

# IZVJEŠĆA

## 77. i 78. Zasjedanje Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije

London, 20. do 24. travnja 1998; 19. do 23. listopada 1998.

U tijeku 1998. godine Pravni odbor Međunarodne pomorske organizacije (IMO) održao je 77. i 78. zasjedanje: London, 20.-24. travnja 1998. i 19.-23. listopada 1998.

Dnevni red navedenih zasjedanja posvećen je radu na usvajanju novih unifikacijskih instrumenata glede uvođenja obveznog osiguranja, vađenja podrtina, te odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora brodskim gorivom.

Prijedlozi o donošenju navedenih instrumenata već duže vremena imaju prioritet u radu Pravnog odbora IMO-a.

U nastavku ukratko ćemo se osvrnuti na izvještaj s gore navedenih zasjedanja, uz napomenu da se rad na istaknutim prijedlozima i dalje nastavlja.

### 1. OBVEZNO OSIGURANJE ODGOVORNOSTI

Treba podsjetiti da je još na 76. zasjedanju Pravnog odbora, pitanje obveznog osiguranja odgovornosti podijeljeno na osiguranje odgovornosti za tražbine putnika, tražbine posade, te ostale tražbine.

Rad na osiguranju odgovornosti za tražbine putnika, u prvome redu, podrazumjeva osiguranje odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.

#### 1.1. Osiguranje odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika

Što se tiče uvođenja obveznog osiguranja odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, na 77. zasjedanju iznesene su dvije mogućnosti:

- uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti kroz reviziju Atenske konvencije (po uzoru na CLC odgovornost); ili
- obvezno zaključivanje ugovora između prijevoznika i osiguratelja o osiguranju putnika od posljedica nezgoda (Personal accident insurance - PAI).

Mišljenja delegacija o iznesenim prijedlozima podijeljena su. Jedan dio podržava opciju o uvođenju obveznog osiguranja po uzoru na CLC osigu-

ranje. Prema njihovom mišljenju uvođenjem obveznog osiguranja poznat je državama i pokazao se kao efikasan način da se osigura adekvatna naknada za tražbine putnika. Isto tako, postoji mogućnost izdavanja svjedodžbe o postojanju takvog osiguranja, te kontrole iste od strane države luke.

Protivnici ovakve opcije, posve razumljivo, su osigurateljski klubovi. Isticali su da ni za putnika ova opcija nije naročito povoljna. Naime, bez obzira na mogućnost isticanja izravne tužbe prema osiguratelju, putnik se može suočiti s najrazličitijim prigovorima osiguratelja, od kojih treba istaknuti prigovor u odnosu na pravilo *plati da bi bio plaćen (pay to be paid rule)*.

S druge strane, prijedlog o obvezi prijevoznika o sklapanju ugovora o osiguranju putnika od posljedica nezgoda za vrijeme putovanja prihvatljiviji je osigurateljima, a prema mišljenju nekih delegacija i putnicima.

Postupak namirenja tražbina relativno je jednostavan, a na neki način za putnika sigurniji, jer se izbjegavaju prigovori osiguratelja.

Takav ugovor o osiguranju zamišljen je kao sastavni dio ugovora o prijevozu.

Prijevoznik ne bi mogao sklopiti ugovor o prijevozu putnika, ako nije sklopio ugovor o osiguranju putnika s osigurateljem. U slučaju nastupa osiguranog slučaja, putnik bi ostvario naknadu od osiguratelja, a jednim dijelom i od prijevoznika.

Uz sve prednosti, treba imati na umu, da će cijena ovakvog osiguranja biti uključena u cijenu prevoznine, odnosno putne karte, što, naravno pogoršava položaj putnika.

Što se tiče prijedloga o postojanju oba oblika osiguranja, većina delegacija istaknula je da bi to moglo dovesti do preklapanja, odnosno dualiteta u pokriću.

S obzirom na iznesena mišljenja, na 78. zasjedanju Pravni odbor je usvojio opciju o uvođenju obveznog osiguranja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, uz daljnje razmatranje mogućnosti o zaključivanju ugovora o osiguranju putnika od posljedica nezgode kao dodatku ili alternativni obveznom osiguranju odgovornosti.

Glede pitanja uvođenja obveznog osiguranja, postavilo se pitanje tko obvezno mora osigurati svoju odgovornost - prijevoznik ili stvarni prijevoznik.

Prema prijedlogu Stručne skupine zahtjev o obveznom osiguranju odgovornosti tereti stvarnog prijevoznika.

Uz uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika, Pravni odbor, u okviru revizije Atenske konvencije, razmatra i prijedlog o izmjeni temelja odgovornosti prijevoznika.

Veći broj delegacija smatra da je uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika dovoljna garancija za osiguranje adekvatne naknade glede tražbina putnika, te da sustav odgovornosti predviđen Atenskom konvencijom ne treba mijenjati.

Suprotno tome postoje prijedlozi za uvođenjem objektivne odgovornosti prijevoznika.

Isto tako, postoje prijedlozi za uvođenje dvoslojnog sustava odgovornosti (*two tier system*).

U prvom sloju, odgovornost prijevoznika bila bi objektivna i to do iznosa predviđenih Atenskim protokolom iz 1990.

U drugom sloju, prijevoznik bi odgovarao po principu krivnje do dvostrukog iznosa predviđenog u prvom sloju, ili, prema nekim prijedlozima, neograničeno.

Istaknuti su i prijedlozi glede granica odgovornosti prijevoznika. Istaknut je prijedlog na iznos od 500.000 obračunskih jedinica po putovanju.

Kako se tijekom rasprave nije mogao postići dogovor oko istaknutih prijedloga, zaključeno je da odredbe glede temelja odgovornosti i iznosa odgovornosti ostanu neizmjenjene.

## 1.2. Osiguranje odgovornosti glede tražbina posade

Što se tiče pitanja obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede članova posade, još uvijek se obavljaju konzultacije s Međunarodnom organizacijom rada (ILO) o mogućnost osnivanje posebne *ad hoc* IMO/ILO radne grupe koja bi se bavila navedenim pitanjem.

U skladu s time, rasprava o osiguranju odgovornosti glede tražbina članova posade još nije započela.

## 1.3. Osiguranje odgovornosti glede drugih tražbina

Glede mogućnosti uvođenja obveznog osiguranja odgovornosti u odnosu na druge tražbine koje nastanu kao posljedica poslovanja broda, valja spomenuti prijedlog delegacije Ujedinjenog kraljevstva. Prijedlog se odnosi na usvajanje posebnog IMO kodeksa o minimalnim standardima u odnosu na pomorsko osiguranje.

Osnovna svrha navedenog Kodeksa bila bi odrediti za koje tražbine (osim onih koje se predviđene konvencijama na snazi kao npr. CLC ili HNS osiguranje) brodovlasnici moraju imati obvezno osiguranje.

Države koje bi primjenjivale navedeni Kodeks izdavale bi brodu, koji vije njihovu zastavu, svjedodžbu kao dokaz da odnosni brod ima osiguranje glede uobičajenih pomorskih rizika.

Prijedlog je da se osiguranje ograniči na tražbine za koje se može ograničiti odgovornost prema Konvenciji o globalnom ograničenju za pomorske tražbine iz 1976.

Protivnici uvođenja ovakvog Kodeksa su osigurateljski klubovi. Prema njihovom mišljenju potvrda o učlanjenju u P&I klub najbolji je dokaz da brod ima odgovarajuće osiguranje odgovornosti.

## 2. ONEČIŠĆENJE MORA BRODSKIM GORIVOM

Glede Nacrta konvencije o odgovornosti i naknadi štete za onečišćenje mora brodskim gorivom odlučeno je da se usvoji poseban instrument, neovisan od CLC sustava.

Sustav odgovornosti reguliran posebnim instrumentom, što se tiče opsega štete, ograničio bi se samo na štete od onečišćenja.

Nacrt predviđa objektivnu odgovornost, uz mogućnost ograničenja do iznosa predviđenih Protokolom iz 1996. na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1996. Isto tako, Nacrt predviđa obvezno osiguranje odgovornosti.

Još uvijek je ostalo otvoreno pitanje odgovorne osobe. Veći dio delegacija podržava prijedlog za usmjeravanjem odgovornosti na brodovlasnika, s time da se pod pojmom brodovlasnika podrazumjeva i *brodar* (osoba ili društvo koji su odgovorni za poslovanje broda).

## 3. VAĐENJE PODRTINA

Na oba zasjedanja Pravnog odbora vrlo detaljna i opširna rasprava posvećena je Nacrtu konvencije o vađenju podrtina.

Usprkos tomu, postoje sumnje glede odnosa između navedene Konvencije i Konvencije o pravu mora iz 1982. godine, s obzirom da se proširuju ovlasti obalne države.

I dalje ostaje neriješeno pitanje područja primjene Konvencije.

Što se tiče geografske primjene, Nacrt daje dvije mogućnosti - obvezna primjena Konvencije na područje teritorijalnog mora i područje izvan teritorijalnog mora, ili samo primjena na područje izvan teritorijalnog mora, uz moguću primjenu na teritorijalno more.

Što se tiče pokrivenih rizika, mišljenje većine delegacija je da Konvencija, uz rizik sigurnosti plovidbe, obuhvati i rizik onečišćenja morskoga okoliša. U tom pogledu treba voditi računa o odredbama Konvencije o spašavanju iz 1989. godine, kako ne bi došlo do preklapanja odredbi.

Isto tako, različita su mišljenja glede definicije *podrtine*. Naime, Nacrt u definiciji podrtine podrazumjeva i brod koji pluta. Veći broj delegacija izrazio je zabrinutost proširivanjem područja primjene Konvencije i na brodove koji plutaju, te moguće sukobe s Međunarodnom konvencijom o intervenciji na otvorenome moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla prouzročiti onečišćenje naftom, iz 1969. godine.

S obzirom na brojnost istaknutih primjedbi i različitost mišljenja, rasprava oko niza drugih pitanja nastavlja se na sljedećem zasjedanju Pravnog odbora.

#### 4. RAZNO

##### 4.1. CLC Potvrda o osiguranju

S obzirom na istovremeno postojanje dvaju sustava odgovornosti za naknadu štete od onečišćenja uljem (CLC Konvencija iz 1969. i CLC Konvencija iz 1992) postavilo se pitanje izdavanja potvrda o osiguranju odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (CLC Potvrda).

U takvoj situaciji Pravni odbor preporuča sljedeće:

- 1) *kad je to u skladu s njihovim nacionalnim zakonodavstvom, države ugovornice Konvencije iz 1969. priznaju CLC potvrde iz 1992. izdane od država ugovornica Konvencije iz 1992. kao dokaz da brod posjeduje osiguranje kakvo se traži prema Konvenciji iz 1969;*
- 2) *da države ugovornice Konvencije iz 1969. i dalje nastave s praksom izdavanja CLC potvrda iz 1969. brodovima koji nisu upisani u državi ugovornici Konvencije iz 1969. i priznaju takve potvrde izdane od drugih država ugovornica Konvencije iz 1969.*

**Mr. Dorotea Ćorić, asistent**  
*Jadranski zavod HAZU*