

RAZVOJ I UNIFIKACIJA POMORSKOG PRAVA

Dr Jelena NIKČEVIĆ GRDINIĆ*

Apstrakt:

U radu autor govori o unifikaciji i razvoju pomorskog prava. Najprije on obrađuje istorijski aspekt razvoja pomorskog prava, preko sačuvanih pojava oblika u kojima su se pomorskopravne norme donosile i prezentirale javnosti, pa preko pomorskopравnih izvora, u našoj zemlji. Ukazuje na postojanje različitih sistema pomorskog prava, kroz analiziranje savremenog zakonodavstva. U završnom dijelu obrađuje unifikaciju pomorskopравnih normi, kroz donošenje međunarodnih konvencija iz ove oblasti, ukazujući na značajan doprinos nekih međunarodnih organizacija (Međunarodnog pomorskog odbora, Udruženja za međunarodno pravo, kao i Međunarodne pomorske organizacije), tom procesu.

Ključne riječi: *razvoj, unifikacija, pomorsko pravo i međunarodne konvencije.*

1. Istorijski razvoj

Razvoj pomorstva, a posebno pomorske plovidbe, bio je sa manjim ili većim oscilacijama, u pojedinim razdobljima, praćen odgovarajućim razvojem pomorskog prava. U prvoj etapi razvoja pomorsko pravo bilo je slično u svim zemljama svijeta, jer se zasnivalo na običajnom pravu, a pomorski običaji su svuda veoma slični, s obzirom da su uslovi i tehnika plovidbe gotovo svuda jednaki. Tako da se pomorsko pravo najprije razvilo kao običajno pravo trgovaca i pomoraca. Iz tih običaja su se vrlo rano

* Др Јелена Никчевић Грдинић, доцент, Факултет за поморство, Котор

formirali specifični pomorskopравни instituti, a zatim su intervencijom zakonodavaca, najprije putem statutarnog prava autonomnih srednjovjekovnih gradova, a potom nacionalnim kodifikacijama trgovačkog prava, formulisane posebne pravne norme radi uređivanja odnosa koji se formiraju u vezi sa morem i pomorskom plovidbom. Vremenom se pomorsko pravo, u odnosu na druge imovinsko pravne poslove razvilo kao posebno pravo.

Tokom istorije pomorskopravne norme su se donosile i prezentirale javnosti. Najstariji spomenik s pomorskim propisima je **Hamurabijev zakonik** koji sadrži neke odredbe pomorskog prava npr. propise o konstrukciji pomorskih brodova, visini vozarine, ugovorima o zaposlenju na brodu odgovornosti brodovlasnika itd.¹

Stari vijek nije ostavio puno pisanih spomenika o razvoju pomorskog prava. Smatra se da su Feničani iz Kartagine, razvili značajan sistem pomorskopravnih normi, međutim slomom Kartagine² u punskim ratovima protiv Rima, uništena je njena civilizacija i kultura. Tako da danas ne postoje pravila o pomorskom pravu ove antičke države. Rimljani su bili malo upućeni u pomorstvo, iako su poslije uništenja Kartagine, preuzeli prevlast na Sredozemnom moru. Ipak iz tog perioda bitno je spomenuti **Digeste** drugi dio zbornika cara Justinijana **Corpus juris civilis** sa više zbirki pomorskopravnih propisa. Među njima su najpoznatiji propisi grčkog ostrva Roda o generalnoj havariji Lex Rhodia de iactu.

Značajne izvore za praćenje razvoja pomorskog prava predstavljaju i **statuti** mediteranskih gradova koji sadrže norme pomorskog prava. Poznati su statuti Pize (1160), Marseja (1228), Venecije (1255), Dubrovnika (1272), Barselone (1435) i sl. Za razvoj pomorskog prava pored statutarnog prava poseban je značaj imala zbirka običajnog pomorskog prava nastala u XIII i XV vijeku **consulatus maris**. Pomorski konzulat je dugo vremena bio opšti pravni izvor pomorskog prava na Sredozemnom moru, i značajno je uticao na kasnije pomorsko zakonodavstvo. Zatim značajna je i zbirka pomorskih običaja iz XVI vijeka **Le Guidon de la mer** koja sadrži i običajno pravo iz osiguranja. Na Atlantskoj obali u XII vijeku primjenjivala su se Oleronska pravila **Roles d'Oleron** koja su važila za pomorski transport država na evropskoj obali Atlantskog okeana. U sjevernoj Evropi bila su poznata pravila švedskog otoka Gottlanda Visbiska pravila **Rules of Wisby** iz XIV vijeka. To je zbirka atlantskih i baltičkih pomorskopravnih običaja. Te

¹ Hamurabijev zakonik nastao je za vrijeme vavilonskog cara Hamurabija 1729-1686 p.n.e. Smatra se da je to najstariji sačuvan izvor ne samo pomorskog prava, već i prava uopšte. Tekst je ispisan na stijeni od crnog diorita, visokoj 2,62 m. Danas se čuva u muzeju Luvr, lociranom u Parizu.

² Rimljani su 146.p.n.e. razorili Kartaginu do temelja.

zbirke imale su veliki uticaj na dalji razvoj pomorskog prava kako u Engleskoj tako i u nordijskim zemljama.

2. Razvoj pomorskog prava u našoj zemlji

Kada je stvorena jugoslovenska država 1918.godine, pravni izvor imovinskog pomorskog prava na našoj obali, bilo je materijalno pravo iz II knjige francuskog Code de Commerce-a, koje se počelo primenjivati od vremena kada je Napoleon bio zauzeo našu obalu 1811.godine i formirao tzv. ilirske provincije. Nakon povlačenja Francuza ovo pravo na našoj obali nastavilo je da se primenjuje kao vrsta običajnog prava, i što je interesantno, jako dugo se zadržalo, sve do 1959.godine, kada je Jugoslavija donijela svoj prvi značajni zakon iz oblasti imovinskog prava - Zakon o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova. Tim zakonom Jugoslavija je ujedno u svoje unutrašnje pravo, unijela odredbe Briselske konvencije o izjednačenju nekih pravila u materiji teretnice, dok je Francuska to isto učinila još 1936.godine.

U materiji pomorsko-upravnog prava naslijeđene su bile norme austrijskog Političkog edikta iz 1774.godine, sa izmenama iz 1912. i 1913.godine. U novoj državi bile su shvaćene potrebe pravnog regulisanja pomorskopravne materije, pa je 1937.godine bio izrađen nacrt Pomorskog trgovačkog zakonika, ali do izbivanja II svjetskog rata taj zakon nije usvojen. Pored ovog nacrta za hitne potrebe upravno-pravnog karaktera bili su donijeti propisi o kvalifikaciji pomoraca, a iz oblasti imovinskog prava donijeta je Uredba sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu (brodskoj hipoteci i privilegijama) 1939.godine.

Posle II svjetskog rata zakonodavna aktivnost u Jugoslaviji u oblasti pomorskog prava postala je mnogo življa. Čitav niz pitanja, iz pomorstva i pomorske privrede, regulisan je posebnim zakonskim tekstovima i podzakonskim aktima. Znatan dio pomorskopravne materije koja je bila regulisana putem uredbi, nakon stupanja na snagu Ustava iz 1963.godine, uređena je samostalnim i potpunim zakonima. U ovom periodu doneseni su zakoni o organizaciji pomorske uprave, službe bezbjednosti plovidbe, o organizaciji lučke privrede, evidenciji plovnih objekata, njihovoj sposobnosti za plovidbu, načinu baždarenja, pravnom statusu zapovjednika broda i

brodske posade, pilotaži, spasavanju na moru, vađenju potonulih stvari i naknadi štete zbog sudara brodova.³

Sav obavljeni posao, uključujući i Zakon o ugovorima i iskorišćavanju pomorskih brodova, unaprijed je bio planiran kao uvod u sistematizaciju i kodifikaciju cjelokupnog jugoslovenskog pomorskog prava. Zbog toga se odustalo od projekta još nekih pojedinačnih zakona i pristupilo se kodifikatorskom poslu.⁴ Skupština bivše Jugoslavije formirala je 1968.godine komisiju kojoj je povjerila izradu Pomorskog zakonika. Komisija je na početku svog rada predložila da se pridje jedinstvenom kodifikovanju pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe, što je i usvojeno. Rad komisije trajao je skoro deset godina do konačnog usvajanja zakona 22.aprila 1977.godine. Međutim, u međuvremenu dok je rad na izradi zakona trajao usvojen je Ustav iz 1974.godine koji više nije predviđao mogućnost kodifikacije bilo koje pravne materije u obliku zakonika. Tako nije mogao biti donet pomorski zakonik ili zakonik o plovidbi kao što je bilo odlučeno, već je ovom kodifikatorskom dijelu dat naziv Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Zakon je stupio na snagu 1.januara 1978.godine.⁵

U toku njegove primjene sve do raspada Jugoslavije, u ovom Zakonu izvršena je samo jedna značajnija dopuna 1985.godine. Nakon raspada Jugoslavije, 1998.godine donijet je novi Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sa vrlo malim izmjenama u odnosu na Zakon iz

³ Donijeti su bili sljedeći zakoni: Zakon o obalnom moru, spolnjem morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije ("Službeni list SFJR" br. 22/65); Osnovni zakon o službi bezbjednosti plovidbe ("Službeni list SFRJ" br.39/64 i 47/65); Osnovni zakon o iskorišćavanju luka i pristaništa ("Službeni list SFRJ" br. 24/61, 10/65 i 23/67); Zakon o upisu pomorskih brodova i čamaca ("Službeni list SFRJ" br.8/65); Zakon o baždarenju pomorskih brodova i čamaca ("Službeni list SFRJ" br. 14/65); Zakon o utvrđivanju sposobnosti za plovidbu pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe ("Službeni list SFRJ" br. 18/64 i 47/65); Zakon o ispravama i knjigama pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe ("Službeni list SFRJ" br. 18/64); Zakon o ustanovljenju zastave trgovačke mornarice i brodarstva unutrašnje plovidbe FNRJ ("Službeni list FNRJ" br. 11/50); Zakon o spasavanju na moru i unutrašnjim plovim putevima ("Službeni list SFRJ" br. 11/66).

⁴ U prednacrtu bili su pripremljeni sljedeći zakoni: zakon o stvarnim pravima na pomorskom brodu i o privilegijama na ukranim stvarima; zakon o ograničenju odgovornosti pomorskog brodarca; zakon o pomorskom osiguranju; zakon o izvršenju i obezbjeđenju na brodovima i vazduhoplovima; zakon o zajedničkim havarijama i zakon o postupku za upisivanje u upisnik brodova i očevidnik čamaca.

⁵ Ovaj zakon ima kodifikatorski karakter i vrlo je obiman. Ima 1078 članova, tako da se slobodno može reći, da je to najobimnije zakonsko kodifikatorsko djelo koje je donijeto kod nas. Ako se želi potražiti razlog toj obimnosti onda treba reći da je zakon sem, dijela materije koja spada u međunarodno javno pomorsko pravo, obuhvatio sve ostale aspekte ove pravne materije i to, upravnopravnu, imovinskopravnu i materiju postupka o izvršenju i obezbjeđenju na brodovima, te o njihovoj prinudnoj (sudskoj) prodaji. Naravno, opširnosti zakona, doprinosi i činjenica što je istim jedinstveno regulisana materija pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe. Zakon, konačno, reguliše i krivična dijela, privredne prestupe i prekršaje u pomorstvu.

1977.godine i to samo u oblasti bezbjednosti plovidbe, uzimajući u obzir neke izmjene koje su u međuvremenu donijete na međunarodnom planu.

Zakono o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i dalje je relevantni zakonski propis na području Crne Gore, međutim Crna Gora kao pomorska država, mora donijeti novi zakonski akt u ovoj materiji, u kome će biti prihvaćena najsavremenija rešenja međunarodnih konvencije koje su donijete u dijelu pomorsko upravnog i imovinskog prava. Takođe, s obzirom na činjenicu da je Crna Gora potpisala Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju sa Evropskom unijom 15.oktobra 2007. godine, prema kome se obavezala da će svoje zakonodavstvo (uključujući pomorsko) uskladiti sa pravom EU⁶, novi zakonski akt mora biti usklađen i sa pravnim tekovinama Evropske unije, kao i sa mnogobrojnim propisima Evropske unije iz područja pomorstva.⁷

3. Savremena zakonodavstva

U toku XIX vijeka, a nakon stvaranja velikih nacionalnih država u Evropi, bilo je donijeto cjelokupno pomorsko zakonodavstvo u najznačajnijim državama. Francuska je to uradila donošenjem Code de Commerce 1807.godine,⁸ dok je Njemačka donijela svoj trgovački zakon 1861.godine i inovirala ga, odnosno donijela novi, 1897.godine, čija IV knjiga sadrži pomorsko pravo. Ova dva zakonika izvršila su veliki uticaj na susjedne države. Francusko pravo na ostale zemlje Mediterana, kao što su: Španija, Grčka, a i Egipat, te na susjedne zemlje Belgiju i Holandiju. Preko španskog prevoda Code de Commerca ovo pravo prešlo je i u zakonodavstva zemalja Latinske Amerike. Njemačko pravo, a posebno novi njemački zakonik iz 1897.godine, izvršio je uticaj na baltičke države: Švedsku, Norvešku, Dansku, Finsku i Poljsku, na tada donijeti italijanski trgovački

⁶ U glavi VI član 72 Sporazuma ističe se da „ Ugovorne strane potvrđuju važnost usklađivanja postojećeg zakonodavstva u Crnoj Gori sa zakonodavstvom Zajednice, kao i njegovog efikasnog sprovođenja. Crna Gora će nastojati da osigura postepeno usklađivanje svojih postojećih zakona i budućeg zakonodavstva s pravnim propisima Zajednice (*acquis*). Crna Gora će osigurati adekvatnu implementaciju i sprovođenje postojećeg i budućeg zakonodavstva“. (<http://www.gom.cg.yu/files/>).

⁷ O značaju prave Evropske unije na pomorsko pravo vidi Jan Lopuski, Maritime Law in the XXI Century: Tradition, Modernity, Rationality, „Revista Europea de Derecho de la Navegacion Maritima y Aeronautica“, Barcelona, br.20,2004., str.2970.

⁸ Za vrijeme Luja XIV, njegov ministar Kolber 1681.godine donio je Ordonansu o trgovačkoj mornarici, kojom su po prvi put na jednom mjestu regulisani svi aspekti pomorske plovidbe i trgovine, a naslanjajući se na prihvaćene običaje u oboj oblasti od prava stvorenog na Rodosu, rimskog prava i prava srednjovjekovnih država. Kada je Napoleon 1807.godine donio francuski trgovački zakonik, njegova II knjiga sadržala je pomorsko pravo, ma način što je izvršena recepcija Ordonanse iz 1681.godine.

zakonik od 1903.godine, te na zemlje izvan Evrope, kao što su Maroko i Japan.

Englesko pravo nakon donošenja pomorskopravne zbirke Black book of Admiralty, u kojoj su bili sakupljeni pomorsko-trgovački običaji i sudske odluke zaključno sa XVI vijekom, kasnije se razvijalo preko sudskih odluka engleskih sudova nadležnih za pomorske sporove, a posebno preko odluka Vrhovnog suda. Ovaj proces bio je čvrsto oblikovan i utvrđen u jednom periodu od 1650. do 1681.godine. U to vrijeme Engleska je bila najveća pomorska sila na svijetu, kako po svojoj ratnoj, tako i trgovačkoj mornarici. Dalje, ona je bila svjetski finansijski centar u oblasti kapitala, investicija i osiguranja, najveća svjetska trgovačka sila u oblasti spoljnotrgovinskih odnosa (eksport-import), glavna kolonijalna sila koja je kontrolisala svjetske trgovačke puteve.

Engleska zauzima posebno mjesto u razvoju pomorskog prava, ne samo zbog svoje viševjekovne dominacije na moru, već i po tome što se pravni poredak Engleske ne temelji, kao u evropskim zemljama, na zakonskom pravu, nego na običajima i sudskoj praksi. Naime, u engleskoj važi običajno pravo, stvoreno sudskom praksom. Ono se zasniva na tzv. sudskim precedentima, pa otuda i nosi naziv precedentno pravo, tj. na ranijim presudama viših sudova (sakupljenim u različitim zbirkama), koje su obavezne za sve sudove predstavljaju uzore za buduću sudsku praksu, odnosno za sve buduće presude povodom slučajeva istog ili sličnog karaktera. Tako da Engleska nema zakonik iz oblasti pomorskog prava, već se englesko pomorsko pravo zasniva na odlukama admiraliteta kao sudske instance za pomorske sporove. Starije pravo iz XIV i XV vijeka sakupljeno je u posebnoj zbirci Black book of Admiralty, a kasnije u zbirkama običaja. Međutim, kako običajno pravo nije u stanju da u potpunosti odgovori zahtjevima novijeg razvoja prava, u Engleskoj se donose i posebni zakoni u određenim oblastima što znači pored »Common law-a« postoji i »statute law«, pravo stroge zakonske forme, ali samo kao izuzetak u odnosu na opšte pravilo. Tako je u oblasti pomorskog prava donijet prvi pisani zakon Merchant Shipping Act iz 1854, koji je kasnije imao mnogobrojne dopune sa važnošću i danas. Zatim, 1906.godine donijet je zakon iz oblasti pomorskog osiguranja Marine Insurance Act, koji je u toj oblasti izvršio veliki uticaj, skoro u cijelom svijetu, pa i na pomorsko osiguranje naše države. Englezi su takođe, 1924.godine donijeli Carriage of Goods by Sea Act kojim su u svoje unutrašnje zakonodavstvo unijeli Haška pravila iz 1921.godine i taj zakon, saglasno dopunama Vizbijskih pravila iz 1968.godine, inovirali 1971.godine. Tako da se pomorsko pravo Engleske se

i danas bazira na običajima, ali se za pojedina područja sve češće donose zakonski propisi.

Tokom XIX vijeka Sjedinjene Američke Države počele su da uzimaju sve veće učešće u svjetskoj pomorskoj trgovini, više kao zemlja proizvođač i izvoznik sirovina, pa samim time i glavni korisnik brodarskih usluga. Otuda razvojni put pomorskog zakonodavstva u toj zemlji, pored ostalog, karakteriše i borba protiv monopola koje su u pomorskoj trgovini imale vodeće brodovlasničke države, u prvom redu Engleska. U smislu zaštite pomorske trgovine utvrđivanjem minimuma odgovornosti pomorskih brodara za teret primljen na prevoz, američki Kongres je 1893.godine doneo svoj zakon o ograničenju odgovornosti brodara poznat pod nazivom Harter Act. Ovaj zakon bio je inicijalna kapsula koja je dovela do unifikacije pomorskog prava u ovoj oblasti. U SAD pomorsko pravo ima karakter federalnog prava sa nadležnošću određenih distriktnih sudova koje odredi Vrhovni sud Amerike, a ovaj u pomorskim stvarima, uvek sudi u II stepenu. Amerikanci, takođe, u ovoj oblasti imaju manji broj pisanih zakona, jer je Amerika, kao i Engleska, zemlja precedentnog prava koje se formira preko sudskih odluka, uglavnom odluka Vrhovnog suda. Od donetih zakona treba pomenuti Merchant Marine Act poznat kao Jones Act iz 1920/28.godine o odgovornosti za smrt i tjelesne povrede pomoraca i lučkih radnika, Federalni zakon o prenosivosti teretnice u trgovini među pojedinim američkim državama poznat kao Pomerene Act iz 1916.godine, a 1936.godine usvojen je Carriage of Goods by Sea Act o odgovornosti za štete na teretu kod prevoza po teretnici kojim zakonom je prihvaćena Briselska konvencija o teretnici iz 1924.godine, međutim, sa povišenim limitom odgovornosti koji je u Americi uvijek, redovno, veći nego u drugim državama.

3. Unifikacija pomorskog prava

Donošenjem pomorskih zakona u pojedinim državama svijeta, a posebno kod vodećih pomorskih zemalja, dovelo je do razlika u regulisanju pojedinih značajnih pomorsko-pravnih instituta. Tako npr. u Engleskoj, kao vodećoj pomorskoj zemlji, posebno kada se radilo o odgovornosti pomorskog brodara za teret koji je primio na prevoz bio je ustanovljen princip slobode ugovaranja. Taj princip je od strane engleskih sudova široko tumačen, pa je postepeno došlo do opšteg principa neodgovornosti brodara za njegove obaveze iz ugovora o prevozu. Zatim, način likvidacije slučajeva zajedničke (generalne) havarije varirao je od države do države. Postojala je nesigurnost na polju pomorskih hipoteka i privilegija. Različiti su bili sistemi

ograničenja brodovlasnikove odgovornosti. Čak su i pravila o izbjegavanju sudara na moru bila različita. Kao rezultat takvog toka stvari započet je rad na izjednačavanju (unifikaciji) pomorskopравnih normi, koji je rezultirao u izradi jednoobraznih pravila za neke materije, a naročito u donošenju međunarodnih konvencija iz pomorskopравne problematike.

Prva međunarodna pomorska konferencija održana je u Vašingtonu 1889.godine i odnosila se na izjednačenje pravila o izbjegavanju sudara brodova na moru, kao prvi pokušaj unifikacije koji je u tom pogledu značajan iako nije dao željeni rezultat. Tek angažovanjem određenih međunarodnih organizacija koje su započele da se bave ovim problemom pristupilo se, na ozbiljan način, poslu unifikacije. Udruženje za međunarodno pravo (ILA) koje je osnovano 1890.godine započelo je sa poslom regulisanja problema generalne havarije. Skoro u isto vrijeme oformljeno je i glavno međunarodno nevladino udruženje za unifikaciju privatnog pomorskog prava. Naime, u Belgiji je mladi pomorski pravnik, advokat Louis Frank, potpomognut od strane tadašnjeg predsjednika vlade Belgije, zatim, jednog istaknutog likvidatora generalnih havarija i od strane ILA-e uspeo je da formira belgijsko Udruženje za pomorsko pravo 1896.godine, i nakon što su u nekoliko drugih zemalja takođe formirana nacionalna udruženja, osnovano je Međunarodno udruženje za pomorsko pravo (Comite Maritime International-skraćeno CMI) 1897.godine. Nakon toga, 1905.godine belgijska vlada je prihvatila da saziva diplomatske konferencije o pomorskom privatnom pravu i da djeluje kao država depozitar za ratifikacije međunarodnih konvencija koje CMI usvaja. CMI je povodom pitanja od interesa za unifikaciju sazivao međunarodne konferencije nacionalnih udruženja na kojima bi, po pitanjima na dnevnom redu, bile donošene određene međunarodne konvencije, koje bi kasnije podlegale ratifikaciji preko belgijske vlade. Unifikacija koja je vršena na ovaj način nije bila potpuna. Naime, kod svih pitanja od značaja za međunarodno pomorsko privatno pravo u kojima se CMI angažovao, vršena je unifikacija “nekih pravila” (certain rules) čime su bila obuhvaćena najznačajnija pitanja koja je trebalo izjednačiti, dok se rešavanje drugih problema vezanih za materiju o kojoj je donošena konvencija, prepuštalo i dalje nacionalnom zakonodavstvu da ih reguliše. Bez obzira na to ogroman je značaj rada na izjednačenju pomorskog prava koji je poduzeo CMI. Tim putem, može se slobodno reći, da su unifikovani svi najznačajniji problemi do tada uočene nejednakosti u ovoj grani prava. Tako da se slobodno može reći da su najveći doprinos unifikaciji pomorskog prava dale Međunarodni pomorski odbor (CMI-Comite Maritime International), Udruženje za međunarodno pravo (ILA-International Law Association), kao i

Međunarodna pomorska organizacija (IMO-International Maritime Organisation).⁹ Međutim, pored ovih međunarodnih organizacija sve veći uticaj na razvoj pomorstva ima i Evropska unija¹⁰.

Donošenjem odgovarajućih konvencija rješavana su sljedeća pitanja, od kojih neka i u više navrata:

- 1) Konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji sudara brodova, 1910. godina;
- 2) Konvencije o izjednačenju nekih pravila u materiji pružanja pomoći i spasavanju na moru iz 1910, 1967. i 1989. godine;
- 3) Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova iz 1924, 1957, i 1976. godine;
- 4) Konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji teretnice iz 1924. godine sa odgovarajućim protokolom iz 1968. godine;
- 5) Konvencije o izjednačenju nekih pravila u materiji pomorskih privilegija i hipoteka iz 1926, 1967. i 1993. godine;
- 6) Konvencije o imunitetu brodova u državnom vlasništvu iz 1926. i 1934. godine;
- 7) Dvije konvencije kojima su regulisana pitanja građanske i krivične nadležnosti u materiji sudara brodova na moru iz 1952. godine;
- 8) Konvencija o zaustavljanju (Arrest-u) morskih brodova iz 1952. godine;
- 9) Konvencija o slijepim putnicima iz 1950. godine;
- 10) Konvencija o registraciji prava za brodove u gradnji iz 1967. godine.

Od sredine šezdesetih godina, u okviru Ujedinjenih nacija, formirana je grupa zemalja u razvoju, poznata kao "Grupa 77" od koje je došla inicijativa za određene suštinske promene na polju pomorsko-privatnog prava, s ciljem, kako se tada u literaturi isticalo, da se u toj oblasti ustanovi novi svjetski pomorski poredak. Na taj način, Ujedinjene nacije su u domenu pomorskog privatnog prava polako započele da preuzimaju, na izvestan način, i vodeću ulogu od CMI-a. U okviru postojećih tijela u OUN donijete su sljedeće značajne konvencije iz ove oblasti:

- 1) Kodeks ponašanja za linijske konferencije 1974. godine;
- 2) Konvencija o prevozu robe morem, poznata kao Hamburška pravila, 1978. godine;

⁹ CMI-Comite Maritime International <http://www.comitemaritime.org/>, ILA-International Law Association <http://www.ila-hq.org/>, IMO-International Maritime Organisation <http://www.imo.org/>

¹⁰Vidi: http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm

- 3) Konvencija o međunarodnom multimodalnom transportu 1980.godine; i
- 4) Konvencija o uslovima za registraciju brodova iz 1986.godine.

U okviru Ujedinjenih nacija, kao što je već rečeno, ima veliki značaj međunarodna pomorska organizacija - IMO kojoj je uglavnom poveren posao unifikacije pomorskog prava po pitanjima bezbjednosti plovidbe morem. Ipak, u okviru IMO-a usvojene su i određene značajne konvencije pomorsko-privatnog prava, i to:

- 1) Konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja naftinim derivatima 1969.godine;
- 2) Konvencija koja se odnosi na građansku odgovornost na polju pomorskih prevoza nuklearnih materija 1971.godine;
- 3) Konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za kompenzacije naknada šteta kod zagađivanja naftinim derivatima 1971.godine;
- 4) Odgovarajući protokoli koji se odnose na prednje konvencije iz 1976.godine;
- 5) Konvencija koja se odnosi na prevoz putnika i njihovog prtljaga morem (poznata kao Atinska konvencija) iz 1974.godine; i
- 6) Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976.godine.

Zanimljivo je da su donošenjem svih naprijed navedenih konvencija Ujedinjene nacije na sebe prenijele nadležnost za donošenje i onih konvencija koje su prije donošene u okviru CMI-a, kao što su to Hamburška pravila i Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja koja korespondira po materiji koju reguliše, CMI-ovoj Konvenciji o ograničenju brodovlasnikove odgovornosti.

Kao što je iz svega napred rečenog vidljivo, posao unifikacije pomorskog prava je vrlo obiman i razgranat. Takoreći svako područje djelatnosti obuhvaćeno je odgovarajućom međunarodnom regulativom, pa se s pravom postavlja pitanje, koliko je ovakav sveobuhvatan napor međunarodne zajednice da se postigne izjednačenje pomorsko-privatnog prava bio djelotvoran i uspješan. Nesumnjivo, na mnogim unifikacijskim poljima postignuti su značajni rezultati. Možda je najbolji primer u tom pogledu, Briselska konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji teretnice koja je kroz cijeli dosadašnji period primjene, dala ogroman doprinos, prvo, ustanovljavanju jednog koherentnog sistema prinudno-pravne odgovornosti u vrlo osjetljivoj materiji odgovornosti brodarka za teret koji je primio na prevoz, i drugo, izjednačenju te odgovornosti, može se

slobodno reći, u svjetskim razmjerama. Ipak, ako se želi dati korektan odgovor na do sada postignute rezultate, ali i tekuće probleme, pa, i neke dileme u vezi sa dostignutim stepenom unifikacije, onda svakako treba imati na umu:

- donijete konvencije ne pokrivaju cjelokupno polje predmeta koji obrađuju i čije izjednačenje treba da se postigne. Izjednačenje se postiže i ono je prinudno-pravno samo u domenu “nekih pravila”;
- vezano za prednje, pravilo je da konvencije o unifikaciji pomorsko-privatnog prava nemaju tzv. “direktni efekt”. Dakle, nemaju direktnu primenu. Ratifikacija konvencije od strane država podrazumijeva da su one donijele određeni legislativni akt (zakon) na nacionalnom nivou kojim su prihvatili pravila određene konvencije;
- određene konvencije dozvoljavaju ugovornim stranama da mogu da prave rezervacije. Dobar primjer za to je konvencija OUN o ponašanju linijskih konferencija koja, iako je stupila na snagu, vrlo je teško primjenljiva, s obzirom na veliki broj rezervacija koje su na nju stavile vodeće pomorske države;
- neke značajne konvencije, kao što su one koje se odnose na ograničenje brodovlasnikove odgovornosti i posebno, one o pomorskim privilegijama i hipotekama ili, nisu ratifikovane od strane vodećih pomorskih država ili, su usvojene različite verzije, što stvara dodatnu različitost u primjeni ovih vrlo važnih pomorskopравnih instituta.

Ipak, možemo da zaključimo da pomorsko pravo još uvijek nije unifikovano u mjeri koja bi otklonila sve negativne posljedice koje proizilaze iz različitosti nacionalnih pomorskopравnih propisa, iako je rad na unifikaciji rezultirao izjednačavanjem internih propisa u skladu sa unifikacijskim konvencijama u mnogim zemljama, i podstakao je nove kodifikacije pomorskog prava u posebnim zakonicima.

Development and Unification of Maritime Law

Key words: *development, unification, maritime law and international conventions.*

Abstract

In this paper, the author talks about the unification and development of maritime law. Firstly she processes historical aspect of maritime law development, from saved material forms in which maritime – legal norms were being brought and presented to public, to maritime-legal resources, in our country. She points out to existence of different systems of maritime law, through analysis of contemporary legislature. The final part deals with unification of maritime-legal norms , by means of introducing international conventions for this field, pointing to significant contribution of some international organizations (Comite Maritime International, International Law Association, International Maritime Organization) in this process.

ILA–International Law Association)
(IMO-International Maritime Organisation)