

76. Zasjedanje Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije

London, 13. do 17. listopada 1997.

U Londonu je od 13. do 17. listopada 1997. godine održano 76. zasjedanje Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije (IMO).

U radu Pravnog odbora sudjelovalo je 55 država članica IMO-a, Hong Kong kao pridruženi član, 21 organizacija u svojstvu promatrača, te predstavnik Ujedinjenih naroda i Međunarodne organizacije za atomsku energiju.

Prije početka zasjedanja sudionicima se obratio Generalni tajnik IMO-a - gospodin O'Neil.

U svom pozdravnom govoru on je naglasio važnu ulogu IMO-a u unifikaciji pomorskog prava, te boljoj provedbi postojećih unifikacijskih rješenja.

Usvajanjem dnevnog rada započeo je radni dio zasjedanja.

Najviše vremena posvećeno je prijedlozima za donošenje novih instrumenata glede financijskog osiguranja, odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora brodskim gorivom, te vađenja podrtina.

OSIGURANJE

Prijedlog o donošenju unifikacijskog instrumenta glede obveznog osiguranja odgovornosti prema trećima ukratko je iznio predstavnik norveške delegacije, kao koordinator posebne radne grupe zadužene za ovo pitanje.

U svom prikazu iznio je neka pitanja glede tražbina koje treba biti pokrivena obveznim osiguranjem, pristupačnost takvog osiguranja, oblika instrumenta koji bi regulirao to pitanje (konvencija o odgovornosti i osiguranju kao npr. CLC Konvencija, konvencija samo u odnosu na osiguranje ne ulazeći u pitanja odgovornosti, ili konvencija o svjedodžbi o obveznom osiguranju).

Poseban je naglasak stavljen na tražbine putnika i posade.

Predstavnici P&I Klubova, Međunarodne organizacije osiguratelja, nisu dali podršku donošenju posebnog instrumenta. Prema njihovom mišljenju 95% svjetske trgovačke flote pokriveno je osiguranjem, te problem brodova koji nisu pokriveni osiguranjem (svega 5%) može se riješiti usvajanjem pravila o posebnoj svjedodžbi o odgovarajućem osiguranju koju bi brod trebao imati.

Međutim, bez obzira na različita mišljenja među sudionicima, zaključeno je da rad na ovom pitanju treba nastaviti, posebice u odnosu na tražbine putnika i posade.

U tom pravcu predloženo je da se obvezno osiguranje u odnosu na tražbine putnika riješi kroz reviziju Atenske konvencije, kako je izmijenjena Protokolima iz 1976. i 1990.

Što se tiče pitanja obveznog osiguranja u odnosu na tražbine posade, većina delegacija složila se da treba poduzeti odgovarajuće korake sa svrhom poboljšanja trenutnog stanja u svezi adekvatne naknade članovima posade (njihovim obiteljima) za slučaj smrti ili tjelesne povrede.

S obzirom da to pitanje zadire u probleme radnog, socijalnog i zdravstvenog osiguranja članova posade, dogovoreno je da se prije nastavka rada konzultira Međunarodnu organizaciju rada (ILO).

U odnosu na druge tražbine dogovoreno je da rad treba nastaviti u pronalaženju odgovarajućih rješenja za usvajanja pravila o svjedodžbi koju bi svaki brod trebao imati, a koja bi predstavljala dokaz da brod ima odgovarajuće osiguranje.

U svezi s time dogovoreno je da se za sljedeće zasjedanje pripremi nacrt takvih pravila koja bi regulirala osnovna pitanja vezana za izdavanje takvih svjedodžbi, posebice - oblik, tijelo koje izdaje takve svjedodžbe, sadržaj, itd.

ONEČIŠĆENJE MORA BRODSKIM GORIVOM

Nacrt instrumenta glede odgovornosti i naknade štete za onečišćenje mora brodskim gorivom izradila je zajednička grupa delegacija Australije, Nizozemske, Norveške, Švedske i Ujedinjenog kraljevstva.

Nacrt predlaže dvije varijante- usvajanje posebne konvencije koja bi regulirala navedeno pitanje ili donošenje protokola uz Konvenciju o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1969 (CLC Konvencija).

Većinu rješenja uređena je po uzoru na sustav CLC konvencije i Konvencije o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. (HNS Konvencija).

Veći dio rasprave protekao je u razmjeni mišljenja u svezi sljedećih pitanja:

- forme budućeg instrumenta;
- obveznog osiguranja;
- opsega štete; i
- odgovornosti i ograničenju odgovornosti.

Prema rezultatima rasprave koja je slijedila proizlazi da većina delegacija podržava donošenje posebnog instrumenta, neovisnog od CLC sustava.

Što se tiče opsega štete, raspravljalo se da li se predloženi sustav treba ograničiti samo na štete od onečišćenja, ili po uzoru na HNS sustav, uključiti i druge (npr. štete od eksplozije i požara).

U odnosu na odgovornost postavilo se pitanje opravdanosti usmjerenja odgovornosti samo na brodovlasnika. Naime, kod broskog goriva radi se o pitanju koje ulazi u okvir svakodnevnog vođenja broda, kada je brodovlasnik često isključen iz nekih odnosa.

Delegacije SAD-a predložila je da se odgovornost usmjeri na manju grupu osoba (vlasnika, brodarka ili druge odgovorne osobe).

Prema Nacrtu brodovlasnik može ograničiti svoju odgovornost u skladu s nacionalnim pravom suda gdje se pokreće postupak protiv brodovlasnika ili primjenjivoj konvenciji. Međutim, većina delegacija istaknula je da se na taj način otvara problem povezanosti s postojećim režimima globalnog ograničenja, te režimom ograničenja po CLC sustavu. Istaknuto je da bi buduća konvencija trebala imati neovisan sustav ograničenja odgovornosti.

Što se tiče obveznog osiguranja, istaknuto je niz problema vezanih za izadavanje i provjeru svjedodžbi o odgovorajućem financijskom osiguranju.

Kako je rasprava otvorila niz dilema, zaključeno je da se, uzimajući u obzir sve izneseno, za sljedeće zasjedanje pripreme jasni stavovi glede istaknutih pitanja.

VAĐENJE PODRTINA

Osnovne crte Nacrta konvencije o vađenju podrtina iznio je predstavnik nizozemske delegacije, nakon čega je nastavljena diskusija o sljedećim pitanjima:

a) područje primjene konvencije

Prema Nacrtu konvencije predviđene su dvije mogućnosti - da se konvencija obvezno primjenjuje na područje teritorijalnog mora i područja

izvan teritorijalnog mora, ili samo primjena na područje izvan teritorijalnog mora, uz moguću primjenu i na teritorijalno more.

b) pokriveni rizici

Nacrt konvencije rađen je s namjerom da konvencija obuhvati samo rizik sigurnosti plovidbe. Međutim znatan broj delegacija iznio je mišljenje da bi konvencija trebala uključiti i zaštitu morskog okoliša i druge aktivnosti (npr. ribaranje).

Međutim, u diskusiji je istaknuto da bi tako široko obuhvaćanje moglo dovesti do sukoba s drugim konvencijama, posebice CLC i HNS konvencijom, te Konvencijom o spašavanju iz 1989 .

c) odgovornost i ograničenje odgovornosti brodovlasnika

Nacrt predviđa objektivnu odgovornost brodovlasnika u svezi troškova vezanih za vađenje podrtina. Brodovlasnik se može koristiti ograničenjem odgovornosti prema postojećim unifikacijskim instrumentima ili nacionalnom pravu.

S obzirom na problem povezanosti s postojećim sustavima globalnog ograničenja predloženo je da se prihvate iznosi Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine.

U nastavku se raspravljalo o još nekim dodatnim pitanjima, kao što su mogućnost da brodovlasnik sam otkloni podrtinu ili uz pomoć spašavatelja, mogućnost da se i vlasnici tereta uključe u snošenje troškova, odgovornosti za štetu koja može nastati prilikom vađenja podrtina.

Odbor je zaključio da radna grupa može nastaviti daljnji rad, te uzimajući u obzir iznesene stavove, ispraviti neka predložena rješenja Nacrta.

PRIJEVOZ RADIOKATIVNIH TVARI MOREM

Nakon rasprave o navedena tri prijedloga za donošenjem novih unifikacijskih instrumenata rad Pravnog odbora je nastavljen izvještajem predstavnika Međunarodne organizacije za atomsku energiju o usvajanju novih instrumenta glede odgovornosti za nuklearne štete.

Na diplomatskoj konferenciji u Beču od 8. - 12. 09. 1997. usvojen je Protokol o izmjeni Bečke konvencije o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete i Konvencija o dodatnoj naknadi za nuklearne štete.

Usvojenim instrumentima znatno se povećava iznos ograničenja odgovornosti za nuklearne štete, te se proširuje područje njihove primjene i na područje gospodarskog pojasa.

Na diplomatskoj konferenciji u Beču od 1. - 5. 09. 1997. usvojena je Zajednička konvencija o sigurnoj potrošnji goriva, te sigurnom raspolažanju radioaktivnim otpadom.

Opća skupština Međunarodne organizacije za atomsku energiju održana u listopadu 1997. usvojila je Rezoluciju o sigurnom prijevozu radioaktivnog materijala.

Većina delegacija istaknula je da treba posebno ispitati moguće implikacije navedenih instrumenata na pomorski prijevoz nuklearnih tvari.

Države koje nisu prisustvovala diplomatskim konferencijama mogu se za sve potrebne informacije obratiti izravno Međunarodnoj organizaciji za atomsku energiju.

PROGRAM RADA I ZASJEDANJA U 1998. GODINI

Program rada i zasjedanja u 1998.godini predviđa dva zasjedanja Pravnog odbora, i to:

- 77. zasjedanje od 20. - 24. 04. 1998.
- 78. zasjedanje od 19. - 23. 10. 1998.

Na navedenim zasjedanjima raspravljat će se o sljedećim pitanjima:

- odredbe o financijskom osiguranju;
- nacrt konvencije o vađenju podrtina;
- nacrt konvencije o naknadi za onečišćenje mora brodskim gorivom;
- nacrt konvencije o građanskoj nadležnosti, izboru prava, priznanju i izvršenju presuda u sporovima iz sudara na moru; (raspravljat će se kad bude vremena)
- nacrt konvencije o pokretnim od obale udaljenim plovilima: (raspravljat će se kad se od Međunarodnog pomorskog odbora primi izvještaj)

Imajući u vidu rezultate rasprave na ovom zasjedanju, Pravni odbor je zaključio je da teško nastaviti rad raspravljajući o tri prijedloga za nove unifikacijske instrumente.

S obzirom na navedeno, većina se delegacija složila da na sljedećim zasjedanjima pitanja finacijskog osiguranja i vađenja podrtina imaju prioritet u odnosu na druga pitanja.

RAZNO

Pod točkom razno Pravni odbor razmatrao je prijedlog talijanske delegacije u svezi nacrtu konvencije o borbi protiv ilegalne migracije putem mora.

Iznoseći osnovna obilježja navedenog prijedloga, predstavnik talijanske delegacije istaknuo je da ilegalna migracija morem predstavlja veliki problem Italiji i drugim zemljama, te predložio da se rasprava o nacrtu konvencije uključi u radni program Pravnog odbora.

Veliki broj sudionika naglasio je značaj i važnost problema ilegalne migracije, koje zahtijeva jedinstven pristup.

Mišljenje većine delegacija je da rasprava o tom pitanju prelazi nadležnost Pravnog odbora.

S obzirom na navedeno rasprava o spomenutom prijedlogu nije uvrštena u radni program Odbora. Bez obzira na ovakav zaključak, prijedlog se može iznijeti na Skupštini IMO-a.

Dorotea Ćorić, asistent
Jadranski zavod HAZU

DODATAK

KONVENCIJE I DRUGI UGOVORNI INSTRUMENTI ČIJE JE USVAJANJE REZULTAT RADA ODBORA ZA PRAVNA PITANJA

- A. Konvencije i instrumenti koji su stupili na snagu ili za koje su ispunjeni uvjeti za stupanje na snagu**
- (1) Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenome moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla prouzročiti onečišćenje naftom, iz 1969. godine
(International Convention relating to Intervention on the High Seas on Cases of Oil Pollution Casualties, 1969)
Usvajanje: 29. studenoga 1969.
Stupanje na snagu: 6. svibnja 1975.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 70
 - (2) Protokol o intervenciji na otvorenome moru u slučaju onečišćenja tvarima koje nisu nafta, iz 1973. godine
(Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973)
Usvajanje: 2. studenoga 1973.
Stupanje na snagu: 30. ožujka 1983.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 39
 - (3) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1969. godine
(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)
Usvajanje: 29. studenoga 1969.
Stupanje na snagu: 19 lipnja 1975.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 98
 - (4) Protokol [iz 1976] uz Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1969. godine
(Protocol [of 1976] to the International Convention on Civil

Liability for Oil Pollution Damage, 1969)

Usvajanje: 19. studenoga 1976.

Stupanje na snagu: 8. travnja 1981.

Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 55

- (5) Protokol iz 1992. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1969. godine
(Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollutin Damage, 1969)
Usvajanje: 27. studenoga 1992.
Stupanje na snagu: 30. svibnja 1996.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 28
- (6) Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem, iz 1971. godine
(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)
Usvajanje: 18. prosinca 1971.
Stupanje na snagu: 16. listopada 1978.
Broj država ugovornica na dan 31.srpnja 1997:74
- (7) Protokol [iz 1976] uz Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem, iz 1971. godine
(Protocol [of 1976] to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)
Usvajanje: 19. studenoga 1976.
Stupanje na snagu: 22. studenoga 1994.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 35
- (8) Protokol iz 1992. godine o izmjeni Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem, iz 1971. godine
(Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)
Usvajanje: 27. studenoga 1992.
Stupanje na snagu: 30. svibnja 1996.
Broj država ugovornica na dan 31.srpnja 1997: 26
- (9) Konvencija o građanskoj odgovornosti za prijevoz nuklearnih tvari morem, iz 1971. godine

(Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971)

Usvajanje: 17. prosinca 1971.

Stupanje na snagu: 15. srpnja 1975.

Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 14

- (10) Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine
(Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)
Usvajanje: 13. prosinca 1974.
Stupanje na snagu: 28. travnja 1987.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 23
- (11) Protokol [iz 1976] Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine
(Protocol [of 1976] to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)
Usvajanje: 19. studenoga 1976.
Stupanje na snagu: 30. travnja 1989.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 18
- (12) Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. godine
(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)
Usvajanje: 19. studenoga 1976.
Stupanje na snagu: 1. prosinca 1986.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 28
- (13) Konvencija o suzbijanju protuzakonitih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe, iz 1988. godine*
(Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988)
Usvajanje: 10. ožujka 1988.
Stupanje na snagu: 1. ožujka 1992.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 33
- (14) Protokol o suzbijanju protuzakonitih akata protiv sigurnosti fiksnih platformi na epikontinetskom pojasu, iz 1988. godine*
(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988)
Usvajanje: 10. ožujka 1988.
Stupanje na snagu: 1. ožujka 1992.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 31

- (15) Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. godine
(International Convention on Salvage, 1989)
Usvajanje: 28. travnja 1989.
Stupanje na snagu: 14. srpnja 1996.
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 23

**B Konvencije i instrumenti za koje još nisu ispunjeni
uvjeti za stupanje na snagu:**

- (1) Protokol iz 1990. godine Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine
(Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)
Usvajanje: 29. ožujka 1990.
Uvjeti stupanja na snagu: ratifikacija, pristupanje itd. od strane 10 država
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: 2
- (2) Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. godine
(Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)
Usvajanje: 2. svibnja 1996.
Uvjeti stupanja na snagu: ratifikacija, prihvaćanje itd. od strane 10 država
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: -

Napomena: Do 30. rujna 1997. do kada je Protokol prema čl.10.st.1. bio otvoren za potpisivanje u sjedištu IMO-a, Protokol su uz rezervu ratifikacije potpisale Vlade sljedećih država: Kanada, Danska, Finska, Nizozemska, Norveška, Švedska, Ujedinjeno kraljevstvo (podatak prema IMO doc LEG 76/WP.3 od 16.listopada 1997., str.23.).

- (3) Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. godine*
(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996)
Usvajanje: 3. ožujka 1996.
Uvjeti stupanja na snagu: ratifikacija, prihvaćanje itd. od strane 12 država, uključujući 4 države s najmanje 2 milijuna jedinica tonaže i s 40 milijuna tona tereta koji kontribuiraju na opći račun
Broj država ugovornica na dan 31. srpnja 1997: -

Napomena: Do 30. rujna 1997. do kada je Konvencija prema čl.45.st.1. bila otvorena za potpisivanje u sjedištu IMO-a, Konvenciju su uz rezervu ratifikacije potpisale Vlade sljedećih država: Kanada, Danska, Finska, SR Njemačka, Nizozemska, Norveška, Švedska, Ujedinjeno kraljevstvo i Sjeverna Irska (podatak prema IMO Circular Letter No. 2009).

* Prijevode ovih naziva konvencija izradilo je Uredništvo