

Putovi izjednačenja pomorskog prava

Dr. Vlado Brajković, Zagreb

Međunarodni pomorski promet odvijao se je kroz dugo razdoblje prošlosti, sve do industrijske revolucije XIX. st., bez posebnih instrumenata međunarodnog sporazumijevanja o normama toga prometa, jer se je od početka, kao rezultat društveno-ekonomskih i poslovnih odnosa, zajedničkih narodima koji su povezani istim morem i uvjetima međusobne razmjene dobara, ravnao i odvijao prema istim pravilima kao jedinstveni zakon mora. Pomorstvo nije nikada moglo biti usko nacionalno, jer nije ni imalo etničkih okvira: ono je geografsko-ekonomski pojam i prema tome, ma koliko bi neki zakonski spomenik pomorsko-pravne prošlosti po svome nazivu mogao izgledati kreacija neke sredine, kad se ispituju njegovi elementi i pravne ustanove, dolazi se do mnogo širih konstatacija, koje ilustriraju karakterističnu univerzalnost i široku povezanost pomorsko-pravnih ustanova. Ono što bi izgledalo kao proizvod jedne sredine, kraja, trgovačkog naselja ili jednoga naroda, otkriva pažljivijim ispitivanjem mnogo općenitije značenje. Zbog svoje prirodne univerzalnosti, pomorstvo nije nikada ni moglo biti drukčije, ono je dakle po samoj svojoj suštini bilo samo međunarodno. I zato su od najstarijih spomenika naše civilizacije postojali običaji, poštovani u svim, pogotovo geografski i trgovački povezanim naseljima, kao jedinstveni zakoni

svima. Razumljivo je stoga što pomorsko pravo za dugo nije bilo predmetom jedne unutrašnje ili nacionalne kodifikacije, s obzirom što su pomorski zakoni proizašli i proizlaze iz života širokog pomorskog prometa, iz prostranstva prema kojem su ljudi bili upućeni kao prema prvom i najprirodnijem vrelu materijalnoga bogatstva i jačanja proizvodnih snaga. Pomorski propisi proizašli su, dakle, iz običaja, stvorenih potrebom privredne razmjene kako u narodnom tako i u međunarodnom prometu.

Ti su običaji samo akcidentalno skupljeni u posebne zbirke za potrebe poslovne prakse i rješavanje sporova, te su spominjani kao zajednički izvor u velikim i prostranim područjima zajedničkog pomorskog saobraćaja i ekonomske povezanosti. Također je na pr. slučaj sa znamenitom Rodijskom zbirkom pomorskih običaja (Νόμος Ποσειών Ναυτικός) iz V.—VII. stoljeća, koja je za tumačenje pomorskoga prava sadržanog u statutima naših primorskih gradova, napose onome Dubrovnika, od posebne važnosti, a koja je kao izvor prava važila u svim krajevima istočnoga Sredozemlja; ili drugim poznatim zbornikom pomorskih običaja. Consulatus Maris, iz XII.—XV. st. koji je vrijedio pretežno u zapadnom Sredozemlju, napose u Provenci, Španiji, u gradovima zapadne obale Apeninskoga poluotoka; tako su dalje nastali i običaji sadržani u tzv.

Oleronskim pravilima iz XII. st. a primjenjivani na obalama Atlantika od Gascogne i Bretagne do Normandije i Flandrije, pa čak u Engleskoj i Škotskoj. Još sjevernije, Hanzeatska Liga trgovačkih gradova raspolagala je zajedničkim pomorskim propisima, sadržanim u glasovitoj zbirci Wisby, negdje iz XVI. st., koja je s Oleronskim pravilima bila od odlučnog uticaja na razvoj pomorskog prava u svim nordijskim zemljama. Pa i u ugovornoj pravnoj prošlosti, sadržanoj u riznicama arhivskih dokumenata, razumije se i u onoj naših gradova, nalazimo osnove postojanja i priznavanja istovjetnih pomorsko-pravnih običajnih norma. Na pr. u jednome ugovoru o radu na brodu u Dubrovniku iz 1420. g. (Div. not. XIII. f. 122 u Dbr. Arhivu) nalazimo, da se eventualni spor oko primjene ugovora može povesti »Ragusii, Chatari, Spaletii, Yadre, Veneciis, Anchone, Marchie, in Appulea et ubicunqque locorum«, dakle u »Dubrovniku, Kotoru, Splitu, Zadru, Mlecima, Anconi, u Markama, Apuliji ili u bilo kojem drugom mjestu«. Ovaj rijetko interesantni dokumenat izvanredno prikazuje istinitost tvrdnje jednog od najvećih povjesničara pomorskog prava Pardessus-a, da bi najgori pomorski zakon bio onaj koji bi bio donesen u posebnom interesu ili pod posebnim uplivom običaja samo jednoga naroda. Čini se, da tako rđavoga zakona nije nikada bilo! I onda kada je jačanjem državne organizacije i vlasti u gradskim autonomijama to slobodno i praksom posvećeno pravo došlo u fazu da bude u sredovječnim gradovima zaodjenuto u državne zakone — statute — i da poprimi oblik pisanoga zakona jednako kao i sve ostalo, i privatno i javno pravo, i kad je time bio udaren osnov da se u daljem razvitku ističe na pr. pomorsko pravo dubrovačko, mletačko, pizansko, geneveško, marseljsko ili barcelonsko, nije između njih ni tada bilo niti je moglo biti suštinskih razlika, a naročito ne između najbližih ili statuta onih gradova koji su međusobno bili u življenju ekonomskom dodiru.

Istom kada se sticajem zakonske politike u velikim feudalnim monarhijama i razvitka posebnih kodifikacija trgovačkog prava poslije građanske revolucije, pomorsko-pravni propisi ušli kao trgovački u sisteme nacionalnih prava, karakteristično jedinstvo pomorsko-pravne norme izgubilo je svoju izvornu osnovu, i tako se je tek ono počelo razlikovati prema narodnostima i državama, iako su i dalje instituti u osnovi ostali isti, ali su bili dopunjavani i, što je još i važnije, tumačeni prema subsidijarnim vrelima drugoga porijekla.

Skokovite promjene do kojih je došlo ne samo u pomorstvu nego uopće u saobraćaju poslije industrijske revolucije u drugoj polovini XIX. st. usmjerile su dalji razvoj saobraćajnog prava jedinstvu i zbližavanju. U pomorstvu napose veliki napredak tehnike brodarstva, upotreba željezne zatim čelične građe, sve savršeniji strojni pogon, primjena vijka i hidrodinamičnih linija, doveli su do naglog obaranja vremenskih i prostornih udaljenosti, do uvećanja brzine privrednih operacija, skraćivanja zadržavanja poslova i plovila, a time i do sve gušće mreže pomorskih puteva ne samo u robnom prometu nego i u putničkom saobraćaju, otvarajući puteve jednoj novoj grani privredne aktivnosti — turizma. Istovremeni veliki izumi u drugim oblicima saobraćaja (željeznice, automobili, pa konačno i zrakoplovi) postavili su odmah svojom pojavom za odnose koji su njima bili izazvani problem međunarodne reglamentacije, čak i prije nego u nacionalnim okvirima,

po čemu su sve kasnije tendencije ka unifikaciji općeg saobraćajnog prava dale našem stoljeću posebni naglasak i karakteristično obilježje.

Spomenute činjenice stavile su na dnevni red i pitanje međunarodnog izjednačenja pomorskog prava. Možda na nijednom drugom polju nisu sukobi zakona, s neizvjesnošću o zakonu po kome će se suditi i o sudu koji će spor presuditi, postali tako akutni za dalje odvijanje međunarodnog saobraćaja i prometa dobara kao baš u pomorstvu, gdje su nacionalne kvalifikacije tek naknadno stvorile odvojenost u pojmovima istovjetnih aktivnosti, istih rizika i ugovora koji odgovaraju istim potrebama. I tako se počelo pomorsko pravo iz razlivenoga toka kraja XVIII. i početka XIX. st. vraćati poslije industrijske revolucije u zajedničku maticu daljega svojeg zajedničkog razvoja.

Inicijatori rada na unifikaciji jesu oni koji su podvojenost bili najjače i pogođeni, tj. organizacije ili pojedinci pomorsko-privredne poduzetnosti. Ali samo na njihovoj inicijativi nije moglo ostati niti je doista ostalo. Interesi sigurnosti na moru, zajedničko uklanjanje rizika, poduzimanje mjera za tehničko i nautičko osposobljavanje brodova, signalizacija, manevriranje, dojavna služba itd. nametnuli su i službenu suradnju država. I tako je djelo unifikacije poteklo dvojakim putem: službenim koji se uglavnom bavi pitanjima t. zv. javnog prava, i onim neslužbenim, koji nastavlja rad uglavnom na izjednačenju pomorsko-privrednog prava. Prema tome u radu na unifikaciji pomorskog prava postoje uglavnom i dva postupka: jedan pomoću međunarodnih ili točnije međudržavnih konvencija, a drugi pomoću internacionalnih sporazuma interesiranih krugova prakse, ili i same teorije bez čijeg se udjela rad ove vrste ne bi mogao pojmiti. Ali to ne znači, da se putem međudržavnih konvencija rješavaju samo predmeti javnog prava; tome je najbolji primjer postupak kojim ide Comité Maritime International, kao ni to da se predmetima javnog prava bave samo organizacije službenog karaktera.

Među organizacijama koje se danas ističu radom na unifikaciji pomorskog prava možemo razlikovati one, koje se tim pitanjima bave u vezi drugih svojih zadataka, od onih koje se bave samo pomorsko-pravnom problematikom.

U prvu grupu spada prije svega zaslužno Udruženje za međunarodno pravo (International Law Association — ILA — London), tj. ono koje je 1956. održalo svoju 47. konferenciju u Dubrovniku. Uz rad ovoga udruženja vezan je postanak znamenitih York - Antwerpenskih pravila o zajedničkim havarijama (1877), koja su od 1950. postala predmetom suradnje za Comité Maritime Internationalom. ILA je ne manje zaslužna za unifikaciju pomorskog prava po tome što je izradila i poznata Haška pravila (1921) o teretnici, koja su bila podlogom Bruxelleske konvencije o teretnici 1924. g. To su dva jaka priloga ove ugledne organizacije pomorskome pravu. ILA se poslije Prvog svjetskog rata, po jednom nepisanom sporazumu suradnje i međusobnoga potpomaganja, ne bavi više pitanjima pomorskog imovinskog ili pomorskog privrednog prava, prepuštajući ih Comité Maritime International-u, nego pretežno onima javnoga prava. ILA se je bavila još i drugim pomorskim pitanjima, naročito aktuelnog međunarodno-javnog značaja, kao što je na pr. pitanje kontinentalnog selfa ili epikontinentalnog pojasa. ILA ras-

pravljala i druga pitanja, koja posredno zasjecaju u pomorsko-pravno poslovanje, na pr. po Bečkim pravilima (1926), koja rješavaju pitanje međunarodnog novčanog obračuna u likvidacijama zajedničkih havarija, ili po Varšavskim pravilima (1928) o Cif-poslovima kojima se utvrđuju dužnosti stranaka u toj vrsti pomorskih kupoprodaja. ILA se je bavila još i pomorskim osiguranjima i kombiniranim prijevozima.

Druga poznata organizacija, posebno međunarodne naučne suradnje, koja se je bavila i problemima pomorskog prava, je Institut za međunarodno pravo (Institut de Droit International), koji je raspravljao mnoga međunarodna pravna pitanja, među kojima na pr. kriterije za rješavanje kolizijskih sporova u pomorskim poslovima, zatim pitanje nacionalne pripadnosti brodova, jurisdikcije obalne države nad stranim brodovima u njenim lukama, sudara brodova, pomorskog osiguranja, te još mnoga druga uglavnom javnog pomorskog prava.

Pored spomenutih organizacija, koje uz druge predmete dodiruju i pitanja pomorskog prava, treba još, ali, s nešto manje udjela, spomenuti Međunarodnu trgovinsku komoru (Chambre de Commerce Internationale — Paris), koja je na pr. donijela jednoobrazna pravila za interpretaciju trgovinskih termina, napose onih koji su sadržani u transportnim klauzulama (Incoterms), a zatim Međunarodnu akademiju za uporedno pravo (Académie Internationale de Droit Comparé — Bruxelles) koja se na pr. bavila pitanjem nacionalne pripadnosti brodova.

Od zvaničnih organizacija ove vrste, tj. koje uz svoje posebne predmete ili u okviru svoje opće materije, dodiruju i pitanja izjednačenja pomorskoga prava, treba posebno spomenuti Međunarodnu uniju za telekomunikacije (Union Internationale des Télécommunications — UIT, Genève), pa Svjetsku zdravstvenu organizaciju (Organisation Mondiale de la Santé — OMS, Genève), Svjetsku meteorološku organizaciju (Organisation Météorologique Mondiale — OMM, Genève) i poluzvanično Stalno međunarodno udruženje kongresa plovitbe (Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation — AIPCN, Bruxelles), a napose Međunarodnu organizaciju rada (Organisation Internationale du Travail — OIT, Genève), koja saziva čitava zasjedanja radi zaključenja konvencija ili donošenje preporuka o uvjetima rada na moru, i koja je počev od 1920. do danas stvorila gotovo potpuni međunarodni zakonik o radnim odnosima pomoraca i obalskih radnika (31. konvencija i 18 preporuka).

U drugu grupu dolaze organizacije neslužbene i službene, koje se posebno bave pitanjima unifikacije pomorskog prava. Među njima, prvo mjesto zauzima Međunarodni pomorski odbor (Comité Maritime International, CMI — Antwerpen). Ostavljajući da se na njegovo djelo osvrnemo na završetku ovoga prikaza, od drugih nezvaničnih organizacija koje rade na unifikaciji pomorsko-pravnih normi, treba najprije pomenuti Baltičku i internacionalnu pomorsku konferenciju (The Baltic and International Maritime Conference — Copenhagen), koja stvarajući tipske ugovore o iskorištavanju brodova usmjeruje i razvoj odnosa pomorsko-privrednoga prava, zatim Međunarodnu federaciju brodarskih komora (International Chamber of Shipping — ICS, London), Međunarodnu federaciju brodarskih poduzeća (International Shipping Federation — ISF, London), Međunarodnu uniju za pomorsko osiguranje (Union Internationale d'Assurances Trans-

ports — Zürich), Udruženje za koordinaciju rukovanja brodskim teretom (Association Internationale pour la Coordination de la Manutention — ALCM, London), pa Međunarodni pomorski radio odbor (Comité International Radio Maritime — CIRM, Bruxelles). Pored spomenutih, ima i drugih organizacija posebnoga zadatka, koje doprinose zbližavanju ili izjednačenju pravila nekih specijalnih grana pomorsko pravne suradnje.

Službene organizacije u pomorstvu, a napose za izjednačenje pomorskoga prava, pojavljuju se relativno kasno. Pomorski saobraćaj kao najstariji put međunarodne razmjene dobara, stvorio je, rekli smo, običaj međunarodnoga značaja. Po toj činjenici nije se osjećala ni potreba formalne međunarodne organiziranosti za rad na pomorskom pravu sve do Prvog svjetskog rata, jer su neka neposrednija pitanja međunarodne sigurnosti bila riješena konvencijama zaključenim inicijativom pojedinih vlada, napose britanske vlade, a najveći dio pravila bio je djelo privatnih sporazuma, ugovornog prava ili međunarodne običajne prakse. Istom poslije Prvog svjetskog rata počelo se, s općim radom na međunarodnoj suradnji i s aktivnošću za međunarodno službeno sporazumijevanje o raznim pitanjima tehničkog, ekonomskog ili socijalnog značaja pomorstva. Najveći dio toga rada vezan je uz rad Lige naroda, a napose uz djelovanje Odbora za luke i pomorsku plovitbu Komisije za transport i tranzit. Kao rezultat ovoga rada treba spomenuti Barcelonske konvencije od 1921. sa Deklaracijom o pravu država koje nemaju morske obale na pomorsku zastavu, a zatim niz tehničkih sporazuma, na primjer o pomorskim signalima ili brodovima svjetionici- ma koji su izvan svoga mjesta od 1930. u Lisabonu, itd. Zaslugom Lige naroda fiksirano je na jednoj konferenciji u Hagu 1930. i poimanje stanovitih međunarodnih odnosa o pitanju obalnih morskih voda, ali u cjelini rezultati nastojanja Lige naroda na ovom polju nisu doveli do željenih konvencija.

Rad na međunarodnom pravu mora, dobio je veliki zamah poslije Drugog svjetskog rata s organizacijom Ujedinjenih Naroda po njenome zadatku da unapređuje međunarodne odnose. Na temelju studijskih nacrti Komisije za međunarodno pravo UN (osn. 1949.), zaključene su na konferenciji 1958. za pravo mora u Genèvi četiri konvencije: prva o teritorijalnom moru i vanjskom morskom pojasu, druga o otvorenome moru, treća o morskom ribolovu i zaštiti živih izvora mora i četvrta o epikontinentalnome pojasu. Ni ovoga puta nije uspio pokušaj, kao što nije ni Ligi naroda na Haškoj konferenciji, da se odredi širina teritorijalnog mora, ali je i za rješenje toga pitanja dat dovoljan utvrđeni okvir za stvaranje odnosnoga pravila u budućnosti u pomorstvu.

Na temelju organizacije za suradnju koja je djelovala između Savezničkih i Udruženih nacija za vrijeme Drugog svjetskog rata, došlo je na međunarodnoj pomorskoj konferenciji UN u Genèvi 1948. do osnivanja Međudržavne savjetodavne pomorske organizacije (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation — IMCO, London) kao specijalne ustanove UN za pitanja pomorstva, putem koje će vlade moći, između ostaloga, pripremati i materijale za međunarodne sporazume o pitanjima pomorskog brodarstva. IMCO je počela radom od 1959. godine ograničavajući u početku svoje zadatke samo na pitanja tehničke naravi i sigurnosti na moru (kao prvo uzima u rad reviziju Konvencije o zaštiti ljudskih života na moru od

1948., kao i onu o teretnim linijama od 1930., te donoše nje jedne nove konvencije o baždarenju brodova).

No, najznačajniji udio o radu na izjednačenju pomorskog prava, dao je dosad i daje još Međunarodni pomorski odbor ili Comité Maritime International (skrać. CMI), osnovan 1897. g. u Antwerpenu. Njemu je svrha da konferencijama, publikacijama i drugim radovima pridonese unifikaciji pomorskog prava, da potakne stvaranje nacionalnih udruženja za unifikaciju pomorskog prava i da u vodi redovan dodir i suradnju nacionalnih udruženja. Iako se po pravilima CMI-a svake treće godine odlučuje o sjedištu organizacije, s obzirom da je inicijativa za njegovo osnivanje bila potaknuta u Belgiji, nije mu se sjedište dosad pomicalo iz mjesta osnutka.

Dosad su održane 23 konferencije CMI-a, i to uglavnom u većim pomorskim državama, njihovim glavnim mjestima i velikim pomorskim emporijima (Antwerpen, Bruxelles, London, Paris, Hamburg, Amsterdam, Liverpool, Mleci, Bremen, Kobenhaven, Göteborg, Genova, Oslo, Napulj, Madrid). Pripremni rad za konferencije obavlja se na inicijativu nacionalnih udruženja ili Predsjedništva CMI-a (Bureau Permanent, u kojemu su opet zastupana sva nacionalna udruženja) u međunarodnim komisijama, sastavljenim od predstavnika svih ili nekih nacionalnih udruženja. Članstvo CMI-a danas sačinjavaju nacionalna udruženja za pomorsko pravo Argentine, Belgije, Danske, Finske, Francuske, Grčke, Holandije, Italije, Izraela, Japana, Jugoslavije, Kanade, Maroka, Norveške, Zapadne Njemačke, Poljske, Portugala, Švedske, Španjolske, Švicarske, Turske, Urugvaja, USA, i Vel. Britanije. Komisije rade i između zasjedanja plenarnih konferencija. Kad se nakon svestrane rasprave na konferencijama dođe do elaborata, koji može poslužiti kao nacrt za međunarodnu konvenciju, CMI upućuje taj nacrt belgijskoj vladi s predlogom za saziv diplomatske konferencije u Bruxellesu, radi zaključenja međudržavne konvencije.

Ova Diplomatska konferencija (Conférence Internationale Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles), iako se održava još od 1905. g. nema formalno status međunarodne organizacije, nego su tek sada u toku pripreme da se njeno mjesto uredi. Ovo je naročito postalo aktuelno osnivanjem Međudržavne savjetodavne pomorske organizacije UN s obzirom na pitanje razgraničenja poslova i podjele zadataka u budućnosti. Ukoliko se održi stajalište da se IMCO uputi uglavnom na bavljenje tehničkim pitanjima i pitanjima sigurnosti plovidbe, Diplomatska konferencija za pomorsko pravo, a to znači i CMI kao njegova radna podloga, nastavit će i nadalje kao što je to činila i dosad svoj korisni i djelotvorni rad na izjednačenju imovinskog i privrednog pomorskog prava, napose na unifikaciji načela odgovornosti kod raznih vrsta broderske djelatnosti.

Do 1958. g. održano je 10 zasjedanja Diplomatske konferencije za pomorsko pravo, i na njima je zaključeno 11 konvencija (t. zv. Bruxelleske konvencije za izjednačenje pomorskoga prava):

- 1) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova, od 23. IX. 1910. (Austro-Ugarska potpisala i ratificirala; Jugoslavija posebno 1931. pristupila).
- 2) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru, od 23.

IX. 1910. (Austro-Ugarska potpisala i ratificirala; Jugoslavija posebno 1931. pristupila).

- 3) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti pomorskih brodovlasnika od 25. VIII. 1924. (Jugoslavija potpisala, nije ratificirala).
- 4) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici od 25. VIII. 1924. Jugoslavija potpisala i ratificirala).
- 5) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, od 10. IV. 1926. (Jugoslavija potpisala, nije ratificirala, ali je odredbe unijela u nacionalno pravo 1939. g.).
- 6) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o imunitetu državnih brodova, od 10. IV. 1926. (Jugoslavija potpisala, nije ratificirala).
- 7) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o kazenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode, od 10. V. 1952. (Jugoslavija potpisala i ratificirala).
- 8) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar, od 10. V. 1952. g. (Jugoslavija potpisala i ratificirala).
- 9) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenoj naredbi zaustavljanja morskih brodova, od 10. V. 1952. (Jugoslavija potpisala, nije ratificirala).
- 10) Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti pomorskih brodovlasnika, od 10. X. 1957. (revidirana konvencija od 1924. g. Jugoslavija potpisala, nije ratificirala).
- 11) Međunarodna konvencija o slijepim putnicima, od 10. X. 1957. (Jugoslavija nije potpisala ni pristupila).

I ondje, gdje spomenute konvencije nisu još ratificirane, one ipak bitno utječu na odgovarajuće odnose pomorskog prava. Njihova načela ulaze u pomorsku međunarodnu praksu kao izraz potreba zainteresiranih stranaka u pomorskom prometu i shvaćanja moderne pomorsko-pravne nauke i judikature. Među njima ima konvencija, koje su i nezavisno o svojem formalnom važenju, postale univerzalno pravo na svijetu, kao na primjer ona o pružanju pomoći i spasavanju na moru, ili o sudaru, ili ona o teretnici.

24. Konferencija CMI-a na Rijeci je od posebnog značenja ne samo po tome što je to prvi put da se konferencija ove vrsti drži u Jugoslaviji, nego je time podvučen na poseban način i karakter Jugoslavije kao pomorske zemlje. Osim toga ova je konferencija i po svome sadržaju značajna, jer pored važnih pitanja proizašlih iz postojećih odnosa i prakse u vezi primjene ili pripreme nekih djelomično reguliranih odnosa, i to 1) pitanja upisa i javnosti svojstva brodera, 2) položaja trgovačkih brodova u stranim lukama, 3) utvrđivanja pravila primjene konvencije o teretnici i 4) garantnih pisama uz teretnicu, na dnevnome redu riječke konferencije CMI-a nalazi se, po prvi put u historiji međunarodne suradnje na izjednačenju pomorskog prava, i pitanje atomskih rizika u pomorskoj plovidbi, i to u dva vida: a) u vidu problema odgovornosti brodova na atomski pogon, i b) u vidu problema odgovornosti prevoza fisilnih ili drugih radioaktivnih materijala. Aktuelnost i važnost kako jednog tako i drugog pitanja ne treba posebno ni isticati.

U času kada čovječanstvo na putu svoga uspona i traženja novih tehničkih i produktivnih mogućnosti, pristupa korištenju jednog posve novog izvora energije, energije još neslućenih mogućnosti i dometa, ali i ništa manje nepoznatih rizika, riječka konferencija, po tome što treba da pruži prva svjetlost za pravno reguliranje prenosa i upotrebe ove još dovoljno neispitane i neukroćene snage u pomorskoj plovidbi, zauzima već sad jedno od najvidnijih mjesta u historiji razvitka ne samo pomorskog ili

općeg saobraćajnog prava, nego i u historiji traženja prvih kriterija za utvrđivanje osnovnih društvenih odnosa i načela odgovornosti u početnoj fazi jedne od najvećih etapa budućega razvoja ljudskog društva i stvaranja koegzistencije među narodima zahvaljujući pravilnoj upotrebi tog novog izvora blagostanja.

To je čast čitavoj Jugoslaviji, i zato 24. Konferenciji CMI-a na Rijeci treba poželjeti što veći uspjeh.