

I Z V J E Š T A J

o godišnjoj skupštini Medjunarodnog pomorskog odbora (CMI-a) održanoj u Bruxellesu 28. i 29. III 1980.

Predsjednik CMI-a prof. Berlingieri otvorio je sastanak i komemorirao pokojne članove matičare CMI-a među kojima Alexa Reina, dugogodišnjeg predsjednika brojnih međunarodnih komisija CMI-a.

Predložen je i prihvaćen slijedeći dnevni red:

1. Izbor novih članova matičara;
2. Protokoli međunarodnim konvencijama o teretnici i o ograničenju brodovlasnikove odgovornosti;
3. Revizija Konvencije o izjednačenju nekih pravila o spašavanju i pomaganju na moru od 1910;
4. Izvještaji o tekućim predmetima na dnevnom redu CMI-a;
5. Međunarodna konferencija CMI-a u Montrealu 1981;
6. Pravila o izboru Izvršnog odbora CMI-a;
7. Blagajnički izvještaj za 1979;
8. Prijedlog budžeta i članarine za 1980;
9. Razno.

Ad 1. Na prijedlog nacionalnih udruženja izabrano je pet novih članova matičara (membres titulaires-titulary members) među kojima i predloženi kandidat našeg Udruženja Vinko Stalio, načelnik u Saveznom komitetu za saobraćaj i veze i dugogodišnji aktivni član Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo.

Kao članovi izabrana su i dva nova Udruženja: Nigerijsko udruženje za pomorsko pravo i Kolumbijsko udruženje za pomorsko pravo.

Ad 2. Predsjednik je izvjestio da je krajem prošle godine u Bruxellesu održana Diplomatska konferencija na kojoj su prihvaćeni Protokoli za Konvenciju o teretnici od 1924. kako je revidirana Protokolom od 1968. i za Konvenciju o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. Oba ova Protokola zamjenjuju zlatnu klauzulu u konvencijama posebnim pravima vučenja po uzoru na već sklopljene Protokole iz 1976. za Konvencije o građanskoj odgovornosti za zagadjivanje mora od 1969. i o međunarodnom

fondu od 1971. Odaje se priznanje prof. Schultzu koji je predsjedavao međunarodnim komisijama CMI-a koje su izradile nacрте tih Protokola.

U vezi s time trebalo bi predložiti da naša zemlja ratificira ove Protokole. Naime njihovom ratifikacijom postigla bi se i ratifikacija Konvencije od 1957. i Protokola od 1968. koji su doduše već pretežno ugrađeni u naše pravo, ali zbog granica odgovornosti naših brodara trebalo bi potaknuti tu inicijativu.

Ad 3. Prof. dr Erling Selvig, predsjednik međunarodne komisije CMI-a o reviziji prava spašavanja podnio je usmeni izvještaj (pismeni izvještaj na 18 stranica podnešen je kao materijal skupštini) o potrebi revidiranja instituta prava spašavanja kako je ono danas predviđeno Međunarodnom konvencijom od 1910. i pomorskom praksom. Razlozi za reviziju leže u prvom redu u tehničkom i ekonomskom razvoju pomorstva nakon II svjetskog rata. Dok su se naime opasnosti za brod i teret smanjile, dotle su se znatno povećali rizici koje brod i teret predstavljaju za okolinu i interese trećih. Također se znatno povećala vrijednost broda i tereta zbog izgradnje manjeg broja većih plovniх jedinica, što predstavlja za profesionalne spasavaoце ekonomski rjeđe ali zato unosnije prilike. Tehnika spašavanja neobično je uznapredovala, što zahtijeva velika ulaganja kapitala i čime na vrijednosti dobijaju neki specijalizirani profesionalni spasavaoci. Sve to rezultira novim ekonomskim interesima koji se javljaju u opasnim situacijama koje zahtijevaju spašavanje. Nedavni slučaj "Amoco Cadiza" pokazuje i poseban interes država, dakle sve veći utjecaj javnog prava u sferu koja se dosada rješavala privatnim ugovorima. Trebalo bi izraditi pravila kojima bi se osim klasičnih spašavanja broda i tereta trebalo uspostaviti dužnost poduzimanja preventivnih mjera kojima bi se otklonila opasnost od osoba i imovine izvan broda. Snašanje troškova takvih preventivnih mjera, dakle spašavanje od obveza prema trećima ("liability salvage"), trebat će detaljno razraditi iz raznih uglova a naročito s obzirom na interese obalne države i pokrića putem osiguranja. Svi ti razlozi govore u prilog tezi da bi trebalo poduzeti neke korake ili donošenjem nove konvencije ili donošenjem Protokola uz Konvenciju od 1910. ili samo u okviru promjena standardnih ugovora o spašavanju. Selvig predviđa da bi u prva dva slučaja trebalo izraditi nacрте takvih dokumenata, dok bi prihvaćanje trećeg rješenja zahtijevalo samo odredjeni obrazloženi zaključak.

U iscrpnoj raspravi o tom predmetu u kojem su se čula različita mišljenja zaključeno je da se nastavi rad u međunarodnoj komisiji koja će se sastati 9. i 10. VI 1980. u Bruxellesu i ponovno u jesen u Londonu, pa će izraditi daljnje prijedloge u vezi s tim predmetom.

Zanimljivo je da su predstavnici Britanskog udruženja za pomorsko pravo podržavali reviziju samo na ograničenom planu, tj. izmjenama standardnog Lloydovog ugovora o spašavanju "no cure no pay", ali su tijekom rasprave djelomično odustali od tog stajališta. (Nacrt revizije standardnog Lloydovog ugovora o spašavanju objavljen je u br. 85 ovog časopisa.)

Ad 4. a) Kaj Pineus je izvjestio da se predmet obrade instituta zastare ("time bar" "délai de prescription") nalazi u završnoj fazi, a zadnji su sada stigli odgovori na upitnik Udruženja Čilea i Belgije, pa će sačiniti konačni izvještaj.

b) Isti izvjestilac obavještava da su objavljena Međunarodna pravila o pomorskoj arbitraži CMI-a i Međunarodne trgovinske komore (ICC -- CMI International Maritime Arbitration Rules - CCI - CMI Règlement international d'arbitrage maritime) i da će se na temelju njih moći postupati u arbitražnim postupcima.

c) Ramberg je izvjestio o odgovornosti luka (Liability of sea terminals, Responsabilité pour les "Sea terminals") i spomenuo da je rad nastavljen u suradnji s UNIDROIT koji je međjutim proširio studiju na sve grane prometa. Također je uspostavljena suradnja s Međunarodnim udruženjem luka i pristaništa. Naglašava da se rad još uvijek nalazi u početnoj fazi.

d) Ramberg upoznaje prisutne da je tema pravne posljedice promjenjenih ekonomskih uvjeta u pomorskim ugovorima (Legal effects of changed economic conditions in maritime contracts - Effets juridiques des changements dans les conditions économiques sur les contrats maritimes) također u početnoj fazi i da se proučavaju neke od klauzula, kao npr. "force majeure", "evaluation clause", "hardship clause" i sl.

e) Owen je ispričao odsutnog Boala i iznio u njegovo ime da su o temi Dokaz vještacima (Expert evidence - Preuve par experts) dobijeni odgovori na poslani upitnik, ali je zamolio predstavnike Norveške i Poljske da i oni dadu svoje odgovore, kako bi se mogla objaviti ta komparativna studija potrebna praksi.

f) Palme je kao predsjednik Radne grupe o tegljenju (Towage - Remorquage) podnio pismeni izvještaj u kojem se daje komparativna studija o nekim problemima tegljenja. Naglašava da je materijal koji će biti objavljen u posebnoj studiji bio zamišljen da obuhvati ne samo tegljenje nego i spašavanje. U vezi s tim, a nakon katastrofe "Amoco Cadiza", trebat će se CMI izjasniti da li bi se ta dva pitanja promatrala pojedinačno ili odvojeno. Zaključeno je da manja radna grupa nastavi svoj rad.

g) Berlingieri je izvjestio da su definicije o vremenu stajanja u brodarskim ugovorima (Charterparty laytime definitions - Définitions concernant les staries pour les chartes-parties) prihvaćene kao što je predloženo u Rio de Janeiru (tekst v. u br.79 UPPPK), ali da su nadopunjene od međunarodnih organizacija kojima su dostavljene. Zaključeno je da Izvršni odbor CMI-a odluči o nastavku daljnjeg rada odnosno prihvaćanja dodatnih definicija.

h) Berlingieri je također obavjestio da je tema Ugovori o gradnji broda (Shipbuilding contracts - Contrat de construction des navires) dovršena i da se nalazi u fazi redakcije na engleskom jeziku. Bit će objavljena u obliku studije, a zaključeno je da prvih 6 od predvidjenih 11 poglavlja već cirkulira među nacionalnim Udruženjima.

i) Sudari (Collisions - Collision) su kao tema raspravljanja odgodjeni jer Healy (izvjestilac) nije došao na sastanak.

j) Klauzule o primjenljivom pravu (Applicable law in maritime disputes - Loi applicable dans les litiges maritimes) također nisu raspravljene jer je izvjestilac Müller bio odsutan prvog dana zasjedanja.

k) O općem ograničenju odgovornosti (Global limitation - Limitation globale) izvjestio je Pineus pozivajući se na komparativni rad koji je on učinio. Smatra da bi trebalo tu knjižicu aktualizirati i ovlašćuje se Izvršni odbor da pronadje daljnje suradnike koji će pomoći u izdanju te edicije.

l) Ramberg je izvjestio o UNCTAD-ovom Nacrtu konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu (UNCTAD draft Convention on International Multimodal Transport - Projet de Convention de CNUCED sur le transport international multimodal). Tvrdio je da CMI više nije zainteresiran na daljnjoj suradnji jer je njegov stav poznat iz Tokijskih pravila. Budući da je cilj CMI-ovog nacрта bio izrada negocijabilnog prijevoznog dokumenta, što je sada prema njegovom mišljenju postalo nepotrebno, trebalo bi sačekati konačan

ishod te konferencije koja je prekinuta u studenom, a nastavlja se u svibnju ove godine. U kraćoj raspravi koja je nakon toga uslijedila učesnici su se složili da se rad na tom području nastavi nakon zaključenja Diplomatske konferencije.

m) Promatrač CMI-a u Pravnom odboru IMCO-a, Watkins, izvjestio je o Nacrtu konvencije o odgovornosti i naknadi u vezi s prijevozom štetnog i opasnog materijala morem (Draft Convention on liability and compensation in connection with the carriage of noxious and hazardous substances by sea - Projet de Convention sur la responsabilité et l'indemnisation dans le contexte du transport par mer des substances nocives et dangereuses). Istaknuo je da je od predloženih alternativa najprihvatljivija bila ona koja čini odgovornim brodovlasnika do limita iz Konvencije od 1976, a preko te granice krcatelja takvog tereta. Smatra da bi se u krilu CMI-a trebalo raspraviti o tim pitanjima, što se nakon kraće rasprave i prihvaća.

Ad 5. Predsjednik Kanadskog udruženja Stone izvjestio je da su učinjene sve pripreme za konferenciju CMI-a u Montrealu, koja bi se trebala održati od 24. do 29.V 1981. Voet je izvjestio da se vratio iz Kanade i zahvaljuje Kanadskom udruženju na svim pripremnim radnjama koje su učinjene. Otvara se rasprava o dnevnom redu Montrealske skupštine.

Nakon iscrpne diskusije zaključeno je da na dnevnom redu skupštine bude revizija prava spašavanja na moru kao prva tema, a kao druga, rasprava o izradi Konvencije o odgovornosti za prijevoz opasnih i štetnih materijala morem. Ova druga tema bit će na dnevnom redu, a konačna odluka o njoj treba biti prepuštena Izvršnom odboru nakon konzultacija s IMCO-om.

Ad 6. U vezi s Pravilima o izboru članova Izvršnog odbora predloženo je i prihvaćeno da se ujedno i izmijene one odredbe Statuta CMI-a koje nisu sasvim u skladu s njegovim današnjim zadacima. U tu svrhu izabrana je Radna grupa u sastavu: Filipović (Jugoslavija), Philip (Danska), Pierron (Francuska) i Voet (Belgija).

Ad 7. Blagajnik Voet podnosi izvještaj za 1979, koji se prihvaća.

Ad 3. Voet predlaže budžet za 1980. Naglašava da je zbog mjera štednje u CMI-u ostvaren višak prihoda nad raspadima i predlaže da nacionalna Udruženja u 1980. plate svoje prinose u obliku članarine umanjene za 25%. Taj se prijedlog s aklamacijom prihvaća.

Ad 9. U točki "Razno" izabran je jednoglasno McGovern (Irska) za člana Izvršnog odbora na mjesto pokojnog Alexa Reina (Norveška).

Na godišnjoj skupštini CMI-a u Bruxellesu bila su zastupana nacionalna Udruženja 23 zemlje, a Jugoslavensko udruženje za pomorsko pravo zastupali su prof. dr V. Filipović i dr H. Kačić.

Predlaže se da se godišnja skupština u 1981. održi u nastavku konferencije u Montrealu. Neki predstavnici protivili su se takvom prijedlogu smatrajući da treba slijediti Statut CMI-a, prema kojem se skupština mora održati svake godine do kraja mjeseca ožujka. Zaključeno je da se sazove skupština, ali da u pozivu bude istaknuto da se radi samo o pitanju usvajanja budžeta, pa se ostavlja da nacionalne asocijacije same odluče o svrsi prisustvovanja takvoj skupštini.

Nakon konferencije u Montrealu održala bi se onda izvanredna skupština.

U Zagrebu, 2.IV 1980.

V.F.