

МЕЂУНАРОДНА КОНФЕРЕНЦИЈА О ПОМОРСКОМ ПРАВУ НА РИЈЕЦИ

На Риједи и у Опатији одржана је XXIV конференција Међународног поморског комитета (Comité Maritime International), Светског удружења за поморско право, у времену од 20 до 26 септембра 1959. Овај догађај на сваки начин претставља једну од ретких прилика за нашу земљу, кад се окупило више од 200 угледних претставника националних удружења за поморско право, и других радника на овој области права, из 21 земље, од којих добар број из поморски и уопште развијених земаља, — и уз прилично велико учешће посматрача знатног броја заинтересованих међународних, иностраних и домаћих поморских и других организација (1).

Конференција је имала доста дуг дневни ред, састављен од нових проблема које Удружење проучава, и од предлога измена и допуна већ постојећих међународних поморских конвенција које су својевремено претстављале предмет проучавања Удружења. Нове теме на дневном реду биле су: нацрт конвенције о одговорности власника брода, односно бродара, на нуклеарни погон; питање правног положаја трговачких бродова у страним лукама (југословенско-италијански предлог), и јавност обавеза бродара. Нови предлози за допуну постојећих међународних текстова односили су се на: усклађивање конвенције о ограничењу одговорности власника брода из 1957 и конвенције о бродским привилегијама и хипотекама из 1926; на ревизију члана 14 конвенције о спасавању и помагању на мору од 1910 (југословенски предлог); на ревизију члана 10 конвенције о теретници из 1924, — и на маргиналне клаузуле и гарантна писма у поморским пословима, уствари, опет о теретници.

Конференција је усвојила три од седам предлога. Усвојени су нацрти ревизије чл. 14 конвенције о спасавању и помагању на мору, ревизије чл. 10 конвенције о теретници, и усвојен је нацрт конвенције о одговорности власника брода, односно бродара, на нуклеарни погон. Остали предмети враћени су на даље проучавање одговарајућим комисијама Удружења.

Говорећи уопште, сваки од предмета дневног реда конференције несумњиво заслужује подробна разматрања. У том погледу нема разлике између усвојених и одложених предмета. Ипак, три усвојена предмета у одређеном смислу већ претстављају правне документе, па и изворе. Отуда, због тога што они, посебно нацрт конвенције о одговорности приликом искоришћавања нуклеарног горива, претстављају вишестрани и значајни интерес, треба да и на овом месту буду споменути, иако је то у овом моменту учи-

(1) За појединости видети приказ конференције у „Југословенској ревизији за међународно право“, бр. 3/1959; В. Брајковић—Е. Палуа; XXIV конференција Међународног поморског одбора (Comité Maritime International) на Риједи. — О припремама конференције видети нарочито „Вјесник југословенског удружења за поморско право“, бр. 10 и 11/1959; „Југословенску ревизију за међународно право“, бр. 2/1959 и посебно издање: Comité Maritime International, Travaux préparatoires de la Conférence de Rijeka, 1959, у издању Удружења.

њено краће но што природа ових предмета заслужује, и то нарочито што се тиче поменутог нацрта, будући да он претставља заиста нови прилог поморској и уопште правној науци.

Остале две конвенције, иначе у литератури прилично познате, овај пут су само допуњене. Конвенција о спасавању и помагању на мору допуњена је утолико што се њени прописи сада односе и на државне и ратне бродове уопште, било да пружају помоћ, било да се њима пружа помоћ. Конвенција о теретници допуњена је утолико што се примењује и на превозе у границама једне државе кад су заинтересоване стране држављани различитих држава, а примењује се и кад су држављани једне државе а превоз је међународни.

Нацрт конвенције о одговорности власника брода, односно бродара, на нуклеарни погон, пак, потпуно је нови текст. Као што је познато, у савременом политичком и правном животу искоришћавање нуклеарне енергије, нарочито у гзв. мирољубиве сврхе, претставља област највећег интересовања. Овом приликом је и мирољубивом искоришћавању ове енергије у сврхе саобраћаја поклоњена одговарајућа пажња. Значајно је што је то учињено на конференцији на Ријеци, у чему се између осталог види допринос наше земље општим напорима у овој материји, и што су први резултати, бар што се тиче употребе нуклеарне енергије као погонског сретства у саобраћају, постигнути у области поморског саобраћаја.

Садржина нацрта ове конвенције пружа читав један правни систем, истина, можда још не сасвим потпун, нове појаве и нових односа у друштву који, због природе предмета тих односа, несумњиво води новим правним решењима. Може се рећи да текст са Ријечке конференције претставља један од извора нове правне области, коју једни називају атомским а други нуклеарним правом. Иако није тренутно потпун, јер ваља сачекати дипломатску конференцију о њему, и иако можда треба очекивати његову допуну (управо се ових дана разматра проблем одговорности у стварима поморског превоза фисналних сировина), ријечки нацрт несумњиво собом доноси основне идеје у питањима одговорности како у поморском, тако сасвим сигурно и у осталим видовима саобраћајног права, за које је само питање времена кад ће се такође поставити.

Нацрт конвенције о одговорности власника брода, односно бродара, на нуклеарни погон има следећа важнија места (2): дефиниције употребљених израза и правних института о којима је реч у нацрту; основно правило о одговорности власника односно бродара; правило о висини односно ограничењу одговорности власника односно бродара на случај нуклеарног удеса; питање осигурања односно осталих финансиских обезбеђења; поједини карактеристични случајеви примене ове одговорности, као, например, више штета, више догађаја који су изазвали једну или више штета, више бродова, више одговорности; затим, рокови, сукоби закона, сукоби јурисдикција и стварна и просторна примена прописа будуће конвенције.

(2) Текст у материјалима са ријечке конференције под насловом: Revised English Draft of the International Convention Relating to the Liability of Operators of Nuclear Ships.

Ова конвенција треба да се примењује на нуклеарне штете које се догоде у било којем делу света. Одредбе ове конвенције треба да се примењују на све нуклеарне случајеве штете кад је за њих одговоран власник односно бродар. Према овој одредби, конвенцијом се замењују сви други међународни и домаћи текстови за сврхе нуклеарне штете, сем међународних одредаба које се односе на накнаде за спасавање на мору и за општу хаварију.

Личности овде у питању јесу власник нуклеарног брода, односно бродар, као потенцијални штетник (3), и оштећеник, тј. свако лице које је претрпело нуклеарну штету.

Практично, све обавезе у односу штетника и оштећеника леже на страни власника односно бродара нуклеарног брода. Само и искључиво он је одговоран за нуклеарну штету, насталу нуклеарним удесом, чиме је изазвана штетна последица проистекла од бродског нуклеарног горива или од разних штетних нуклеарних производа или отпадака. То исто вреди ако су нуклеарно гориво, нуклеарни производи или отпади нуклеарног брода предати неовлашћеном лицу, истоварени, изгубљени или напуштени, па су настали нуклеарни удес и нуклеарна штета. У оба случаја, како се види, претпоставке за ову одговорност су нуклеарни удес и нуклеарна штета. Нуклеарним удесом сматра се сваки догађај који настане или је последица радиоактивних предмета или нуклеарних деривата, у времену између укрцавања нуклеарног горива од стране власника односно бродара нуклеарног брода, и предаје истог (или другог нуклеарног производа или отпатка) другом овлашћеном и „нуклеарно способном“ лицу. Нуклеарна штета означава смрт или телесну повреду појединца, или сваки други губитак или штету, који су проузроковани нуклеарним удесом.

Нико други не може бити одговоран у горњим случајевима сем власника односно бродара нуклеарног брода. Власник односно бродар таквог брода имају једину погодност у томе што им стоји на расположењу евентуална накнада (регрес) ако је штета намерно причињена и, на случај, да је тако уговорено.

Нуклеарним удесом сматра се и случај ако је ове врсте штета проузрокована једним или више других (ненуклеарних) догађаја, па се проузроковање нуклеарне штете не може разумно издвојити из свих тих догађаја. У случају, пак, да је више нуклеарних бродова ангажовано у једном нуклеарном удесу, или у више нуклеарних удеса, власници односно бродари таквих бродова одговараће солидарно до висине једне одговорности. У оба случаја, у међусобним односима, невини власник односно бродар има право на регрес.

Нацрт предвиђа ослобођење од одговорности власника односно бродара нуклеарног брода само у случајевима који су директно проузроковани ратом, непријатељствима, грађанским ратом и устанцима.

Власник нуклеарног брода, односно бродар, биће у случају нуклеарне штете одговоран до висине износа који ће касније дипломатским путем бити

(3) У оригиналном тексту, као и у уобичајеној енглеској терминологији лице у питању назива се „оператор“, по француској „exploitant“. За потребе нашег права, међутим, треба узети оба израза (власник нуклеарног брода и бродар нуклеарног брода).

утврђен (ограничена одговорност). За покриће нуклеарне штете, тј. евентуалности такве штете, власник односно бродар нуклеарног брода мораће располагати одговарајућим осигурањем или другим финансиским обезбеђењем, у висини и на начин који прописује држава која даје дозволу за рад. У оба случаја ови износи стајаће искључиво на расположењу само за ову сврху.

Има три случаја у којима нацрт одређује примену закона у овој материји. Редослед би био: законодавство државе која даје дозволу за рад власнику односно бродару нуклеарног брода, законодавство земље на чијој је територији настала штета, и држава депозитар осигуране суме односно другог финансиског обезбеђења за случај штете, уколико није истовремено и држава која даје дозволу за рад.

Оштећеник има право опције у погледу надлежности суда за тужбу у нуклеарним стварима између судова државе која даје дозволу за рад власнику односно бродару нуклеарног брода и судова државе-уговорнице на чијој територији је настала нуклеарна штета. Ако је реч о овом другом случају, пресуде судова држава-уговорница биће извршиве на територији државе која је дала дозволу за рад, чим захтеви закона те државе буду задовољени. Меритум одлука неће бити предмет даљег разматрања.

Биће надлежан закон државе која даје дозволу за рад власнику односно бродару нуклеарног брода за додељивање и расподелу, и трансфер, из осигурања или другог финансиског обезбеђења. Домаће државе треба да спрече дискриминацију приликом прикупљања и расподеле овог износа (нарочито с обзиром на држављанство, пребивалиште или боравиште оштећеника).

Друга имовина власника односно бродара нуклеарног брода неће бити предмет судских мера по овом основу.

Материја одговорности транспортера у поморском саобраћају на нуклеарни погон овим је, у основи, потпуна. Напред додирнуто питање о бродском терету, тј. о превозу материје које у себи крију исту опасност ипак је шира, будући да је у конкретном случају реч о одговорности сопственика или руковођаца транспортног средства. Отуда се питање терета те врсте с разлогом одвојено разматра.

Конференција је усвојила нацрт о коме је овде реч једногласно, уз три уздржана гласа (Холандија, Италија и Пољска). Податак о овоме, може се узети, има већи значај од информације о стању гласања. Ствар је била у томе што, независно од општег становишта о значају и важности појаве нуклеарне енергије и признања томе одговарајућег значаја и важности у искоришћавању ове енергије у сврхе поморског саобраћаја, зрелост проблема за правно регулисање и перспективе овакве употребе нуклеарне енергије у овом тренутку претрпели су и извесна критичка, и у извесној мери скептичка, разматрања, управо од предлагача и генералног известиоца овог предмета — националног удружења Холандије (4). Као што је речено, та разматрања нису добила велику подршку, али се не може ни рећи да су

(4) Plenary Session, September 21 1959, morning, p. 2.

била сасвим оспорена. Стога су она од значаја за проучавање садашњег стадијума читаве ове акције.

Холандски претставници су сматрали да је нацрт овакве једне конвенције засад још преурањен. Бродови на нуклеарни погон још су у испитивању, врло су скупи и засад непрактични јер сигурносне инсталације одузимају броду много корисног простора. Ови бродови су још увек врло далеко од тога да конкуришу тзв. класичним трговачким бродовима. Даље, да ли ту постоје велике или мале опасности о којима се говори кад је реч о искоришћавању нуклеарне енергије, и какве су уопште опасности у поморском саобраћају на нуклеарни погон испитују и друге научне и привредне организације, а посебно ће се о томе дискутовати на престојећој конференцији у Лондону 1960 о заштити људских живота на мору (приликом разматрања конвенције из 1948 о том предмету). О овој страни ствари, према холандским информацијама, не изгледа да вребају тако велике опасности од искоришћавања нуклеарног горива у поморском саобраћају. Треба, дакле, сачекати одређеније владање чињеницама како о овим, тако и уопште о свим техничким и економским проблемима у вези с овом материјом.

Конференција је, међутим, прешла на даље разматрање нацрта, руковођена другим, у извесном смислу супротним, мотивима. Мотиви конференције се лако могу разабрати из речи претставника Националног удружења САД (5). Поморски саобраћај на нуклеарни погон данас је реална чињеница: САД граде и имају изграђене овакве бродове (у литератури је познат брод ове врсте „Саванах“); познато је да Француска спрема нацрт за један такав танкер од 40.000 тона, Шведска — од 65.000 тона. За Јапан је изнео да има основне нацрте за око 23 нуклеарна брода (путничка, теретна, танкера за нафту, подморница-танкера и обичних танкера). Дакле, без обзира на стадијум савршености ових бродова, и свих других проблема у вези с тим, чињеница њиховог постојања и очекиваног пораста њиховог броја у ближој или даљој будућности, захтева правни систем који би донео одговарајуће правно регулисање постојања и употребе таквих бродова.

После начелног става у прилог даљег рада на тексту нацрта, расправљања о појединостима, посебно о правној природи одговорности власника односно бродара нуклеарног брода и о висини те одговорности, како се већ и из напред изнетих чињеница може разабрати, претстављају предмет заиста вредан специјалних студија. Материјали, међутим, са саме конференције показују још и то да је теориски заиста било највише речи о тзв. објективној одговорности власника односно бродара нуклеарног брода, и значајно је да нико од присутних, из много разлога, није имао другојачијих предлога, — што је један део учесника сматрао револуционарним ставом. Да ли је то и стварно такав став могло би се говорити с много резерви, с обзиром да одговорност власника опасне ствари, у смислу схватања теорије објективне одговорности, није непозната скоро ниједном правном систему. Ипак, онако како је унета у текст нацрта, ова одговорност је у сваком случају карактеристична за предмет о коме је реч.

Материјали са конференције показују још и то да је, више и од теориске дискусије, вођено практичних разговора о висини превозничеве одго-

(5) Plenary Session, September 21 1959, morning, p. 11.

ворности и обезбеђењу њене исплате. Како је раније истицано, одговорност, и према томе обавеза на исплату штете, искључиво и једино лежи на власнику односно бродару нуклеарног брода. Она не погађа ни конструктора брода, ни бродоградитеља, ни друге бродове и уређаје на поморским путевима, ни поморске луке. С друге стране, опште је познато да нуклеарна штета подразумева знатне износе за њену исплату, неких 50, 100 па и 200 милиона долара. Ако сваки брод нуклеарне трговачке флоте једне државе рачуна с једном нуклеарном штетом, укупни износ одговорности је заиста врло висок. То је претстављало разлог за одредбу да власник односно бродар нуклеарног брода, због сигурности свих који долазе у озбир да буду заинтересовани у наплати накнаде за штету, мора имати за сваки брод овај износ обезбеђења у виду осигурања или на сличан начин.

Изгледа да је конференција дошла на праву тему разматрањем проблема обезбеђења сретстава евентуалних накнада штете. Поставило се питање извора тако високих износа. Следствено, на помолу је била нова категоријација држава, прво, по способности да располаже трговачком флотом на нуклеарни погон, друго, по способности обезбеђења финансијског покрића које је постало одлучујући услов за постојање такве флоте. У оба случаја показала би се стара разлика међу државама с великим и малим економским могућностима, са свим осталим консеквенцијама.

Као што није одређена висина одговорности власника односно бродара нуклеарног брода, није одређен ни износ на који треба нуклеарни брод да буде осигуран, односно да има друго финансијско покриће. Те суме ће се свакако поклапати. Ипак, то није сасвим сигурно и, у сваком случају, висина овог другог износа одређиваће се на други начин, будући да су правила о томе резервисана за законодавство државе која даје власнику односно бродару нуклеарног брода дозволу за рад. Том законодавству иду на руку и процесне и конфликтне одредбе у даљем тексту нацрта.

Има два момента за које се чини да овде треба да буду споменута, ако се о читавој материји говори начелно, и који могу бити од значаја у даљем развоју међународних односа уопште и по овим питањима. То су две тезе, од којих једна конкретна, у две варијанте о обезбеђењу средстава за осигурање или друга обезбеђења: развијана је идеја о учешћу домаће државе у осигурању односно обезбеђивању тих сретстава (САД), и о приватном карактеру осигурања и других финансијских гаранција, домаћем и међународном (Енглеска). Друга је општа, такође у две варијанте: класично схватање (које је између осталих бранила Енглеска) о приватном карактеру поморске саобраћајне делатности, што би вредело за све проблеме који су на конференцији расправљани, — и друго схватање (које су браниле чак и САД), о посредном или непосредном учешћу државе у овим пословима, а тиме и међународне заједнице, разуме се, саобразно условима конкретног случаја у ширем или ужем обиму.

Сигурно је да изложена неслагања двеју највећих поморских држава света нису без свог основа, који су донекле видљиви, може се претпоставити, и из овог кратког излагања. Проблеми у питању су, међутим, такви да не претстављају ствар само тих држава, и очигледно налажу потребу што темељнијег проучавања од стране свих заинтересованих.

Др. Борко Николајевић