

OSVRTI

Ana Sihtar, pravni savjetnik
Republičkog komiteta za
saobraćaj i veze SRH, Zagreb

UDK 347.79
Stručni rad

60. ZASJEDANJE PRAVNOG ODBORA IMO-a

Pravni odbor IMO-a održao je svoje 60. zasjedanje u Londonu od 10. do 14. listopada 1988. godine¹ na kojem je veći dio vremena bio posvećen pitanju naknada za štete nastale prijevozom opasnih i štetnih tvari morem i reviziji Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974.

1. Rad na izradi Konvencije o odgovornosti za štetu nastalu pomorskim prijevozom opasnih i štetnih tvari (HNS konvencija) nastavljen je razmatranjem izvještaja delegacija o zadacima koje im je Odbor dao na prošlom zasjedanju.

Delegacija SAD-a je obavijestila Odbor da je obavila konzultacije sa zainteresiranim subjektima — te konzultacije su poslužile kao osnova pristupa osnivanju međunarodnog fonda. U tom smislu su i predložile dvije mogućnosti: jedna je zasnovana na postojanju stalnog fonda (slično IOCP fondu) a druga na kreditnom pismu izdatom od države članice fonda (dok. LEG. 60/3/).

Podnesak P and I udruženja i Međunarodnog udruženja pomorskih osiguratelja (dok. LEG. 60/3/3) sadrži načelna razmatranja o implikacijama različitih režima odgovornosti, budući da, prema izjavi njihovih predstavnika, nije uputno davati precizne izjave u pogledu pomorskog osigurateljnog tržišta, a još manje prognoze, s obzirom na situacije koje se mogu pojaviti u relativno dalekoj budućnosti.

¹ Prikaz je napisan prema službenom izvještaju o zasjedanju objavljenom u dok. LEG. 60/12 20. listopada 1988. Jugoslavija nije imala svoga predstavnika na ovom zasjedanju.

Kao osnova brodarove odgovornosti za štete nastale od štetnih i opasnih tvari u pomorskom prijevozu, delegacija Velike Britanije (dok. LEG. 60/3/4) predlaže objektivnu odgovornost koja proizlazi iz odredbi Konvencije o ograničenju brodarove odgovornosti iz 1976, te uspostavljanje Sheme međunarodnog osiguranja kojom bi se osigurao prihod za kupnju osiguranih pokrića. Predstavnik Velike Britanije je obavijestio Odbor da su nacrti članova buduće konvencije izrađeni i da će na zahtjev biti dostavljeni.

Iako je većina delegacija u toku rasprave o ovim materijalima predložila da se osigura izvjesno vrijeme za njihovu analizu, ipak se diskutiralo o nekim pitanjima, kao na primjer:

— geografsko područje primjene buduće konvencije: većina se izjasnila da je ono u direktnoj vezi s definicijom »štete« koja bude bila usvojena;

— mjere zaštite: Odbor je gotovo bio jednoglasan za primjenu konvencije i na zaštitne mjere uvijek kada su poduzete radi zaštite od štete koja bi mogla nastati unutar geografskog područja primjene konvencije;

— štete obuhvaćene konvencijom: u toku diskusije o definiciji »štete« posebno je bilo istaknuto da taj pojam treba obuhvatiti, kako troškove zaštite od štete, tako i troškove akcije čišćenja. Veći broj diskutanta je smatrao da bi se prilikom izrade odredbi konvencije koje se odnose na zagađenje, trebalo osloniti na odredbe Protokola o izmjenama Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu zagađenjem naftom, 1969, 1984.

Razmatranje koncepta »posljedične štete« i »svake druge štete« podijelilo je Odbor na one koji su smatrali da se definicije ovih pojmova trebaju ostaviti nacionalnim zakonodavstvima i one koji su smatrali da upravo različitost pravnih sistema traži da se njihovi pojmovi jedinstveno odrede na međunarodnoj razini;

— tvari na koje bi se konvencija odnosila: Niti se kod ovog pitanja nije moglo postići većinsko mišljenje. Izvjestan broj zemalja je bio da se »lista tvari« ograniči na najmanji mogući broj i to samo na one tvari koje mogu dovesti do incidenata sa štetama ogromnih razmjera. Druge su pak zemlje bile za vrlo široku primjenu konvencije te su predlagale da se konvencija primjenjuje na sve zahtjeve za naknadu štete od opasnih i štetnih tvari bez obzira na veličinu štete. Suglasnost je jedino postignuta oko stava da će Odbor za pomorsku sigurnost, bez obzira na to tko bude nadležan izraditi »listu tvari«, biti odgovoran za održavanje i periodično popunjavanje liste;

— pitanje upakiranih opasnih i štetnih tvari: diskusija nije dala gotovo nikakvog rezultata, međutim Odbor će nastaviti s radom na izradi teksta konvencije uz pretpostavku da se konvencija odnosi i na pakirane štetne i opasne tvari s tim da to ne prejudicira konačnu odluku Odbora o tom pitanju;

— otpaci i ostaci proizvoda: općenito je mišljenje da bi se konvencija trebala odnositi i na ovu vrstu tereta ako bi se, prema konvenciji, mogli smatrati štetnim i opasnim tvarima;

— oblik odgovornosti: prihvaćen je princip objektivne odgovornosti, međutim bitne su razlike u mišljenjima oko pitanja da li bi se konvencija trebala vezati na Konvenciju o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1976, ili ne.

2. Revizija Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974

U suglasju sa zaključkom Odbora usvojenim na 59. zasjedanju, drugo čitanje teksta izrađenog Nacrta protokola trebalo je samo »dotjerati« tekst za dostavljanje diplomatskoj konferenciji na usvajanje. Ali i pored toga, u raspravi o Nacrtu ponovo je bilo dotaknuto pitanje visine odgovornosti i broja ratifikacija potrebnih za stupanje Protokola na snagu. Tako je npr. veći broj država izjavio da bi u Protokolu visina iznosa ograničenja za smrt ili tjelesnu povredu od 100.000 SDR mogao biti samo minimum, a da bi iznos od 150.000 SDR bio prihvatljiv, posebno kada se uzme u obzir vrijeme potrebno za stupanje Protokola na snagu. Što se tiče iznosa ograničenja za štetu na vozilu, većina je sklona visini od 10.000 SDR, dok bi za ručnu (kabinsku) prtljagu ona iznosila između 2000 i 2500 SDR.

Najčešći prijedlozi o broju ratifikacija potrebnih za stupanje na snagu Protokola bili su četiri, pet i šest.

3. Ostala pitanja

Tajništvo IMO-a upoznao je članove Odbora s **pripremanjima za međunarodnu konferenciju o spašavanju** koja će se održati početkom travnja 1989. godine. Prema toj informaciji Konferencija će pored plenuma raditi i u četiri odbora s tim da se njihov broj može povećati. Odbor je također prihvatio i Pravila postupka koja je izradilo Tajništvo.

Nakon dulje diskusije, Odbor je konačno prihvatio tekst **Rezolucije o sudjelovanju u službenim istragama kod pomorskih nezgoda** (tekst je objavljen u dok. LEG. 60/12, dodatak 2. 20. X. 1988) a koji bi Skupština IMO-a trebala usvojiti na slijedećoj sjednici.

Program rada za razdoblje 1990/91. trebao bi prema zaključku Odbora uključiti, uz redovne sastanke, i jednotjednu diplomatsku konferenciju za usvajanje Protokola na Atensku konvenciju iz 1974, a koja će se održati početkom 1990. godine.

Također je jednoglasno zaključeno da je potrebno zatražiti još četiri dodatna tjedna u ovom dvogodištu za rad Međuvladine grupe stručnjaka za pomorske privilegije i hipoteke.

Pored HNS konvencije, u tom razdoblju će se raspravljati još i revizija Konvencije o građanskoj odgovornosti iz 1976, nacrt konvencije o priobalnim plutajućim napravama (offshore mobile craft) te zaustavljanje brodova.

Program rada i plan sastanaka u 1989. predviđa samo jedno zasjedanje Pravnog odbora, i to od 25. do 29. rujna 1989. budući da je prvi dio godine rezerviran za Diplomatsku konferenciju o spašavanju i šesto zasjedanje Međuvladine grupe stručnjaka za pomorske privilegije i hipoteke.

Na 61. zasjedanju Odbora glavna tema bit će izrada teksta buduće konvencije o odgovornosti za štetu prilikom prijevoza opasnih i štetnih tvari.

S u m m a r y :

60th SESSION OF THE IMO LEGAL COMMITTEE

The 60th session of the Legal committee was held at IMO Headquarters from 10 — 14 October 1988. The main item of the session was consideration of a possible convention on liability and compensation for damage caused by the carriage of hazardous and noxious substances by sea (HNS).