

Izjednačenje pomorskog prava jedinštveni zakon mora

U našem vremenu sve snažnije međunarodne ekonomske razmjene dobara i sve jače privredne međuzavisnosti, u kome se, intenzivnije nego ikada u prošlosti, onaj najznačajniji i najobimniji dio svjetskoga prometa odvija morskim putovima i modernim sredstvima pomorskog transporta, postaju sve sadržajnije znamenite riječi velikog francuskog povjesničara i pisca pomorskog prava Pardessus-a, napisane još prije sto godina, da je »najgori pomorski zakon onaj koji bi bio donesen jedino u posebnom interesu ili pod posebnim utjecajem običaja samo jednog naroda«.

Pomorstvo, doista, nije nikada imalo niti je moglo imati regionalno-političkih, etničkih ili sličnih granica, nego su istovetni proizvodni odnosi, uslovljeni jednakim rizicima i angažiranjem istih dobara, stvarali jednake običaje i jednaka pravila ponašanja, pa stoga pomorsko pravo, ni onda kada bi njegove norme po svome razvitku mogle izgledati kao da su nastale u jednom ili drugom kraju, gradu ili državi, nije bilo niti je moglo biti izraz društvene nadgradnje isključivo te sredine. Ono što se predstavljalo ili se još predstavlja kao proizvod jednog kraja, naselja ili jednog naroda, dobija pomnijim proučavanjem mnogo širi i općenitiji karakter, što međutim, ne znači, da pojedina područja nisu u posebnim prilikama ekonomsko-historijskog, kulturno-političkog ili regionalnog značaja stvarala i posebne tipove jednog istog pomorskog odnosa, pa po tome i određene specifičnosti odnosnog običaja ili grupe pomorskih običaja. To nam pokazuje i primjer statutarnog prava naših primorskih gradova pored normi komunalno-upravnog, krivičnog, građanskog i privrednog karaktera, to pravo sadrži i norme za pomorsku plovidbu, koje, s obilježjima sredine i kraja u kome je stvarano te po srodnosti društvenog života i okvirima historijsko-geografske pripadnosti, sačinjava zasebnu skupinu vlastitih običaja, poznatih u dubrovačkom Statutu kao »usus Ragusii« (Lib. I, Cap. XIII).

Porastom proizvodnih snaga i oživljavanjem trgovine širila su se i područja pomorskog prometa, a proširivanjem regiona međusobne razmjene, nastale su u srednjem vijeku, radi praktične potrebe (najvjerovatnije pomorskoga sudovanja), uz statutarne izvore pojedinih gradova, i posebne zbirke pomorsko-pravnih propisa kao zbornici važećih pravila i običaja u velikim područjima pomorske plovidbe. Tako je nastala i tzv. Rodijska zbirka »Nomos Rodioe Nautikos« koja je vrijedila uglavnom u području Istočnoga Sredozemlja, inače važan izvor za rumačenje razvitka našeg pomorskog prava, napose onog dubrovačkog; tako su nastali Pomorski Konzulat i Guidon de la Mer u Zapadnome Mediteranu, te Oleronska i Visby pravila na atlantskim i baltičkim obalama, kao i drugi slični pomorsko-pravni spomenici toga vremena.

Na pomolu buržoaske epohe i pod utjecajem pravno-političkih tendencija XVIII i XIX st. ka sveobuhvatnoj kodifikaciji prava, te pojavom nacionalnih sistema građanskog i trgovačkog zakonodavstva, nastale su i u pomorskom pravu stanovite razlike, koje su ubrzo, poslije industrijske revolucije, u naglom rastu ekonomske ekspanzije, počele smetati odvijanju međunarodnog prometa i privrednog poslovanja. Skokoviti napredak tehnike pomorskog brodarstva, uvođenjem parnog pa motornog stroja, upotrebom željezne zatim čelične građe, izumom vijka i turbina, te mehanizacijom manipulacionih uređaja u lukama, oborio je prostorne i vremenske udaljenosti, uvećao brzine, kratko zadržavanje brodova i uputio prekomorsku razmjenu dobara kroz gustu mrežu pomorskih putova, tako da ni u jednoj, možda, oblasti međunarodnog života nisu novonastali sukobi zakona stvorili takva protivrjeđa kao u pomorstvu, pa je posve prirodno što su težnje ka izjednačavanju materijalnog pomorskog prava i vraćanju zajedničkom zakonu mora ubrzo našle odraza u radu mnogih nacionalnih i međunarodnih organizacija, zvaničnog a još i više nezvaničnog karaktera. Značenje toga rada raslo je u razmjerima sve intenzivnijega poslovanja prema sve većoj ne-



određenosti kolizionog pravila i neizvjesnosti mjerodavne norme, jer, i pored neprekinutog djelovanja običajnog prava, utjecajem različitih pravnih koncepcija, a napose prisutnošću raznorodnih zakonskih sistema, jedinstvo norme je slabilo, a karakteristični instituti, kao na primjer ograničene odgovornosti brodograditelja odnosno brodarara, svrstavanja ugovora o istorištavanju brodova, stvarnih prava na brodovima ili kogentnih elemenata kod pojedinih poslova, gubili su istovetan i jednomisleni sadržaj.

Istodobno, međutim, u uslovima razvitka novih društveno-proizvodnih snaga u svijetu, došao je, s druge strane, do izražaja novi vid univerzalnosti mora i pomorskog zakona po posebnoj ulozi koja je neposredno dopala međunarodnu zajednicu reguliranjem odnosa u tom osjetljivom području njene koegzistencije i povezanosti. Otvorena je u međunarodnom životu, u uslovima međudržavnog režima odnosa na moru, jedna nova kategorija normativnog djelovanja, u prvom redu s ciljem uređenja sigurnosti pomorske plovidbe te nadzora nad tom sigurnošću. Počev od propisa o zaštiti ljudskog života na moru (u odnosnim konvencijama 1914, 1929, 1948, 1960) i onih o nadvođu (1930), za koje se redovito ističe zasluga britanskog parlamentarca Plimsolla ali— ne zaboravimo da je ideja, odgovarajući ondašnjem stanju brodogradnje i plovidbene vještine, bila poznata u statutarним odredbama naših sredovječnih gradova (napose u Dubrovniku 1341. — Lib. Reformationum, Cap. I) — kao i niza još ranijih brojnih pravila o drugim pitanjima za reguliranje plovidbe, kao o signalizaciji, telekomunikacijama, baždarenju brodova (sjetimo se da je u Dubrovniku u XVI st. Segroević—Sergi bio preteča Morse-ovog sistema), sa reglementacijom sanitarne službe na moru od Pariske konvencije 1926. do Zenevskog pravilnika 1951. (sjetimo se najstarijih spomenika o toj materiji u Dubrovniku još iz XIV st), i sa skupinom konvencija i preporuka pomorskog radnog prava Međunarodne organizacije rada, do konvencija o režimu morskih luka i uopće međunarodnih izvora koji normiraju status mora, — izrađen je jedan gotovo sveobuhvatni i jedinstveni sistem međunarodnog javnog i napose međunarodnog upravnog prava o radu i sigurnosti na moru. Štoviše, potreba konstantne međunarodne suradnje, radi kontinuiranog reguliranja pomorske plovidbe u mogućnostima suvremene razvijenosti svjetskog saobraćaja, dovela je i do osnivanja (1948) stalne Međunarodne pomorske savjetodavne organizacije, kao specijalne ustanove UN u Londonu (počela radom 1958).

No, predajno i karakteristično obilježje univerzalnosti pomorsko-pravne norme, poteklo iz proizvodno-privredne aktivnosti, nije prestalo da se očituje u običaju, i nastavilo je da živi putem stvaranja jednoobraznih pravila poslovanja, nepisanih ali jednako prisutnih i priznavanih od strane svih koji u njemu sudjeluju. Taj izvor sačuvao je sve do našega vremena, i mimo pisanoga prava, za specifične pomorsko-pravne poslove svoju važnost i značaj temeljnog objektivnog pravila, postepeno učvršćivanog međunarodnim povezivanjem organizacija pomorske privrede, napose u raznim oblicima po-

slovnog udruživanja broderske poduzetnosti, pa čak i dopunjavanog sudskog praksom. Kao što svojedobno rimsko pravo nije o pravu pomorske plovidbe stvorilo autohtonu normu, nego je došla iz običajnog i pretorskog prava kao *ius honorarium*, tako se i sada i pored zakonskih vrela, veliki dio pomorskog poslovanja praktično razvio po običajnim normama ili tipskim oblicima, koja su postavila broderska poduzeća ili njihove konferencijske organizacije (npr. *Baltic and Maritime Conference*). Pomorsko pravo nije se, dakle, utopilo u nacionalna zakonodavstva, nije izgubilo onaj svoj primarni značaj po kome i danas živi, nego je zadržalo svoju osobitost, i razbilo je okvir koji mu je bio nametnut: ili time što je putem prethodnih ugovora između zainteresiranih kao *lex contractus* osiguralo autonomnost u međunarodnim odnosima nezavisno od državnog zakonodavstva, ili time što se je evolucijom privrednih potreba nametanulo kao pitanje međunarodnog sporazumijevanja po jednom zajedničkom pojmu svima, t. j. plovljenja po moru.

S pojavom suvremenih tendencija razvrstavanja pravnih odnosa po modernijim kriterijima diobe, prema prirodi njihovih proizvodnih područja, u uslovima društveno-ekonomskog razvitka najnovijega doba i u širokome pokretu izrade cjelovitih zakonskih sistema za pojedine grane privrednih djelatnosti, pošla je i kodifikacija pomorskog prava putem donošenja posebnih zakonskih zbornika za pomorsko pravo, kao što je to baš slučaj i u Jugoslaviji. Razumljivo je da u ostvarivanju tog kodifikatorskog posla, pored postojećeg poslovno-običajnog prava, veliku i neposrednu važnost ima ono što je već učinjeno ili što je još u toku rada brojnih međunarodnih organizacija za izjednačenje pomorskog prava. Među njima, po uspješnome djelovanju u pomorsko-pravnoj materiji, po značenju tretiranih predmeta i po rezultatima radova, poznato je da prvo mjesto zauzimaju dva zaslužna udruženja međunarodno-pravne suradnje: Udruženje za međunarodno pravo — *International Law Association*, i Međunarodni pomorski komitet — *Comité Maritime International*.

Karakteristične su, međutim, razlike putova kojima su pošle te dvije organizacije u svome radu. *International Law Association*, baveći se različitim problemima širokog područja suradnje na međunarodnom pravu, u radu na izjednačenju pomorsko-pravnih pravila pošlo je putem stvaranja ugovornih normi, koje će vrijediti ako se stranke na njih obavežu. Dočim *Comité Maritime International*, organizacija osnovana sa specijalnim zadatkom rada na izjednačenju samo pomorsko-pravnih propisa, pošao je putem stvaranja u prvom redu međudržavnih konvencija i to tako da po utvrđenom postupku u svojoj organizaciji priprema konvencijske nacрте i da ih zatim, po svojim plenarnim konferencijama usvojene, podnosi na raspravljanje i zaključivanje *Diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo u Bruxellesu*.

Najuspješnije djelo *International Law Association* jesu, kao što je poznato, *York-Antwerpenska pravila o zajedničkim havarijama*. Uspjeh koji su postigla ta pravila doveo je spomenutu organizaciju na stvaranje *Haaških pravila o teretnici (1921)*, ali ta pravila nisu imala očekivanog uspjeha: predmet je preuzeo *Comité Maritime International* i doveo do znamenite konvencije o teretnici (1924). *International Law Association* donijelo je zatim *Bečka pravila (1926)* o obračunu doprinosa u zajedničkoj havariji po zlatnoj klauzuli i *Varšavska pravila (1928)* o međunarodnoj prodaji CIF, no ni jedna ni druga nisu naišla na veliku primjenu. Prva su, međutim, poslužila osnovom u daljnjem radu drugih organizacija, napose *Jednoobraznih pravila za kupoprodaju Međunarodne trgovinske komore (Incoterms)*, dok je valutni obračun doprinosa u zajedničkoj havariji morao da se prilagodi valutno-deviznim propisima u međunarodnim plaćanjima.

Na temelju nacрте koje je pak pripremio *Comité Maritime International*, zaključeno je do danas trinaest *Bruxelleskih konvencija za izjednačenje pomorskog prava*, i to 1910. dvije konvencije: *Konvencija o pružanju pomoći i spasavanju na moru* i *Konvencija o sudarima*; 1924. opet dvije konvencije: *Konvencija o teretnici* i *Konvencija o ograničenoj odgovornosti brodovlasika*; 1926. također dvije konvencije: *Konvencija o imunitetu državnih brodova* i *Konvencija o hipoteci i privilegijama na brodu*; 1952. zaključene su tri konvencije: *Konvencija o slijepim putnicima* i *Konvencija o dovima*, *Konvencija o civilnoj nadležnosti za sudar* i *Konvencija o krivičnoj nadležnosti za sudar*; 1957. dvije kon-

vencije: *Konvencija o slijepim putnicima* i *Konvencija o ograničenoj odgovornosti brodovlasnika* (koja je zamijenila istoimenu konvenciju iz 1924.); 1961. *Konvencija o odgovornosti pri prijevozu putnika morem* i 1962. *Konvencija o odgovornosti za štete od nuklearnih brodova*.

Ni sve *Bruxelleske konvencije* nisu imale isti efekat. Dvije konvencije iz 1910. i ona o teretnici iz 1924. postigle su najveći uspjeh i najširu primjenu tako da se može uzeti da su stvorile univerzalno pravo o reguliranim odnosima (iako USA nisu još potpisale *Konvenciju o sudaru*). Ostale konvencije imale su srednji domašaj: nisu ih ratificirale znatnije pomorske zemlje. *Konvencija iz 1962.* nije dobila još ni jednu ratifikaciju jer treba da je prvo prihvate zemlje s nuklearnom flotom.

Bilo bi pogrešno uspjeh spomenutih napora na unifikaciji pomorskog prava putem *Bruxelleskih konvencija* prosuđivati po broju njihovih ratifikacija, jer i ondje gdje odredbe spomenutih konvencija formalno još ne obavuju, one faktično utječu na formiranje odnosnih instituta u nacionalnim pravima kao i na istovetno tretiranje konkretnih odnosa. Uzmemo li samo primjer naše zemlje, iako od spomenutih konvencija Jugoslaviju formalno bavezuju samo dvije konvencije iz 1910. zatim *Konvencija o teretnici iz 1924.* i dvije *Konvencije o nadležnostima za sudar iz 1953.* u našem domaćem pravu vrijede kao pravno pravilo odredbe *Konvencija o hipoteci i privilegijama*, kao zakon odredbe *Konvencije o imunitetu brodova*. *Pripremljeni zakonski nacrti o hipoteci i privilegijama*, te oni o ograničenoj odgovornosti, podudarni su također s odredbama odgovarajućih *Bruxelleskih konvencija*. Dakle, odredbe *Bruxelleskih konvencija*, uzimaju se kao primjerno rješenje i predstavljaju smjernice, kojima se, ako i sporije ali ipak na kraju, dolazi do jedinstvene norme.

U nizu drugih pitanja koja su ovog časa na dnevnom redu izučavanja u cilju izjednačenja, *Comité Maritime International* razmatra sada stvaranje jednoobraznih pravila o stojnicama i prekostožnicama, o procjeni štete kod sudara brodova, o režimu trgovačkih brodova u stranim lukama i — kao najnovije — o prijevozu i odgovornosti kod prijevoza robe *Containersima*. *Komitet je već pripremio i usvojio za upućivanje Diplomatskoj konferenciji nacрте dopunjskih odredaba Konvenciji o pružanju pomoći i spasavanju* (usvojeno u Rijeci 1959) i *Konvenciji o teretnici* (usvojeno u Stockholmu 1963), a kao posljednje izrađen je i nacrt revizije *Konvencije o hipoteci i privilegijama* (usvojen u Nev Yorku 1965). Osim toga, *Komitet je izradio i nacрте novih međunarodnih konvencija o putničkoj prtljazi i o hipoteci na brodovima u gradnji* (usvojeno u Stockholmu 1963).

Comité Maritime International ne samo što po inicijativi nacionalnih udruženja uzima na dnevni red izjednačenje najakutnijih pitanja koja nameće pomorsko privredna praksa, nego se brine i o efikasnosti i pospješuje ratifikaciono djelo u država potpisnica pojedinih konvencija. *Jugoslavensko udruženje za pomorsko pravo predložilo je nadležnim savezним organima i u toku je postupak za ratificiranje konvencija; o ograničenoj odgovornosti brodovlasnika (odnosno brodarka), o prijevozu putnika i o privremenim sudskim naredbama na brodovima.*

S obzirom da samo ratificiranje još ne znači i potpuno izjednačenje prava, pokrenuta je u najnovije vrijeme misao postizavanja zakonske homonomije time što bi zaključene konvencije trebalo doslovce preuzimati u domaća prava tako da postanu integralna interna norma, kao što je to na primjer slučaj u postupku s *Bernskim konvencijama za željeznički prijevoz*. Dosadašnji postupak usvajanja konvencijskih normi ne predstavlja put najveće unifikacije, jer prije svega ovisi o broju ratifikacija, a zatim o pitanju unošenja konvencijskih odredaba u interna prava i o tome da li se prenose tekstualno ili podešavaju sistemu unutrašnjeg prava, ali i prijedloga tekstualne inartikulacije konvencijskih odredaba u domaća prava ima svojih nesigurnosti zbog mogućnosti nejednake interpretacije konvencijskog slova, a pogotovo onda ako ono sadrži pravne pojmove koji su strani ili nejasni pravnom sistemu pojedine zemlje (npr. pojam *due diligence* ili više sile).

Unatoč neizbježnim teškoćama, koje složeni rad na stvaranju jedinstvenih propisa još prate i s kojima su uslovljeni putovi uspjeha, treba odati posebno priznanje unifikacijskom djelu *Comité Maritime International-a* i njegovim nastojanjima kroz dosadašnjih (u nepunih sedamdeset godina opstan-

ka) 27 plenarnih konferencija, održanih u raznim zemljama i velikim pomorskim emporijama svijeta (u Rijeci XXIV konferencija 1959) ne zaboravljajući i rad u brojnim sastancima međunarodnih komisija i specijalnih odbora Komiteta. To je prokušani međunarodni mehanizam, u kojemu, oslušujući potrebe prakse, nacionalna udruženja za pomorsko pravo sudjeluju u zajedničkom radu na formiranju pravila jedinstvene nadgradnje, kojoj sama priroda diktira pravac i putove njenoga ostvarenja.

I u sveobuhvatnoj slici ostalih brojnih i različitih nacionalnih i međunarodnih društvenih akcija ka izjednačenju prava u svijetu razabire se sigurna činjenica usmjerivanja svih napora jednoj zajedničkoj težnji, a naime stvaranju zajedničkih pravila ponašanja jednako primijenjenih i istovetno protumačenih za odnose koje moreplovstvo stvara. U svim onim pitanjima, koja ne zadiru direktno u javni interes ili nisu povezana uz neki osnovni princip društveno-ekonomskog

poretka pojedine zemlje, pomorsko pravo postojano ide, iako ne tako brzo kako bi možda mnogi prijatelj unifikacije želio, sve sigurnijim koracima međunarodnom izjednačenju i stvaranju jednog jedinstvenog pravila. Štoviše, čuvajući svoju osnovicu jednog tipičnog plovidbenog prava, ono i danas služi kao što je i u prošlosti, kao ugled ostalim pravima u formiranju, koja, i kad se izdvajaju u svoje posebne cjeline, izrađaju institute po ugledu na one svoga staroga ishodka.

U današnjoj stvarnosti sve izraženije međuzavisnosti, koja otvara nove kolosijeke međunarodne suradnje i traži adekvatne instrumente za nesmetano odvijanje sve življeg privrednog, tehničkog i kulturnog saobraćaja u svijetu, ne može ni trenutka biti sumnje, da je socijalistička Jugoslavija, kao nosilac svih naprednih stremljenja međunarodne solidarnosti i općeg progresa, primjeran pobornik nastojanja da čovječanstvo dostigne u što je moguće većoj mjeri svoju veliku metu: da u pomorstvu zavlada jedinstveni zakon mora — *lex maris*.