

Znanstveni skup o našem pravu

(U povodu uključivanja Zavoda za pomorsko pravo, ... u JAZU i izlazenja časopisa »Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja«)

UDK 347.79:914.971:061.3

Zavod za pomorsko pravo, historiju i ekonomiku pomorstva JAZU (ex »Jadranski institut«) iz Zagreba pod pokroviteljstvom akademijinog Razreda za društvene znanosti 9. prosinca 1988. god. održao je Znanstveni skup u povodu 40. obljetnice uključivanja u JAZU i 30. obljetnice izlazenja časopisa »Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja.« Skup je održan u Zagrebu, u svečanoj dvorani Akademije, a otvorio ga je akademik Vladimir Brajković, voditelj istog Zavoda s osvrtnom na njegovu ulogu i značenje u našem i međunarodnom pomorskom pravu i ekonomici s aspekta međunarodne Konvencije o pravu mora i ostalih pomorskih konvencija, koje su bile i koje su sada predmetom razmatranja Zavoda. Skup je prigodnim riječima pozdravio i akademik Duje Rendić-Miočević kao predstavnik JAZU istakavši posebno značenje Zavoda u okviru srodnih akademijskih zavoda.

I.

Uvodno izlaganje o radu i znanstvenim rezultatima Zavoda iznio je član—suradnik JAZU dr. E. Pallua koji je, između ostalog, istaknuo početak rada na prvoj kodifikaciji našeg pomorskog prava u staroj Jugoslaviji na temeljima Editto politico di navigazione mercantile iz 1774. god. i Code de commerce iz 1808 god. I zaista grupa tadašnjih vrsnih stručnjaka (Škarica, Verona, Mogan, Stanger, Knežević i dr.) izradila je bila osnovu našeg trgovačkog pomorskog zakona, čiji tekst nije bio prihvaćen zbog nekih objektivnih okolnosti od strane tadašnjeg zakonodavnog tijela — Skupštine Jugoslavije. Osvrnuvši se i na prošlost ovog Zavoda, izlagatelj je istaknuo da je isti bio osnovan 1945. god. od strane Predsjedništva Narodne Vlade Hrvatske sa zadatkom da »znanstveno proučava pitanja jadranskog primorja sa geografsko—historijsko—etnografskog, prometno—ekonomskog i tehničko—urbanističkog stajališta«, a sve u cilju priprema Mirovnog ugovora s Italijom i njenog razgraničenja s našom zemljom na Pariškoj mirovnoj konferenciji 1947. god. Tadašnji Jadranski institut je 1948. god. reorganiziran, proširen i uključen u JAZU sa zadatkom da rješava pitanja iz područja pomorskog prava, ekonomike pomorstva, ribarstvenog prava i ekonomike ribarstva, prvenstveno s aspekta međunarodnih odnosa i odnosa naše zemlje sa stranim zemljama, pretežno s Italijom. Od 1974. god. djeluje pod današnjim nazivom Zavoda kao znanstvena jedinica Akademije iz područja pomorskog prava, zakonodavstva, privrede i sudstva. Zavod je preko svojih suradnika, uključivši i vanjske suradnike i konzultante njih oko 50, sudjelovao na izradi Zakona o ugovorima o iskorištavanju po-

morskih brodova (1959), o upisu pomorskih brodova i čamaca (1965), o spasavanju na moru i unutrašnjim plovim putevima (1966), o vađenju potonulih stvari (1966) o naknadi štete zbog sudara brodova (1966), a naročito i na izradi opširnog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1977).

Zavod je aktivno sudjelovao i na međunarodnoj unifikaciji pomorskog prava putem izrade opširnih studija, pripremnih tekstova, izradi stavova naših delegacija na međunarodnim diplomatskim konferencijama i drugim međunarodnim organizacijama i tijelima (IMO, UNIDROIT, UNCITRAL, UNCTAD, CMI i dr.). Posebna aktivnost ovog Zavoda bila je na izradi konvencija o: — privremenom zaustavljanju pomorskih brodova (1952.g.), — građanskoj i kaznenoj nadležnosti kod sudara brodova (1952.g.), — ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova (1957.g.), — ženevskim konvencijama o pravu mora (1958.g.), — odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova (1962.g.), — teretnici (B/L »Haških pravila«), iz 1924.g. i izmjene u 1978.g., — intervenciji na otvorenom moru u slučaju zagađivanja mora naftom (1969.g.), — građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađivanja mora naftom, uključivši i izmjene iz 1969. i 1984.g., — osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog zagađivanja mora naftom, uključivši i izmjene iz 1971. i 1976.g., — Kodeksu ponašanja pomorskih linijskih konferencija iz 1974.g., — prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974.g., — prijevozu robe morem (Hamburška pravila) iz 1978.g., — ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1979.g., — međunarodnom multimodalnom prijevozu robe (1950.g.), — pravu mora (1982) i — uvjetima za upis brodova iz 1986. god.

Zavod u obavljanju svojih zadataka suraduje sa Saveznim sekretarijatom za vanjske poslove i sa Saveznim komitetom za saobraćaj i veze, Znanstvenim savjetom za pomorstvo JAZU, Ustavnim sudom Jugoslavije, s privrednim i redovnim sudovima nadležnim za pomorske sporove, s republičkim organima vlasti i uprave nadležnim za pomorstvo, s brodarskim organizacijama, agencijama, osigurateljima i dr. Zavod je i organizator više simpozija i savjetovanja, okruglih stolova na teme:

- Aktualni problemi jugoslovenskog pomorskog zakonodavstva (1966),
- Reguliranje međunarodnog režima morskog dna izvan granica nacionalne jurisdikcije (1972),
- Problemi međunarodnog prava mora s obzirom na sazivanje III. Konferencije UN o međunarodnom pravu mora (1973),
- Revizija Konvencije o teretnici (1978),
- Općejugoslovensko savjetovanje o novoj politici i institutskim klauzulama za osiguranje robe u međunarodnom prometu (1983) i
- Osiguranje pomorskog kaska (1984), suorganizator,

Zavod je, pored toga, razvio i razvija vrlo bogatu izdavačku djelatnost, i to iz svog prvog razdoblja objavio je 16 naslova; iz serije ribarstva 7 naslova; iz serije monografija 4 naslova uz *Zbornik za pomorsko pravo* u 7 knjiga i *Analiza o povijesti i ekonomici pomorstva* u 4 sveska.

Zavod se ogledao i u izlaženju svoje periodične publikacije počev od 1958. god. časopisa »Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja« sa tromjesečnim izlaženjem. Zadatak je ovog časopisa, namijenjenog prvenstveno pomorskoj privredi, da znanstveno obrađuje probleme pomorskog prava i pravila međunarodne trgovine s aspekta sudske judikature. U ovom se časopisu, koji je već dostigao 118. broj objavljuju tipski ugovori i opći uvjeti za trgovinu raznim vrstama robe, zatim takvi ugovori za prijevoz robe cijelim brodom ili njegovim dijelom (NUGEN, BINCO, LINERTIME, SOVCOAL i dr.), uzance za iskrcaj i ukrcaj određene robe u određenim lukama, prijevozi i prikazi tipskih klauzula za kupoprodaju i prijevoz robe (CIF, FOB), formulari teretnica (COMBI CONBILL, FBL—FIATA i dr.), prikazi stranih pomorskih zakona (francuskog, poljskog i dr.), pravila pomorskih arbitraža (japanske, sovjetske, ICC—CMI i dr.), nacrti ili usvojeni tekstovi međunarodnih konvencija i drugih instrumenata (ugovori o prijevozu robe u unutrašnjoj plovidbi, odgovornost zračnog vozara za putnike, prijevoz putnika i njihove prtljage morem, prijevoz robe morem, propisi ILO, CIM i dr. prikazi i komentari međunarodnih konvencija i drugih instrumenata, tekstovi York-Antwerpenskih pravila, Lloydov standardni formular o spašavanju i dr., rezolucije međunarodnih organizacija, prikazi domaćih i stranih sudskih i arbitražnih odluka iz područja pomorskog prava, ostali prikazi (CMI, IMO, UNCTAD i dr.).

II.

Na ovom Znanstvenom skupu izloženo je 5 Saopćenja, i to:

Saopćenje »Brodogradnja i brodarstvo u odnosu na zamjenu dugova SFRJ« (H. Kačić).

Autor je, između ostalog, istaknuo da naša brodogradnja, koja je u svjetskim razmjerima industrijska vesela, u ovom razdoblju ne gradi brodove za domaće brodare. Činjenica je, da se upravo brodom koji se sagradi u domaćem brodogradilištu, i koji ostaje na ekonomskom iskorištavanju našim brodarskim poduzećima povećava izvozne efekte, što ima i svoje puno opravdanje. Naime, izvozom usluga novosagrađenim brodom kojeg eksploatira domaći brodar ostvaruje se devizni efekat za 2,5 do 4 puta veći, nego li što postignemo direktnim izvozom brodova. U okolnostima sve većih stranih dugova u svijetu pojavljuje se i sve se intenzivni-

je razvija jedno novo tržište posebnog tipa na kojem se obavljaju prenosi, prodaja ili zamjena dugova zvanih »swapping« (dol. od engl. »swap«, »swop«, zn. mijenjanje, zamjena, tramp).

U svijetu se sve intenzivnije razvija tzv. sekundarno tržište (»secondary market«) na kojem vjerovnici u nastojanju da se riješe »sumnjivih potraživanja« prodaju, prenose uz naknadu ili ustupaju svoje tražbine određenoj zemlji ili banci konkretne države s tim da je cijena ustupljene tražbine ispod nominalne (»face value«) tih potraživanja, sve na bazi ponude i potražnje zvano »swapping«. Upravo ovim postupkom mogao bi se premostiti jaz između domaćeg brodarstva i domaće brodogradnje, analogno kako se to već i čini u svijetu (Brazil, Nigerija i dr.). Autor smatra da bi i mi trebali podržati ovaj postupak i kao konverziju dugova i kao zamjenu dugova tim više što je naša brodogradnja već i zakoračila u tom pravcu, unatoč nelikvidnosti naših krajnjih dužnika, a u tome bi trebale uzeti aktivnog udjela upravo naše banke. »Swapping« bi mogao odigrati značajnu ulogu u vraćanju brodova za domaće brodare u proizvodne programe naših brodogradilišta. Stoga bi trebalo da cjelokupna naša privreda na čelu s brodarstvom i brodogradnjom smjelo krene u realizaciju projekata u gore iznijetom pravcu s time da se brodovima koji će se graditi u Jugoslaviji prizna izvozni tretman.

Saopćenje »Trebali li proglašiti gospodarski pojas u Jadranskom moru?« (V. Dj. Degan).

Autor u početku ističe da je gospodarski pojas (zvan i »isključiva ekonomska zona«) dio mora, morskog dna i podzemlja izvan granica teritorijalnog mora koji može biti udaljen najviše do 200 Nm od polazne crte teritorijalnog mora. Međutim, u morima kao što je Jadransko more, gdje obalne države leže sučelice i ne mogu uživati dozvoljenu širinu ovog pojasa, to je stvar njihovog međusobnog sporazuma o toj širini. Dok se ne proglašiti takvo područje gospodarskom zonom, ono je otvoreno more sa svojim režimom. Čim obalna država proglašila gospodarsku zonu ona stiče i određena suverena prava u tom pojasu (pravo istraživanja, iskorištavanje, očuvanja i gospodarenja živim i neživim bogatstvima voda nad morskim dnom; podizanje i upotreba umjetnih otoka, uređaja i naprava; znanstveno istraživanje mora, te zaštita i očuvanje morskog okoliša). Ukoliko bi naša zemlja jednostrano i proglasila gospodarski pojas, to bi trebalo, ističe autor, za duže razdoblje bez naknade talijanskim ribarima dopustiti slobodan ribolov u tom pojasu. U interesu je naših zemalja i Italije i Jugoslavije da tom problemu pristupe zajednički nakon što se vrlo detaljno razmotre sve okolnosti »pro et contra« za proglašenje takvih zona, budno vodeći računa o ekonomskim, a naročito političkim razlozima ovih zemalja, a da njihovi međusobni odnosi ne budu ničim poremećeni.

Saopćenje »Gubitak prava na ograničenje odgovornosti brodara u prijevozu stvari morem« (I. Grabovac)

Autor ističe da ograničenje brodareve odgovornosti spada u temeljna načela pomorskog obveznog prava. Ova je odgovornost bila ograničena po Međunarodnoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haška pravila) iz 1924. g. na 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta. Nakon izmjene te Konvencije, Protokolom (Visbyjska pravila) iz 1968. g., ona je povećana na 10.000 Poincarè zlatnih franaka po koletu ili jedinici tereta. Konvencija UN o prijevozu robe morem (Hamburška pravila) iz 1978. g. uvodi za odgovornost brodara

novu obračunsku jedinicu. Odgovornost broдача različitno je normirana u pojedinim zemljama. Po našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi odgovornost broдача siže do 40.000 din po jedinici tereta.

Postavlja se pitanje može li brodar ograničiti svoju odgovornost i u slučaju kvalificirane krivnje osoba kojima se služi u svom poslovanju. Visbyjska i Hamburška pravila oslobađaju broдача prava na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da su gubitak, oštećenje ili zakašnjenje uzrokovani djelom ili propustom počinjenim namjerom da se izazove šteta ili bezobzirno i sa sviješću (znanjem) da bi takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno mogli nastupiti. Međunarodni instrumenti o prijevozu stvari morem propisuju da brodar (prevoznik) gubi povlasticu ograničene odgovornosti, ako mu se imputira osobna, vlastita kvalificirana krivnja, i to u kvalifikaciji koja pored dolusa predviđa i teži stupanj krivnje od klasične krajnje nepažnje. Pri tome ostaje prisutna teškoća u utvrđivanju vlastite krivnje broдача o čemu se mnogo raspravlja.

Saopćenje »Zašto Jugoslavija nije ratificirala Hamburška pravila?«

(V. Filipović).

Autor ističe da je završetkom Diplomatske konferencije UN održane u Hamburgu 1978. g. donijeta nova Konvencija UN o prijevozu robe morem, zvana i »Hamburška pravila«, koja naša zemlja još nije ratificirala, iako je intenzivno sudjelovala u pripremnim radovima te Konvencije. Ovim Pravilima data su i nova rješenja, izostavljena je nautička greška za oslobođenje vozara i njegove odgovornosti; izmijenjene su odredbe o neodgovornosti za požar; zaštićen je i palubni teret, uključene su žive životinje u režim Konvencije, povećana je granica odgovornosti za 25% u odnosu na Visbyjska pravila, utvrđena je i odgovornost za zakašnjenje, produženi su protestni rokovi, zastarni rok je udvostručen itd. Hamburška pravila prihvaćaju osobito razvijene zemlje — njihovi krcatelji, jer predstavljaju veće usklađenje u kombiniranom prijevozu (cesta, zrak, željeznica). Protivnici ovih Pravila (brođari, špediteri i osiguravatelji) smatraju da će se povisiti troškovi prijevoza i vozarine, pojavit će se u praksi novi sporovi i sl. Stoga ističe autor, teško je predložiti ratifikaciju ovog međunarodnog instrumenta; trebalo bi prethodno prihvatiti Visbyjska pravila, pa istom onda razmotriti konkretnu situaciju, jer naše brodarstvo ima zastarjelu flotu pa ga se ne bi smjele opterećivati sa strogim principima odgovornosti koje nisu u skladu sa stvarnim potrebama današnjice.

Saopćenje »Konačni nacrt nove konvencije o spašavanju na moru i rješenja koja on donosi«

(P. Stanković).

Autor ističe da će se u razdoblju od 17 — 28. IV. 1989. g. održati u Londonu konferencija u vezi izrade i prihvata nove Konvencije o spašavanju na moru, čime će se izvršiti temeljita izmjena stare Konvencije iz 1910. g., koja je sada na snazi. Činjenica je, da su do sada izrađena dva nacrt konvencije o spašavanju, i to iz 1981. g. u Montreal-u od strane CMI — Međunarodnog pomorskog odbora i iz 1988. g. izrađenog od strane Pravnog odbora IMO-a. Ovi nacrti bit će osnova za razmatranje na predstojećoj diplomatskoj konferenciji. Razdoblje od 1910. g. do danas od gotovo osam decenija obilježeno je mnogim tehničkim, tehnološkim i ekonomskim promjenama u brodarstvu s visokim razvojem tehnike i tehnologije, što se sve mora odraziti i na normiranje suvremenog teksta nove Konvencije. Autor detaljno upoređuje pojedine odredbe oba nacrt s osvrtom na njihovo uključanje u tekst nove Konvencije. Tako definicija

— broda svedena je na brod, plovilo ili napravu sposobnu za plovidbu,

— imovine svedena je na svaku imovinu koja nije stalno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući i vozarinu.

Novi tekst, ukoliko ne bude nacionalnih rezervi, primjenjivat će se i na brodove unutrašnje plovidbe, na fiksne platforme, tornjeve i druge naprave za eksploataciju nafte, a ako određena država želi tada i na njene ratne i javne brodove. Postoje izgledi da će i pravno ograničenje odgovornosti broдача biti priznato i spasiocima i unijeto u tekst nove Konvencije.

III.

Ova izlaganja bila su popraćena živom raspravom često i sa suprotnim mišljenjima i stavovima u kojoj je uzelo udjela više diskutanata (T. Đorđević, V. Ibler, S. Novaković i dr.). Donijet je zaključak da će se po ovim pitanjima izdati i Zbornik radova i da će se pristupiti izdavanju časopisa — Revije za pomorsko pravo, u kojoj će se iznositi suvremena dostignuća znanosti i prakse kod nas i u svijetu iz područja pomorskog prava, i to pravnog, ekonomskog, tehničko-tehnološkog, političkog i ostalih aspekata.

Lucijan KOS

