

IZVJEŠTAJ O GODIŠNJOJ SKUPŠTINI
JUGOSLAVENSKOG UDRUŽENJA ZA POMORSKO PRAVO
u Rijeci održanoj 14. prosinca 1979.

Nakon otvaranja skupštine sa strane predsjednika Udruženja prof.dra B. Jakaše, komemorirani su nastradali pomorci na jugoslavenskim brodovima i preminuli članovi Udruženja prof.dr Juraj Andrassy, dr Milan Trampuž, kap. Vladimir Medanić, prof.dr Ante Turina, dr Kosta Zloковиć i dr Frano Padelin. Izabrano je radno predsjedništvo i prihvaćen dnevni red.

Predsjednik Udruženja iznio je financijsku situaciju Udruženja, pa predlaže da se donese odluka o povećanju članarine fizičkih i pravnih osoba.

Ističe se da je kao zadatak Udruženja u pomoći praksi na prvom mjestu prijevod Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi na engleski jezik. Putem pretplata osnovnih organizacija udruženog rada skupljeno je 190.000.- dinara, ali nedostaju još sredstva za njegovo konačno objavljivanje. Donosi se odluka da se pristupi prevodjenju Zakona iz skupljenih sredstava, a da se naknadno prikupe sredstva za njegovo objavljivanje. Prof. Rodière uzeo je inicijativu za prijevod našeg Zakona na francuski jezik i za njegovo objavljivanje na tom jeziku.

Na kraju svog izlaganja predsjednik predlaže da se u Udruženju provede ideja druga Tita o kolektivnom rukovodstvu pa da se novoizabrano predsjedništvo ovlasti da provede tu zamisao mijenjanjem odgovarajućih odredaba pravila.

Iza toga tajnik Udruženja prof.dr V.Filipović podnosi izvještaj o međunarodnim aktivnostima Udruženja. Iz tog izvještaja je vidljiva mnogostruka međunarodna aktivnost Udruženja u razdoblju od godišnje skupštine 1977. do 1979. Članovi Udruženja sudjelovali su u delegacijama na Plenarnoj konferenciji OMI-a u Rio de Janeiru 1977, na dvije godišnje skupštine OMI-a 1978. i 1979, na Diplomatskoj konferenciji Ujedinjenih naroda u Hamburgu 1978 (Hamburška pravila) i u radu Pravnog odbora Međjuvladine pomorske savjetodavne organizacije (IMCO) na 7 zasjedanja (od XXXV do

XLI). Sudjelovanje na tim sastancima bilo je omogućeno doprinosima organizacija udruženog rada (napose "Jadroagent", "Croatia" i "Atlantska plovidba") i susretljivošću Pravnog fakulteta u Zagrebu i Zavoda za pomorsko pravo, historiju i ekonomiku pomorstva Istraživačkog centra JAZU.

U okviru CMI-a osnovane su i sada djeluju slijedeće komisije:

1) Komisija o reviziji Konvencije o spašavanju od 1910. pod predsjedanjem prof. Selviga za koju je predloženo da naše Udruženje zastupaju H.Kačić i V.Filipović;

2) Komisija za ispitivanje propisa o dokazu vještacima pod predsjedanjem g. Boala, a na čiji upitnik je naše Udruženje na sjednici proširenog tajništva dalo odgovor;

3) Komisija za komparativno ispitivanje zastarnih rokova u pomorskom pravu pojedinih zemalja pod predsjedanjem g. Kaja Pineusa na čiji upitnik je naše Udruženje također odgovorilo na sjednici proširenog tajništva. Predviđa se da će CMI uskoro izdati komparativnu studiju na temelju dobivenih odgovora, koja će biti koristan priručnik i našoj praksi.

Osnovane su još i grupe za proučavanje pitanja odgovornosti pomorskih terminala, zatim za učinak promijenjenih ekonomskih okolnosti na pomorske ugovore, zatim o sudarima i utjecaju Hamburških pravila na zajedničke avarije.

Moglo bi se zaključiti da je u proteklom razdoblju aktivnost Medjunarodnog pomorskog odbora bila veoma živa, iako se uloga te organizacije izmijenila pa je CMI umjesto organizatora i predlagača nacрта konvencija belgijskoj vladi i preko nje Diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo, postao konzultant službenih medjunarodnih organizacija među kojima se u prvom redu nalazi Medjuvladina pomorska savjetodavna organizacija. CMI je također razvio u proteklom razdoblju novu aktivnost na organizaciji medjunarodnih seminara koji se održavaju ne samo u Evropi nego i u Americi.

Ekonomska i socijalna komisija Ujedinjenih naroda za Aziju i Pacifik zamolila je predsjednika CMI-a da ispita da li bi CMI bio voljan pomoći u izradi pomorskih zakonodavstava Singapuru, Sri Lanki, Indoneziji, Filipinima i Tajlandu. CMI se prihvatio te uloge i čeka da mu Ujedinjeni narodi u tu svrhu odobre sredstva.

Može se sa zadovoljstvom konstatirati da se uloga CMI-a u međunarodnom razvoju pomorstva nije umanjila, kako su neki pesimisti predviđjali, nego je dobila nove oblike i ispunila se novim sadržajima.

Na dnevnom redu spomenutih 7 zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a bila su tri predmeta. Prvi se bavio upisom i državnom pripadnosti plovila na zračnom jastuku, ali je taj problem bio potisnut u pozadinu s obzirom na važnost ostalih dvaju predmeta. Naime, u međuvremenu, 1973. dogodila se pred francuskom obalom katastrofa tankera "Amoco Cadiz". I kao što je 11 godina ranije katastrofa tankera "Torrey Canyon" dovela do izrade Konvencije o građanskoj odgovornosti za naknadu štete od ulja 1969. i o intervenciji države na otvorenom moru iz 1969. pa nešto kasnije i Konvencije o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu tih šteta od 1971, tako je i katastrofalna propast broda "Amoco Cadiz" izazvala inicijativu francuske vlade da u IMCO-u pokrene reviziju niza konvencija pa i stvaranje novih. Naime Francuska smatra da ovlaštenja obalne države na intervenciju na otvorenom moru od 1969. nisu dovoljno jasna i precizna, pa stoga želi da se ona ili novelira ili zamijeni drugom. Francuska vlada takodjer smatra da je toj katastrofi pridonijelo odugovlačenje zaključenja sporazuma o spašavanju pa želi takvu reviziju Konvencije od 1969. koja će pospješiti spašavanje bez obzira na njegovu ekonomsku stranu i dopustiti obalnoj državi da dirigira spašavanjem i konačno želi da se povise granice iz Konvencije o građanskoj odgovornosti 1969, kao i one iz Konvencije o fondu od 1971. tako da bi odgovarale štetama kakve nastaju u slučajevima kao što je onaj "Amoco Cadiza".

Treći predmet na dnevnom redu odnosio se na odgovornost za prijevoz opasnih i štetnih tereta. Njemu je konačno dan prioritet s obzirom na buduću Diplomatsku konferenciju (vjerojatno 1982). No ni ovaj prioritetni predmet nije došao do stupnja konačnog nacrtā.

Inicijativa za normiranje odgovornosti za prijevoz štetnih i opasnih tereta potekla je od Nizozemske i Švedske. Glavne poteškoće na putu izrade konačnog nacrtā su u tome, što se u prvom redu ne zna o kakvim se teretima radi, odnosno koje se želi obuhvatiti i odgovornošću u budućoj konvenciji. (Tehnički stručnjaci nabrojali su cca 80 takvih materijala.) Drugo neriješeno pitanje je da li se konvencija ima odnositi samo na rasuti teret ili na komadni teret.

(Naročito su predstavnici Italije željeli uvrstiti komadni teret - vidi Cavtat.) Konačno, ostalo je otvoreno i najteže pitanje tko će biti nosilac odgovornosti, da li brodar, krcatelj ili obojica. U tom pravcu izradjene su četiri alternative od kojih nijedna nije dobila apsolutnu podršku. (Prema prvoj predviđala se solidarna odgovornost vlasnika broda i krcatelja, druga je predviđala prvenstvenu odgovornost vlasnika do određene granice odgovornosti, a zatim subsidijarnu odgovornost krcatelja, treća isključivu odgovornost krcatelja, a četvrta isključivu odgovornost vlasnika broda.) I ograničenje odgovornosti nije riješeno, jer dok neki smatraju da je dovoljna visina limita predviđena u Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, drugi drže da bi i te granice valjalo po-
visiti, a treći upućuju u pogledu visine ograničenja na domaće zakonodavstvo. Svakako ovom predmetu morat ćemo i u okviru našeg Udruženja u radu teritorijalnih grupa i suradnjom s organizacijama udruženog rada naših brodara posvetiti naročitu pažnju. Ovaj zadatak će biti tim teži jer dok smo kod odgovornosti za štete od nafte imali samo problema zagadjivanja, ovdje se još javljaju pitanja eksplozije i požara pa i raznovrsnih opasnih materijala čiji se krcatelji ne mogu svesti na zajednički nazivnik kao što se to moglo u naftnoj industriji.

Svakako najznačajniji događaj na području unifikacije pomorskog prava je donošenje Hamburških pravila na Diplomatskoj konferenciji Ujedinjenih naroda u Hamburgu 1978.

Hamburška pravila mijenjaju mnoga načela koja su bila u Haškim pravilima, tj. u Konvenciji o teretnici od 1924. Kompromisni tekst nove Konvencije mijenja bitno polje primjene konvencije (ne samo prijevozne ugovore uz izdanje teretnice, nego i sve pomorske ugovore za razliku od bro-darskih ugovora) i ukida neodgovornost pomorskog bro-dara za nautičku grešku. Povišujući znatno granice odgovornosti (prema Protokolu o izmjeni Konvencije o teretnici zaključenom 1968. za 25%), određuje niz detalja (po mišljenju mnogih suviše) koje teretnica mora sadržavati, produžuje roko-ve protesta kod preuzimanja robe kao i rokove zastare, suzuje znatno primjenu instituta zajedničke avarije i dono-si još niz izmjena koje predstavljaju znatno odstupanje od dosadašnjeg stanja na području prava pomorskog prijevoza robe. (Kao na primjer odredba o sudskoj nadležnosti i arbi-traži, prema kojoj se izbor između određenih nadležnosti prepušta tužitelju.)

Konvencija će stupiti na snagu godinu dana nakon ratifikacije 20 država, bez obzira na tonažu njihovih brodova ili opseg njihove prekomorske trgovine. Naše članstvo upoznato je s tekstom Hamburške konvencije kojoj smo posvetili čitav jedan broj "Uporednog pomorskog prava i pomorske kupoprodaje" (broj 78).

Isto tako važan rad odvija se na području multimodalnog prijevoza. Priprema Medjunarodne konvencije o multimodalnom prijevozu traje sada već gotovo 20 godina. Najprije je na tom predmetu radio rimski Institut za izjednačenje privatnog prava (UNIDROIT), do 1965, a onda je CMI preuzeo inicijativu i za nekoliko godina pripremao razne tekstove od kojih je deseti prihvaćen na Plenarnoj konferenciji CMI-a u Tokiju 1969. Nakon toga je na zajedničkom zasjedanju UNIDROIT-a i CMI-a 1970. u Rimu izradjen novi tekst, a iza toga je na zajedničkom zasjedanju Komisije UN za Evropu i Pravnog odbora IMCO-a donešen 1971. tekst koji je zamišljen kao konačan. Medjutim na zahtjev Ekonomsko-socijalnog vijeća UN taj nacrt je vraćen u početni stadij pa je nakon jedne pripreme diskusije u vidu seminara u Ženevi 1972. povjeren Medjuvladinoj pripremaoj grupi 1973. koja je u toku šest zasjedanja pripremila nacrt s mnogo alternativa koji je podnešen Diplomatskoj konferenciji Ujedinjenih naroda u Ženevi od 12. do 30. XI 1979. Ta konferencija nije uspjela dovesti diskusiju do zaključka pa je nastavak predviđen u svibnju (maju) 1980.

U izvještaju je naglašeno da bi članstvo Udruženja trebalo u budućnosti još više pridomjeti utvrđivanju činjeničnog supstrata na temelju kojeg se može doći do stavova o nacrtima koji se pripremaju u medjunarodnim tijelima.

Takodjer se izražava mišljenje da bi u prvom redu valjalo još jednom naglasiti potrebu ratifikacije Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. Ta potreba postojala je i prije donošenja našeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi od 1977, ali je upravo zbog pogrešnih svota (radi se opogrešci pera premještanjem decimalne točke) ta ratifikacija neophodna. Kako svi znamo postoji doduše i novija Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine od 1976, no ona još nije ni stupila na snagu.

Postoje prijedlozi da se razmotri potreba eventualne ratifikacije Protokola od 1963. o izmjeni Konvencije o teretničnici od 1924. čija smo rješenja već unijeli u naš Zakon,

osim visine granice odgovornosti po jedinici tereta. Budući da je granica od 100 zlatnih funti iz Konvencije od 1924 (koju smo mi ratificirali 1959) pretvorena u našem Zakonu u simboličnu svotu od 4.000.- dinara po jedinici ili koletu tereta (a znamo da je zlatna funta vrijednost 7 grama čistog zlata) to bi uz današnju direktnu primjenu Haških pravila o odgovornosti broдача bila uz cijenu zlata na slobodnom tržištu praktično neograničena.

U vezi s takvom sugestijom postavlja se pitanje oportuniteti direktne ratifikacije Hamburških pravila. Mora se pri tome imati na umu dvije činjenice: s jedne strane podrška koju je naša delegacija u skladu s političkim stavom naše zemlje pružila pri izradi novog teksta konvencije, a s druge strane posljedice koje bi takva ratifikacija imala danas za našu pomorsku privredu. Do sada je prema našim informacijama svega jedna država ratificirala Konvenciju od 1978. Takodjer bi prije prihvatanja te Konvencije trebalo studijski pripremiti njeno ugrađivanje u naše pravo. Naime naši broдачи s obzirom na konkurenciju s inozemnim bročarima ne bi smjeli biti stavljeni u nepovoljniji položaj, a isto tako bi trebalo proučiti pitanje ostavljanja na snazi za vrijeme petogodišnjeg prijelaznog perioda Haških pravila i Protokola od 1968. sa svim složenim pravnim problemima koje to sa sobom donosi.

Konačno, moramo se podsjetiti na Konvenciju o kodeksu ponašanja pomorskih linijskih konferencija od 1974. u čijem smo radu takodjer svojedobno aktivno sudjelovali preko naših predstavnika. Tu Konvenciju ćemo nesumnjivo ratificirati, ali njeno ugrađivanje u naše pravo traži takodjer određene pripreme.

U raspravi koja se nakon toga razvila, dr Milan Bulajić, načelnik u Sekretarijatu za vanjske poslove, je prvi uzeo riječ i osvrnuo se na međunarodnu aktivnost Jugoslavije koja godišnje zaključuje 200 međunarodnih ugovora. Iznosi da je u Sekretarijatu za vanjske poslove osnovan Savjet za međunarodno pravo koji se sastoji od deset stručnih pravnih grupa i komisija, a u kojem poslu je angažirano oko 250 stručnjaka. Na inicijativu Jugoslavenskog udruženja za međunarodno pravo osnovana je u okviru International Law Association (ILA) Međunarodna komisija za pravne aspekte novog međunarodnog poretka, a od 17. do 23. VIII 1980. održava se u Beogradu i redovita konferencija ILA. U okviru zemalja u razvoju (grupa 77 sada broji 120 zemalja u razvoju) pomorsko pravo ima poseban značaj, zbog

važnog udjela pomorskog prometa u međunarodnom ekonomskom poretku. Prihvatanje Konvencije o kodeksu ponašanja pomorskih linijskih konferencija koju su dosad potpisale 34 zemlje u razvoju (broj zadovoljava, ali još ne i tonaže predviđene za stupanje na snagu Konvencije) pridonijelo bi razbijanju monopola razvijenih zemalja u linijskom prijevozu. Isto tako je dr Bulajić istakao važnost rada na Konvenciji o multimodalnom prijevozu i Hamburških pravila od 1978. za zemlje u razvoju. Smatra da bi i skupština mogla doprinjeti u radu na ratifikaciji tih instrumenata.

U daljnjoj diskusiji se kap. Henrik Tončić osvrnuo na Kodeks ponašanja pomorskih linijskih konferencija, pa je istakao da smatra da će nadležni organi u SFRJ riješiti probleme koji će u vezi s tim Kodeksom nastati za našu trgovačku mornaricu. Obećana materijalna pomoć još nije pružena, ali jugoslavenski brodari očekuju da će ta pomoć biti pružena istovremeno s ratifikacijom Konvencije.

U diskusiji su također sudjelovali: Marin Kružičević, prof. B. Ivošević, prof. I. Grabovac, dr. V. Borčić, Rade Kesić, Prof. V. Brajković i predsjednik prof. B. Jakaša. Predsjednik sugerira da bi o Kodeksu ponašanja trebalo raspravljati zajedno s Udruženjem brodara, a da bi trebalo ratificirati Protokol od 1968. na Konvenciju o teretnici od 1924. radi zlatne klauzule u izvornoj Konvenciji o teretnici. Hamburška pravila treba svakako pomno proučiti, ali imati na umu da imaju dosta potpisa, no samo jednu ratifikaciju.

Godišnja skupština je nakon toga podijelila razrješnicu Odboru, izabrala nove članove fizičke i pravne osobe i novi izvršni odbor. Predsjednikom je ponovno izabran prof. dr. B. Jakaša, a tajnici su i dalje u Rijeci dr. V. Borčić i u Zagrebu prof. dr. V. Filipović, a za blagajnika je izabran mr. V. Hlača.

Zaključeno je da Odbor ima pravo primati članove u intervalu između dviju skupština. Članarina je određena za fizičke osobe sa 200 dinara, a za pravne osobe je prihvaćena kategorizacija po grupama u rasponu od 3.000.- do 15.000.- dinara.

U vezi s ostvarenjem inicijative druga Tita u Udruženju, zaključeno je da se odmah pristupi izmjeni Statuta i da Izvršni odbor izradi te izmjene i da ih predloži na sastanku koji će se u tu svrhu odrediti.

Čitanjem pozdravnog brzojava drugu Titu završena je godišnja skupština Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo.

V.F.