

RATIFIKACIJA MEĐUNARODNIH POMORSKIH  
KONVENCIJA I NASE PRAVO

---

Međunarodna unifikacija u današnje doba stvara sve više međunarodnih instrumenata od kojih neki trebaju mnogo godina da stupe na snagu, a neki već dovršeni na uspješno zaključenim diplomatskim konferencijama ne uspiju postići niti minimalni broj ratifikacija kojim bi stupili na snagu. Danas smo svjedoci sve češće pojave da pojedini instrument treba nekoliko godina da iz stadija priprema dođe do konačnog teksta, koji onda časom zaključenja, najčešće zbog u međuvremenu promijenjenih ekonomskih prilika, postane neaktualan. To se naročito odnosi na one konvencije pomorskog prava koje ograničavaju odgovornost vozara na određenu svotu. Permanentna inflacija u svijetu kao i velike ekonomske razlike između razvijenih zemalja i zemalja u razvoju dovode do toga da su konvencijski utvrđene svote rezultat kompromisa /sklopljenih najčešće u posljednji čas, da se sačuva uspjeh neke diplomatske konferencije/ s kojima nitko nije zadovoljan. Stoga neke države ne prihvataju donešenu konvenciju zbog previsokih, a druge zbog preniskih granica odgovornosti. Spomenuta inflacija dovodi do toga da u nekoliko godina te svote izgube preko polovine svoje prvotno određene vrijednosti.

Pokušat ćemo na ovome mjestu u najkraćim crtama prikazati situaciju odnosa između donešenih međunarodnih konvencija i pozitivnog jugoslavenskog prava. Također ćemo ukazati i na one međunarodne instrumente koji se nalaze u poodmakloj fazi priprema i o kojima bi se naša pomorska privreda također morala izjasniti.

Od zaključenih pomorskopravnih konvencija koje Jugoslavija nije ratificirala osvrnuli bismo se na slijedeće: 1/ Konvenciju o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. s Protokolom iz 1979. i Konvenciju o ograničenju odgovornosti za međunarodne tražbine od 1976; 2/ Konvenciju o izjednačenju nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926. i istoimenu Konvenciju od 1967; 3/ na Protokol od 1968. uz Konvenciju o izjednačenju nekih pravila o teretnici iz 1924. i Konvenciju Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem od 1978; 4/ Konvenciju o prijevozu putnika morem od 1961, Konvenciju o prijevozu putničke prtljage morem od 1967. i Atensku konvenciju o prijevozu putnika i prtljage iz 1974. s Protokolom od 1976; 5/ Konvenciju

Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe od 1980; 6/ Konvenciju o prijevozu nuklearnog materijala morem od 1971.

Od konvencija u nastajanju spomenut ćemo i traženje univerzalne obračunske jedinice u međunarodnim konvencijama, zatim Nacrt konvencije o odgovornosti za prijevoz opasnog i štetnog materijala morem /koji je izrađen u krilu Pravnog odbora IMCC-a/, a taj tekst će biti na dnevnom redu Diplomatske konferencije u Londonu 1984. ili 1985. Na istoj Diplomatskoj konferenciji trebala bi se izvršiti revizija Konvencije o građanskoj odgovornosti za zagadivanje mora naftom od 1969. i Konvencije o međunarodnom Fondu za naknadu štete zbog zagadivanja mora od 1971.

U pripremi je također izmjena Konvencije o spašavanju i pomaganju na moru od 1910. koja je izrađena u krilu Međunarodnog pomorskog odbora, kao i eventualna revizija Konvencije o intervenciji države na otvorenom moru u slučaju opasnosti od zagadivanja od 1969. Nedavna katastrofa tankera "Amoco Cadiz" učinila je te izmjene vrlo aktualnima. Premda se kod svih dosad spomenutih konvencija /osim posljednje/ radi o privatopravnoj problematiki koja je od prvenstvenog interesa JUPP, ipak ne treba mimoći ni onu javnopravnu stranu pomorskog prava koja je "zaključivanjem" nove Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora ušla u svoju novu fazu, tim više što je u proteklom deceniju jugoslavenska delegacija aktivno sudjelovala u dugotrajnoj pripremi te Konvencije u Ženevi i New Yorku.

#### 1/ Opće ograničenje odgovornosti brodara

Globalno ograničenje odgovornosti brodara /poslije neuspješne Konvencije od 1924/, postiglo je svoju načelno univerzalnu unifikaciju Konvencijom o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. Tu Konvenciju Jugoslavija nije /iz nama nepoznatih razloga/ ratificirala, ali je njene odredbe unijela i doslovno ugradila u naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. /Na žalost u čl.380. pogrešno su bile preračunate svote odgovornosti iz Poincaré franaka, pa je ta pogreška nedavno ispravljena Zakonom o izmjenama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Sl.l. SFRJ br.13/82/. No ni taj ispravak ne daje današnji omjer vrijednosti zamišljenih jedinica Posebnih prava vučenja /Special Drawing Rights - SDR/. Prema odnosu u siječnju 1982. jedan SDR iznosi 50,00 dinara, pa bi trebala granica odgovornosti za materijalne štete biti 3.333.- dinara, a za

tjelesne štete 10.333.- dinara umjesto ispravljenih 2.500.- dinara i 7.500.- dinara. Poznato je da je 1979. donešen Protokol uz Konvenciju od 1957. u kojem se svote izražene u Poincaré francima zamjenjuju u Posebna prava vučenja. Konvencija od 1957. imala je svojih velikih prednosti kao unifikacijski instrument, ali je tijekom vremena pokazala i svoje slabosti. /Odviše niske svote ograničenja odgovornosti, neprecizna angloamerička terminologija, kao npr. osobna krivnja brodara /"actual fault or privity"/ kao razlog njegove neograničene odgovornosti, razmjerno uzak krug osoba koje imaju pravo na ograničenje koje ne obuhvaća npr. ni spasioce i dr./

U krilu IMCO-a na temelju novog prednacrta CMI-a, na Diplomatskoj konferenciji u Londonu 1976. donešena je nova Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. Nova Konvencija uklanja mnoge slabosti prijašnje Konvencije. Ona ograničenje odgovornosti ne veže isključivo uz brodovlasnika i njegove ljude, predviđa različite visine odgovornosti po toni broda zavisno od njegove ukupne veličine, predviđa posebni fond ograničenja odgovornosti za putnike i precizira stupanj krivnje kod kojega odgovorna osoba gubi pravo na ograničenje odgovornosti. U ovoj Konvenciji je granica odgovornosti izražena u Posebnim pravima vučenja.

U ovom pitanju nalazimo se danas pred dilemom: da li bi trebalo preporučiti da Jugoslavija ratificira Konvenciju od 1957. s Protokolom od 1979, koja je međunarodnopravno na snazi, ili da ratificira Konvenciju od 1976. Napominjemo da je do danas svega pet država /Jemen, Ujedinjeno Kraljevstvo, Liberija, Francuska, Španjolska/ ratificiralo tu Konvenciju, ali predstoje ratifikacije skandinavskih zemalja, Nizozemske, SR Njemačke, Belgije i Švicarske, pa bi trebalo očekivati da će uskoro biti sakupljeno dvanaest potrebnih ratifikacija da Konvencija od 1976. stupi na snagu. Pri tome treba imati pred očima da se nove Konvencije koje se nalaze danas u fazi nacrta /o kojima će u nastavku biti riječ/ baziraju djelomično na rješenjima Konvencije od 1976.

Za Jugoslaviju bi ratifikacija Konvencije od 1976. o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine predstavljala veliki napor zbog potrebe radikalnih promjena našeg zakonskog teksta. Stavljamo to pitanje sada pred našu pomorsku praksu na raspravu, ali ne možemo ne napomenuti kako bi možda s gledišta moderne unifikacije bilo neoportuno ratificirati Konvenciju od 1957, koja se danas napušta. Već se

čuju glasovi iz kruga visoko razvijenih zemalja da su i granice odgovornosti iz Konvencije od 1976. preniske i da bi ih trebalo povisiti. /Konvencija od 1976. predviđa za tjelesne štete ograničenje po toni broda od 8.000.- do 25.000.- dinara zavisno o veličini broda, a za materijalne štete od 4.000.- do 8.000.- dinara./

## 2/ Stvarna prava na brodu

O međunarodnoj unifikaciji stvarnih prava na brodu do danas su izrađena tri unifikacijska instrumenta. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926. i istoimena Konvencija iz 1967, kao i Konvencija o upisanim pravima na brodovima u gradnji iz 1967. Jugoslavija je ratificirala samo ovu posljednju ali ona nije još stupila na snagu. Jedino je prva od ovih Konvencija međunarodnopravno na snazi.

Odredbe Konvencije od 1926. ugrađene su u naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Neke su odredbe unešene i iz Konvencije od 1967, ali takve koje su u skladu i s ranjom Konvencijom.

Budući da Jugoslavija nije ratificirala ni Konvenciju od 1926. ni onu od 1967. postavlja se pitanje, da li bi u tom pravcu trebalo poduzeti neke korake.

Ne bi postojala nikakva zapreka da Jugoslavija ratificira Konvenciju od 1926. godine, jer njena ratifikacija ne bi iziskivala nikakvih promjena u pozitivnom zakonodavstvu. Ratifikacija Konvencije od 1967, koja bez sumnje ima modernija rješenja, zahtjevala bi znatne preinake naših pozitivnih propisa. Pritom valja napomenuti da se u posljednje doba raspravlja i o potrebi donošenja novog međunarodnog instrumenta o ovom pitanju. Prijedlozi potječu od strane zemalja u razvoju. Stoga mislimo da u današnjoj fazi međunarodnog dogovaranja ne bi bilo zgodno ratificirati Konvenciju od 1926. nakon 56 godina od njenog zaključenja. No smatramo da ne postoji potreba za ratifikacijom Konvencije od 1967, jer ćemo vjerojatno sudjelovati u radu na reviziji te Konvencije koji će se odvijati u IMCO-u u suradnji s UNCTAD-om. IMCO je stavio u svoj program rada reviziju Konvencije o privilegijima i hipotekama od 1967. UNCTAD je sa svoje strane također izradio prijedloge svog tajništva o dugoročnom zakonodavnom pomorskom programu, a u kojima se ističe nesigurnost koja danas vlada u pogledu reda prvenstva privilegija s jedne strane, a s druge njihovog odnosa prema

hipotekama odnosno mortgage-ima. Odatle i slijede nepovoljne ekonomske posljedice. Sekretarijat UNCTAD-a je u vezi s tom revizijom predložio i reviziju Konvencije o upisanim pravima na brodovima u gradnji, a i Konvencije o privremenom zaustavljanju brodova od 1952. kao i one o imunitetu državnih brodova. Vidi se da je program revizije konvencija vrlo širok, ali iako se sa strane UNCTAD-ovog tajništva ističe kako treba taj rad požuriti, iskusstva u dosadašnjem radu na tim međunarodnim pothvatima pokazuju da će još dosta vremena proteći dok dođu do konačnog cilja, odnosno diplomatske konferencije. Doista je steta što veoma potrebna unifikacija reda prvenstva privilegija, njihovog broja i odnosa prema hipotekama i mortgage-ima nije dosada potpuno uspjela, iako je Konvencija od 1967. u tom pogledu mogla biti prikladan model.

### 3/ Prijevoz stvari morem

Međunarodna unifikacija u prijevozu stvari morem rezultala je slijedećim unifikacijskim instrumentima: 1/ Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924. /tzv. Haška pravila/; 2/ Protokol za izmjenu Konvencije od 1968. /tzv. Visbyska pravila/ nadopunjena Protokolom od 1979. /koji samo mijenja jedinicu odgovornosti iz Poincaré franka u Posebna prava vučenja/; 3/ Međunarodna konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. /tzv. Hamburška pravila/.

Jugoslavija je na tom području ratificirala jedino Konvenciju o teretnici od 1924. U Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi recipirane su odredbe te Konvencije u stilizaciju Visbyskog protokola od 1968. /osim odredaba o granici odgovornosti za teret/.

Jugoslavija je vrlo aktivno sudjelovala u pripremnim radovima na donošenju Hamburških pravila, a naročito je bila zapožena njena uloga u okviru grupe 77. Kakav bi danas stav trebala prema tim Pravilima zauzeti naša država? Da podsjetimo samo na neke bitne promjene u postojećem sistemu pomorskog prijevoza robe, koje donose Hamburška pravila: poštrenje brodarove odgovornosti s ukidanjem najznačajnijeg egzoneracionog razloga tzv. greške u navigaciji; povećanje granice odgovornosti brodara i uvodenje granice odgovornosti za zakašnjenje; povećanje kognitivnih odredaba na štetu slobode ugovaranja brodara; produženje protestnih rokova u korist primatelja; promjena položaja strane broda kod slučajeva zajedničke avarije itd.

Premda su prošle 4 godine od sklapanja Hamburških pravila, ona su ratificirana samo od šest država /Barbados, Egipat, Maroko, Tanzanija, Tunis, Uganda/. U znatnom broju država proučavanje pitanja ratifikacije Konvencije od 1978. nalazi se u pripremnom stadiju, jer se raspravlja o ekonomskim implikacijama i o potrebi univerzalnog prihvaćanja tih normi. Hamburška bi pravila imala stupiti na snagu godinu dana nakon polaganja dvadesetog ratifikacionog instrumenta.

Hamburška pravila donose promjenu ekonomskog položaja brodara. Naime, povećanje njegove odgovornosti odrazit će se u određenom povećanju premija osiguranja te odgovornosti, a to će se pak odraziti u određenom povećanju vozarina. Tim putem će brodar svakako pokušati, ukoliko mu to bude dopustala situacija na tržištu brodskog prostora, dio ekonomskog deficit-a prebaciti na stranu tereta.

Eventualno prihvaćanje Hamburških pravila zahtijevalo bi s jedne strane ekonomsku analizu konkurentske sposobnosti naših brodara prema stranim brodarima, a s druge strane dugotrajnije studijske pripreme radi temeljnih izmjena koje bi trebalo u tom slučaju izvesti u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. U vezi s tim podsjećamo i na propis iz Hamburških pravila prema kojemu se države ugovornice obvezuju otkazati dosadašnje unifikacijske instrumente, s tim da mogu zadržati i dvojni konvencijski režim za vrijeme od najviše pet godina od stupanja na snagu Hamburških pravila.

Današnja situacija Jugoslavije na području međunarodne unifikacije u tom pitanju donekle je nezavidna. Naime, kad bi strani sud /a takvih je slučajeva bilo u susjednoj Italiji/, primijenio na našeg brodar Konvenciju od 1924. onda bi praktično brodar bio stavljen u položaj da odgovara neograničeno. /Računajući kod 100 zlatnih funti iz Konvencije od 1924. po koletu ili jedinici tereta, da jedna takva zlatna funta iznosi 9 grama čistog zlata, isпадa da bi prema cijenama zlata na svjetskom tržištu tako visoka odgovornost bila stvarno neograničena./ Treba stoga razmotriti ratifikaciju Protokola od 1968. s Protokolom od 1979. Taj Protokol je na snazi; u posljednje vrijeme prihvaćaju ga i velike pomorske zemlje i zemlje u razvoju. /Ratificirale su ga: Belgija, Danska, Francuska, Vel.Britanija, Norveška, Poljska, Svedska, Švicarska, Ekvador, SSSR, Gibraltar, Libanon, Singapur, Sirija, Sri Lanka i Tonga./ Ratifikacija Protokola od 1968. s Protokolom 1979. ne bi zahtijevala izmjenu/odgovornosti našeg Zakona, osim znatnog povećanja odgovornosti brodara. Ta visina odgovornosti iznosi po jedinici tereta ili koletu

666,67 Posebnih prava vučenja /SDR/ odnosno 2 SDR po bruto kilogramu robe, što je za oštećenog povoljnije. Preračunato u dinare to bi iznosilo 33.333.- dinara po koletu ili jedinici tereta što bi značilo osmerostruko povećanje granice odgovornosti određene u našem Zakonu /koja danas iznosi 4.000.- dinara/. Granica odgovornosti je po Hamburškim pravilima otprilike 25% viša od Protokola 1968.

Ratifikacijom Protokola Jugoslavija bi ustalila svoju granicu odgovornosti i donekle je izjednačila s postojećim nacionalnim ograničenjima u svijetu.

Ovo bi ujedno olakšalo provođenje temeljnih studija radi pripreme kasnije ratifikacije Hamburških pravila, ukoliko ona postignu onaj odaziv u svijetu koji bi ukazivao na njeni univerzalno prihvaćanje.

#### 4/ Prijevoz putnika morem

Premda linijski prijevoz putnika, napose na interkontinentalnom području, nema više ono značenje koje je imao nekad, ipak raste broj turističkih putovanja u svrhu odmora i raznodge. Odatle i aktualnost unifikacije u toj materiji i za naše brodare.

Tu postoje tri unifikacijska instrumenta: Međunarodna konvencija za izjednačenje pravila o prijevozu putnika morem od 1961, zatim Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem od 1967. i konačno Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem od 1974. Sve ih je izradio CMI, no Atensku diplomatsku konferenciju sazvao je IMCO, a tzv. Tokijski prednacrt CMI-a služio je kao podloga.

Zanimljivo je da je Jugoslavija još 1969. revidirajući Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova iz 1959. recipirala sve odredbe Konvencije od 1961. godine, iako nije nikada ratificirala tu Konvenciju.

Što se tiče Atenske konvencije od 1974. i njezinog Protokola od 1976. /koji mijenja samo obračunsku jedinicu/ neka njena rješenja unešena su u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovvidbi. Nismo sigurni da li bi trebalo predlagati ratifikaciju Atenske konvencije koja nije prihvaćena u svijetu od dovoljnog broja država. Neke su prigovarale njenim niskim granicama odgovornosti za smrt i tjelesna oštećenja putnika, a druge njezinom temelju odgovornosti /npr. Francuska/.

Svakako visina odgovornosti brodara za smrt i tjelesne povrede putnika koja danas iznosi u našem Zakonu 350.000 dinara po putniku morala bi se i u skladu s Konvencijom od 1961. povećati za više od dva puta, a prema Atenskoj konvenciji otprilike za osam puta. Povećanje granica odgovornosti za prtljagu trebalo bi povećati prema Atenskoj konvenciji za otprilike četiri puta.

S obzirom na stupanj zainteresiranosti naših brodara u ovoj materiji, naročito u pogledu stranih turista, trebalo bi ispitati potrebu povišenja granica odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika. To pitanje valjalo bi riješiti u sporazumu s osigurateljima, pa ukoliko bi se s te strane dobio pozitivan odgovor moglo bi se preporučiti ratifikaciju Atenske konvencije od 1974. s Protokolom od 1976.

### 5/ Multimodalni prijevoz

Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. je prvi međunarodni unifikacijski instrument koji je regulirao ovu materiju, i to na temelju dugogodišnjih predradnji i mnogobrojnih prednacrta, od kojih je većina rađena u krilu CMI-a /napose Tokijski nacrt preraden u surađnji s UNIDROIT-om i s IMCO-om/.

Ova Konvencija uvodi uniformnu odgovornost multimodalnog vozara na temelju pretpostavljene krivnje vrlo bliske kauzalnoj odgovornosti. Poduzetnik multimodalnog prijevoza koji odgovara na temelju ugovora o multimodalnom prijevozu, može se regresirati prema vozarima iz pojedinih grana saobraćaja prema propisima koji su na snazi za tu granu saobraćaja. Treba napomenuti da ova Konvencija polazi od pretpostavke da za pomorski prijevoz postoje Hamburška pravila.

Jugoslavenska delegacija aktivno je sudjelovala u Ženevi na mnogobrojnim sastancima u pripremi ove Konvencije. Neki od naših članova pratili su taj rad kad se on odvijao još u krilu CMI-a. Komisije Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo pripremale su stajališta naših delegata. Valja spomenuti da je u pripremnim radovima u okviru našeg Udruženja prevladavalo stajalište da bi poduzetnik multimodalnog prijevoza trebao odgovarati po tzv. "mrežastoj odgovornosti", tj. odgovornosti koja vrijedi u svakoj pojedinoj grani transporta, a u koliko se ne bi moglo ustanoviti gdje je šteta nastala, onda je bila predlagana odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza polazeći od pretpostavke da je on pomorski vozar pa da se i propisi o njegovoj odgovornosti moraju oslanjati na pomorske propise.

Multimodalna konvencija predviđa ograničenja odgovornosti od 46.000.- dinara po koletu ili jedinici tereta odnosno 137.5 din po bruto kilogramu tereta. Ukoliko se multimodalni prijevoz ne odvija pomorskim ili rječnim putem, tada će odgovornost poduzetnika biti ograničena na 416.5 din po bruto kilogramu oštećene ili izgubljene robe.

Ove kratke napomene pokazuju da bi ratifikacija Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe od 1980. iziskivala znatne promjene u svim granama našeg transportnog prava, a posebno u pomorskom pravu. Granice odgovornosti kod prijevoza robe trebalo bi povisiti više od 11 puta od postojećih.

Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predviđa prijevoz u kojemu sudjeluje više vozara, no sav taj prijevoz je pomorski prijevoz, a vozari su svi pomorski brodari. Prema tome Zakon ni ne predviđa slučajeve multimodalnog prijevoza.

Smatramo da bi trebalo pričekati s ratifikacijom te Konvencije prije nego što se obave znatne ekonomske studije koje bi obuhvaćale sve grane saobraćaja /i odgovarajuće Konvencije/, a napose pomorstva, pa ukoliko ekonomske studije pokažu da ratifikacija odgovara interesima jugoslavenskih krcatelja, brodara i osiguratelja trebalo bi prijeći na obradu tehničkopravnih propisa i na njihovu izradu u obliku posebnog zakona.

#### 6/ Konvencija o pomorskom prijevozu nuklearnog materijala

U krilu CMI-a donešena je 1971. u Bruxellesu Konvencija o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnog materijala. Konvencija je sakupila dovoljan broj ratifikacija i stupila na snagu. Ta Konvencija određuje da će svaka osoba koja bi mogla biti odgovorna za štetu prouzročenu nuklearnom nezgodom prema nekoj međunarodnoj konvenciji ili domaćem pravu, biti oslobođena te odgovornosti ukoliko je za takvu nuklearnu nezgodu i štetu odgovoran korisnik /poduzetnik/ nuklearnog postrojenja prema Pariškoj i Bečkoj konvenciji ili pak prema domaćem pravu koje regulira odgovornost za takve štete.

Jugoslavija tu Konvenciju nije ratificirala, no u međuvremenu je ratificirala Parišku konvenciju o odgovornosti prema trećima na području nuklearne energije iz 1968. i donijela vlastiti Zakon o odgovornosti za nuklearne štete /1978/.

Smatramo da bi trebalo ratificirati i Konvenciju o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnog materijala iz razloga koje smatramo da bi donijeli slijedeće prednosti za brodove koji plove pod našom zastavom:

1/ pomorski vozar koji skrivljeno prouzroči sudar iz kojega nastane nuklearna nezgoda ne može biti tužen za nuklearnu štetu. Naprotiv, on može sam podići tužbu protiv korisnika /poduzetnika/ za nuklearnu štetu koju je sam pretrpio, iako sud može ustanoviti njegov zahtjev ako se radi o njegovoj gruboj nepažnji; 2/ brod koji prevozi nuklearni materijal neće odgovarati za štetu na teretu koji prevozi, ako je ona prouzročena nuklearnom nezgodom;

3/ brodari će lakše preuzimati na prijevoz nuklearne materijale ukoliko ne budu odgovarali za štetu od nuklearne nezgode, čime će se ukloniti nesigurnost prijevoza nuklearnog materijala. Dakle prihvatanjem ovog novog međunarodnog sporazuma ne bi trebalo izvršiti nikakve izmjene u našem postajećem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, a naša bi zemlja imala mnogostrane koristi. S jedne strane, jugoslavenski brodari bi mogli sudjelovati u međunarodnom prijevozu nuklearnih materijala, a s druge strane, jugoslavenske nuklearne centrale i druga nuklearna postrojenja mogli bi jednostavnije dobavljati morskim putem potrebni nuklearni materijal.

7/ Traženje univerzalne obračunske jedinice u međunarodnim konvencijama

Svjedoci smo da noviji međunarodni instrumenti kao obračunsku jedinicu imaju Posebna prava vučenja /SDR/. Protokoli donešeni 1976. i 1979. pokazuju također želju da se zlatna klauzula, izražena u prijašnjim bruxelleskim konvencijama u tzv. Poincaré francima, zamijeni Posebnim pravima vučenja. Kao uzor za to uzeti su Montrealski protokoli 1975. iz zračnog prava koji imaju trovrsno rješenje kod uvođenja Posebnih prava vučenja. /Za države članice Međunarodnog monetarnog fonda vrijede Posebna prava vučenja, za države koje to nisu ali prihvataju te vrijednosti postoje mogućnost da Posebna prava vučenja konvertiraju u svoju nacionalnu valutu, a treće pak države - dosada Sovjetski Savez i istočne socijalističke države - zadržavaju kao obračunsku jedinicu zlatnu podlogu preračunatu u nacionalnu valutu./ Međutim u posljednje vrijeme pokazalo se da i usprkos uvođenju Posebnih prava vučenja svote ograničenja odgovornosti u međunarodnim instrumentima postaju, zbog općih inflacija u svijetu, sve manje s obzirom na svjetski indeksi cijena i stvarnu kupovnu moć. Zbog toga se u krilu UNCITRAL-a

pokrenulo pitanje traženja univerzalne obračunske jedinice. U dosadašnjoj fazi rada zaključeno je da se ostane kod Posebnih prava vučenja, ali s time da se predviđi skraćeni postupak u međunarodnim konvencijama za povremenu izmjenu i prilagodavanje granica odgovornosti stvarnim svjetskim inflacionim tendencijama.

S obzirom da se ovaj postupak pred UNCITRAL-om nalazi tek na početku ima još vremena za njegovo konačno prihvatanje. Međutim za našu zemlju s obzirom na znatnu deprecijaciju dinara u odnosu na ostale svjetske valute, a s obzirom da je Jugoslavija kao članica Međunarodnog monetarnog fonda vezana na njegove odredbe, bilo bi potrebno da i naše interno zakonodavstvo povremeno uskladije dinarske svote u svojim pozitivnim propisima sa stvarnim vrijednostima preuzetim iz međunarodnih konvencija.

Na ovome mjestu bi predložili ratifikaciju svih onih Protokola koji nadopunjavaju Konvencije koje je Jugoslavija ratificirala. S druge strane naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u svom čl. 1036, t.4. ovlašćuje Savezno izvršno vijeće da u slučaju promjene pariteta dinara propisuje nove novčane svote ograničenja brodarove odgovornosti. Trebalo bi da SIV povremeno bude upozoren od nadležnog organa na potrebu takve intervencije, kako bi se uskladile odredbe o općem ograničenju odgovornosti brodara, zatim o ugovornom ograničenju kod prijevoza robe i putnika, kao i kod izvanugovornih odgovornosti brodara za zagadivanje mora.

#### 8/ Međunarodni instrumenti u nastajanju

Već nekoliko godina nalazi se pred Pravnim odborom IMCO-a nacrt buduće Konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom štetnih i opasnih materijala morem. O tom radu obavještavali smo naše članstvo u Vijestima iz Udruženja. Sada je konačno izrađen tekst tog budućeg sporazuma koji doduše obiluje mnogim alternativnim rješenjima, i on će za godinu-dvije biti stavljen na dnevni red Diplomatske konferencije u Londonu.

Buduća Konvencija regulirat će odgovornost za štete koje bi mogao nanijeti trećima prijevoz rasutog tereta /premda je bilo prijedloga da se u nekim slučajevima proširi i na generalni teret/ određenih opasnih materijala koji su navedeni u listi kao dodatak na kraju Konvencije. Brodovlasnik odgovara za taj teret na temelju odgovornosti bez krivnje, a može se oslobođiti u slučaju ratnih rizika, namjernog

djela ili propuštanja trećih osoba i / što je još sporno/nemarnosti državnih organa koji se brinu za sigurnost plovvidbe. Brodar može ograničiti svoju odgovornost i to ili u skladu s odredbama Konvencije od 1976. ili prema autonomnom sistemu ograničenja odgovornosti s posebnim fondom za štete od takvih materijala /iz ove Konvencije/. Uz brodovlasnika odgovara i krcatelj, i to supsidijarno uz brodovlasnika ili kad šteta prijeđe granicu odgovornosti brodovlasnika. Postoje varijante njegovog ograničenja odgovornosti, a ima i prijedloga prema kojima krcatelj, zbog nesigurnosti njegovog utvrđivanja, ne bi trebao uopće odgovarati. Uz odredbe o odgovornosti predviđeno je i obavezno osiguranje te odgovornosti kako brodovlasnika tako i krcatelja. Posebne odredbe o certifikatu osiguranja podsjećaju donekle na sistem Konvencije o građanskoj odgovornosti za zagađivanje mora naftom od 1969. iako je glavna poteškoća što ne postoji jedinstvena industrija na koju bi se prebacio dio tereta dodatne odgovornosti.

U vezi s tim uskoro će biti objavljen tekst ovoga Nacrta pa bi trebalo u okviru našeg Udruženja formirati radnu grupu koja bi u vezi s tim dala svoje prijedloge i sugestije.

Savjet IMCO-a na svom XLVI zasjedanju upozorio je Pravni odbor IMCO-a na zaključke o potrebi revizije Konvencije o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja mora uljem od 1969. i Konvencije o fondu za naknadu tih šteta od 1971. Pravni odbor IMCO-a održao je o tom pitanju dvije rasprave krajem 1981. i početkom 1982. godine. Odlučeno je da se za slijedeću Diplomatsku konferenciju IMCO-a stavi na dnevni red i revizija spomenutih konvencija. Revizija je u prvom redu trebala obuhvatiti samo povišenje granica odgovornosti u Konvenciji od 1959. Iako se nije raspravljalo o konkretnim svotama, bilo je prijedloga da bi te svote trebalo povisiti i do četiri puta. Osim toga raspravljalo se o proširenju primjene Konvencije na pojedine vrste brodova /brodove za mješoviti teret i prazne tankere/, zatim o proširenju definicije ulja na nepostojana ulja, proširenju geografske primjene Konvencije, zatim da bi eventualno trebala obuhvatiti štete od zagodenja od neidentificiranih brodova, te povisiti minimalne odgovornosti za brodove ispod određene tonaže, pojačati princip kanaliziranja odgovornosti i smanjiti slučajevе egzoneracija od odgovornosti.

Jugoslavija je ratificirala Konvenciju od 1969. i onu od 1971. bez Protokola od 1976. Međutim u vezi s naprijed rečenim svote ograničenja u našem Zakonu, koje bi trebale

izražavati svote iz Konvencije od 1969. manje su od polovice stvarnih iznosa. /čl. 842. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predviđa granicu od 2.960.- dinara po registarskoj toni tankera, maksimalno do 310.800.000.-, dok bi početkom ove godine - uzimajući 1 SDR = 50,00 dinara - te svote preračunate u dinare trebale biti 6.650.- dinara po toni odnosno maksimum 700.000.000.- dinara./ Budući da se radovi na izmjeni tih Konvencija nalaze još uvijek u početnom stadiju, trebalo bi naše Udruženje uz pomoć tankerskih brodara i naftne industrije izraditi statujišta koja bi mogla poslužiti našim saveznim organima za izradu potrebne pripreme za Diplomatsku konferenciju.

U krilu CMI-a izrađen je Nacrt konvencije o spašavanju na moru koji bi trebao zamijeniti odredbe Konvencije iz 1910. godine. Taj Nacrt je upućen Pravnom odboru IMCO-a i bit će stavljen na dnevni red njegovih budućih zasjedanja. Valja naglasiti da su izmjene značajne, tako da se posebno ističe takvo spašavanje koje sprječava štetu okolini i predviđa nagrade na tom temelju. Potiče se zaključivanje sporazuma o spašavanju koji bi trebao ukloniti kritike sadašnjeg stanja u tom pogledu i ujedno predvidjeti, kao u svim suvremenim konvencijama, koji bi sudovi bili nadležni za rješavanje sporova. Smatramo da je taj privatnopravni problem spašavanja usko vezan i s njegovim javnopravnim vidom, tj. s intervencijom države na otvorenom moru radi sprječavanja šteta na njezinom području. Taj javnopravni vid te problematike zahtijeva također i izmjenu Konvencije o intervenciji države na otvorenom moru od 1969. Pred međunarodnim organizacijama često je delegacija Francuske upozoravala na potrebu izmjena tih međunarodnih instrumenata s obzirom na katastrofalne štete naneštene njenim obalama, koje je uzročio tanker "Amoco Cadiz".

U okviru našeg Udruženja bila je oblikovana komisija za ovo pitanje prije Montrealske konferencije CMI-a pa bi ta komisija, smatramo, trebala obraditi materijal koji će provesti iz IMCO-a, tako da može pomoći saveznim organima i u ovom pitanju.

Državna pripadnost brodova regulirana je na određeni način u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, ali taj okvir je po mišljenju mnogih država preširok. Uslijed toga je UNCTAD pokrenuo rad na izradi jedne posebne konvencije o državnoj pripadnosti brodova /kao što takva postoji od 1961. za brodove unutrašnje plovidbe/. Rad u tom pravcu je već doveo do zasjedanja Pripremnog međuvladinog odbora za izradu Nacrta konvencije. Koji rezultati su na tom sastanku

postignuti ovaj čas ne znamo, ali će biti potrebno da se i naša pomorska privreda, pa prema tome i naše Udruženje s tim Nacrtom pozabavi i pripremi svoja stajališta. Sporno je u izradi buduće Konvencije koji bi omjeri nacionalnog vlasništva morali postojati za priznanje državne pri-padnosti broda, zatim kako se ima organizirati poslovanje takvog poduzeća i s kojim sjedištem, te konačno kakvu bi posadu brod morao imati. Osim toga se naglašava potreba da takav brod bude u fiskalnom pogledu podvrgnut u cijeli- ni državi zastave. Sva ta pitanja su još sada otvorena, ali bi se o njima trebali izjasniti i članovi našeg Udru- ženja. Napominjemo da se s tom problematikom bavio i Institut za međunarodno pravo /Institut de Droit Interna- tional/, a i naši teoretičari međunarodnog i pomorskog prava.

TAJNIK: V.F.