slijedećoj skupštini odlučit će se nakon rasprava kakvo konačno stajalište će zastupati promatrač CMI-a na UNCITRAL-ovoј Diplomatskoj konferenciji slijedeće godine.

Ad.5) Norveško udruženje za pomorsko pravo podnijelo je prijedlog da se u Konvenciji o teretnici 1924, njezinom Protokolu iz 1963, kao i u Konvenciji o ograničenju vlasnička pomorskih brodova iz 1957. zamijeni zlatna klauzula s Posebnim pravima vučenja. Naime, prošle godine (1976) na Diplomatskoj konferenciji u Londonu, na kojoj je izradjena nova Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, bile su održane i tri tzv. mini konferencije u trajanju od jednog dana u kojoj su u Konvenciji o građanskoj odgovornosti za zagadjivanje mora uljem iz 1969, Konvenciji o Fondu 1971. i Atenskoj putničkoj konvenciji 1974, zamijenjene vrijednosti zlatnih Poincaré franaka u Posebna prava vučenja. Delegat Jugoslavenskog udruženja podržao je taj prijedlog izrazivši žaljenje da on nije došao ranije pa da nije u tu svrhu iskorištena već londonska Diplomska konferencija. Skupština je zatim prihvatile taj prijedlog i odlučila obratiti se Belgijskoj vladu s upitom da li je spremna da u tu svrhu sazove Diplomatsku konferenciju.

Ad.6) Skupština je prihvatile ostavku Kaja Pineusa na mjesto Izvršnog tajnika, koju funkciju napušta zbog po-odmaklih godina, izrazivši mu puno priznanje za samoprije-goran rad u CMI-u kojem je posvetio čitav svoj život. Sku-pština je ujedno na prijedlog predsjednika Berlingieria zaključila da se K. Pineus izabere za počasnog potpredsje-dnika CMI-a.

Prihvaćena je također ostavka prof. Ramberga na mjesto Glavnog pravnog službenika jer je mjesto već faktično ukinuto odlukom Skupštine 1976, pa je tu dužnost Ramberg vršio samo honorarno. Skupština mu je zahvalila na radu.

Odlučeno je također da se novi izbori za pojedina mesta izvrše na slijedećoj skupštini 1973. Predsjednik Berlingieri je tom prilikom njavio da želi poduzeti neke organizacione promjene u CMI-u s kojima će upoznati pismeno nacionalna udruženja.

Zaključak

Konferenciju u Rio de Janeiru možemo smatrati uspješnom. Na njoj su donesena dva nova Nacrta medjunarodnih sporazuma i izradjene definicije brodarskih ugovora. Iako je budućnost dvaju Nacrta još sasvim nesigurna i zavisiće od dalnjih akcija Pravnog odbora IMCO-a i dobre volje predstavnika država koje će odlučivati o njihovoј sudbini, za tumačenje klauzula brodarskih ugovora možemo već danas ustvrditi da predstavljaju značajan doprinos u sprečavanju nesuglasica u medjunarodnoj pomorskoj plovidbi. Pokazalo se još jednom da je Medjunarodni pomorski odbor, koji je završio svoju slavnu fazu inicijatora Diplomatskih konferencijs u svom post-Lilarovskom razdoblju, sačuvao svoju živost i smisao za praktično. I premda Nacrti budućih konvencija neće više nositi ni ime CMI-a i premda će na Diplomatskim konferencijama njegovi predstavnici sjediti u posljednjim redovima kao promatrači bez prava glasa, ipak će ta organizacija, koja bez sumnje preko nacionalnih udruženja sakuplja najveće i najefikasnije stručnjake pomorskog prava, i dalje predano i požrtvovno djelovati s onim istim ciljem s kojim je i osnovana 1397, a taj je da nadvladava partikularizme u pomorstvu težeći k univerzalnosti i da pravnici pritom samo drže pero, a da ljudi s iskustvom i praksom diktiraju rješenja.

U Zagrebu, 7. listopada 1977.

V.F.