

Nova medjunarodna konvencija o prijevozu
robe morem

Pitanja revizije Haških pravila stavljena su na dnevni red Medjunarodnog pomorskog odbora (CMI) već iza drugog svjetskog rata. Tako se CMI s tim bavio na konferenciji u Antwerpenu 1947, onda u Napulju 1951, na sastanku proširenog predsjedništva CMI-a i njegovih medjunarodnih komisija u Brightonu 1954, na Riješkoj konferenciji 1959. i konačno na konferenciji u Stockholmu 1963. Taj rad rezultirao je donošenjem nacрта revizije Haških pravila koji je po mjestu gdje je ta revizija zaključena nazvan Visbyskim pravilima (Stockholm 1963).

Na XII diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo u Bruxellesu 1967. i na njenom nastavku 1968. donesen je Protokol o izmjeni Haških pravila od 1963. (dalje Protokol od 1963). Protokol od 1963. (koji je stupio na snagu 1977) nije znatno izmijenio strukturu Haških pravila. Naime, taj Protokol je donio niz odredaba koje su više interpretativne prirode i povisio granicu odgovornosti pomorskog vozača, ali uopće nije dirao u temelj njegove odgovornosti.

U krilu Komisije Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj (UNCTAD), a na inicijativu zemalja u razvoju pokrenuta je revizija mnogih odredaba pomorskog prava pa tako i Haških pravila i Protokola od 1963. UNCTAD je povjerio zadatak izrade nacрта revizije ili nove konvencije o tom predmetu UNCITRAL-u (Komisija Ujedinjenih naroda za medjunarodno privredno pravo). UNCITRAL je na osam zasjedanja posebne radne grupe izradio tekst koji je nakon što su ga odobrili plenum UNCITRAL-a i UNCTAD podnesen Diplomatskoj konferenciji Ujedinjenih naroda u Hamburgu, koja se održavala od 6. do 31. III 1978, na raspravu i radi zaključenja nove konvencije.

U pripremnom radu na ovom instrumentu u radnoj grupi UNCITRAL-a Jugoslavija nije sudjelovala.

Na Diplomatskoj konferenciji u Hamburgu sudjelovalo je 73 zemalja, a jedna je država (Guatemala) poslala samo promatrača. Prisustvovala su također i pojedine specijalizirane agencije UN, tijela UN, međuvladine organizacije kao i niz nevladinih medjunarodnih organizacija. Nakon dugotrajnih rasprava na prijepodnevnim, poslijepodnevnim i noćnim sjednicama konačno je prihvaćen završni akt za koji je glasalo 67 država, nitko nije glasao protiv, a 4 države su se uzdržale od glasanja (Grčka, Kanada, Liberija, Švicarska).

Na konferenciji je bilo podneseno blizu 400 amandmana, ali je od njih samo 16 prihvaćeno.

Prvi razlog za to je što je za promjenu teksta UNCITRAL-ovog nacрта bila potrebna dvotrećinska većina. Drugi je razlog što se veliki broj država plašio da bi diniranje u taj tekst moglo imati nepovoljne posljedice za opći njegov sadržaj. Konačno su u svim organima konferencije prevladavali oni koji su bili tvorci UNCITRAL-ovog nacрта i koji su ga svim silama branili od svake i najmanje promjene.

Medjutim na samoj konferenciji bilo je delegacija koje su zastupale stajalište da bi trebalo zadržati vozarovo oslobađanje od odgovornosti za nautičku krivnju njegovih ljudi i to kako među industrijskim zemljama grupe B, tako i među socijalističkim zemljama Istočne Evrope (grupe D) i same grupe 77, tj. zemalja u razvoju. Ipak je u grupi 77 prevladavala struja koja je tome bila suprotna, a i u zemljama Istočne Evrope bilo ih je koje su bile protiv uspostave takve odredbe. Konačno i među industrijski razvijenim zemljama bilo ih je koje su vrlo odlučno podržavale ukidanje tog oslobodjenja od odgovornosti (na prvom mjestu SAD, Kanada, Francuska i skandinavske države).

Upravo takva raznolikost u stavovima i unutar pojedinih grupa dovela je do toga da je stvoren jedan kompromisni prijedlog (tzv. "package deal") koji je obuhvatio članove 4, 5, 6. i 11. Budući da nisu bile provedene dovoljne prethodne ekonomske analize, nejasno je i nakon donošenja ove Konvencije da li će zemlje u razvoju koje su tako mnogo očekivale i očekuju od ovog međunarodnog instrumenta doista postići željeni rezultat. Naime, sporno je da li znatno pooštrenje brodarove odgovornosti koje će rezultirati povećanjem premija za osiguranje odgovornosti kod P & I klubova (danas pretežno u razvijenim zemljama - specijalno London i Bermude) može pridonijeti smanjenju premija za osiguranje tereta. (Većina stručnjaka smatra da to neće biti slučaj.) Prema tome, valja očekivati povećanje vozarina, što će se opet negativno odraziti na privredu zemalja koje nemaju svoje razvijene trgovačke flote. Svakako i reperkusije takvog stanja stvari zahtijevaju i u našoj zemlji pomne analize posljedica iniciranih promjena.

Naša delegacija na Hamburškoj konferenciji (na čelu delegacije pomoćnik predsjednika Saveznog komiteta za obraćaj i veze M.Šikić, njegov zamjenik, opunomoćenik ministra u SSVP, dr M.Bulajić, a članovi delegacije V.Borčić, V.Filipović, H.Kačić, E.Pallua, N.Perčić i V.Stalio) sudjelovala je u radu odbora konferencije i u grupi 77 i nastojala svojim amandmanima i prijedlozima utjecati na poboljšanje teksta konvencije. Nažalost, zbog već naprijed spomenutih razloga to često nije bilo moguće.

V.F. i E.P.