

Novi IMCO-ov Nacrt konvencije o ograničenju  
odgovornosti za pomorske tražbine

Na XXVIII zasjedanju Pravnog odbora Medjuvladine pomorske savjetodavne organizacije (IMCO) koje je održano u Londonu krajem prošle godine, donesen je novi Nacrt konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. Nacrt bi trebao biti podnesen na Diplomatskoj konferenciji u studenom 1976. Pitanja revizije Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. koja su pokrenuta u krilu Medjunarodnog pomorskog odbora (CMI), gdje i izradjen prvi Nacrt u Hamburgu 1974, dobila su nakon dugotrajnih rasprava svoju definitivnu formulaciju i na sastanku predstavnika vlada treba na njih dati i konačan odgovor. Objavljajući ovaj tekst Nacrta željeli bismo upoznati naše privredne krugove s novim problemima globalnog ograničenja odgovornosti u pomorstvu i potaknuti ih na opću raspravu koja bi pomogla jugoslavenskoj delegaciji da na Diplomatskoj konferenciji zauzme takva stajališta koja će biti odraz težnji naše pomorske privrede. U želji da olakšamo diskusiju o pojedinim pitanjima prilažemo i kratki komentar članova Nacrta koji je sačinjen na temelju izvještaja s posljednjeg zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a.

Komentar

Ad čl.1: Ovaj član polazi od toga da vlasnici pomorskih brodova i spasavatelji imaju pravo na ograničenje odgovornosti, a dalje se onda definiraju pojmovi brodovlasnika i spasavatelja. Pod brodovlasnikom se u Konvenciji podrazumijeva vlasnik, naručitelj u brodarskom ugovoru (charterer), poslovodja broda i brodar pomorskog broda, a pod spasavateljem svaka osoba koja pruža usluge u izravnoj vezi s operacijama spasavanja. Ako se tražbine na koje se ograničenje odnosi mogu upraviti protiv osoba za koje odgovaraju brodovlasnik ili spasavatelj (tako kako su netom definirani), te osobe su ovlaštene da se posluže ograničenjem odgovornosti iz Konvencije. Odgovornost brodovlasnika uključuje i odgovornost koja slijedi iz tužbe upravljenje prema brodu kao stvari (tužba in rem i francuska odgovornost "pour la garde de la chose inanimée" iz čl.1384. Code civil). Osiguratelj odgovornosti za tražbine koje su podvrнутne ograničenju odgovornosti ovlašten je da se posluži blagodatima ove Konvencije kao i sam osiguranik. Konačno pozivanje na ograničenje odgovornosti ne

znači i priznanje odgovornosti.

Nije prihvaćen prijedlog da se posebno naglasi da piloti, i onda kada oni prema odnosnom nacionalnom pravu nisu osobe kojima se brodovlasnik služi ("servants"), mogu ograničiti svoju odgovornost, u slučaju da je takva za njih nastupila, po istom kriteriju kao i brodovlasnik. Delegacija Švedske koja je smatrala da bi odredbu o pilotima trebalo unijeti u čl.1. ili barem u rezerve na kraju Konvencije, izjavila je da nije zadovoljna sa stilizacijom sadašnjeg teksta. Također je odbačen prijedlog Francuske da se spasavatelj definira kao profesionalan ili običan.

Ad čl.2: U ovom članu nabrojene su tražbine koje će biti podvrgnute ograničenju odgovornosti. U šest točaka se te tražbine pojedinačno navode. Nije prihvaćen francuski prijedlog da se prestilizira taj stavak, odnosno da ga se pojmovno približi kontinentalnoj evropskoj pravnoj tehničici. Tako su ostali pojedinačni nabrojeni zahtjevi za naknadu štete iz tjelesnih i materijalnih šteta koje nastanu na brodu u direktnoj vezi s iskorištavanjem broda ili spasavanjem broda. U te zahtjeve uključuju se i štete lučkim napravama i plovnim putovima. Dalje dolaze i zahtjevi za štete iz zakašnjenja u prijevozu tereta, putnika ili njihove prtljage na brodu. U vezi s tim bilo je prijedloga da se štete iz zakašnjenja ne spominju izravno, jer ni u sadanjoj stilizaciji Haških pravila nisu štete od zakašnjenja obuhvaćene, a one se ni ne spominju u Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika iz 1974. Ipak, većina delegata je smatrala da zbog nacionalnih zakonodavstava koja predvidjaju i naknadu za takove vrsti šteta treba takve tražbine izričito imenovati. Dalje je zadržan propis da su ograničenju podvrgnute i tražbine koje slijede iz povrede prava koja nisu na ugovoru osnovana, a koje povrede nastanu u izravnoj vezi s iskorištavanjem broda ili spasavanjem. Dalje se navode tražbine u vezi s vadjenjem, uklanjanjem ili uništenjem podrtina kao tereta na njima, kao i u vezi s mjerama poduzetima sa strane dužnika da izbjegne ili smanji učinjenu štetu.

Stavak 2. ovog člana prestiliziran je prema francuskom prijedlogu pa se umjesto riječi "doprinos" ("contribution") izričito navodi regres, pa se tako ograničenje primjenjuje na spomenute tražbine bez obzira na to da li se zahtjev ističe u obliku regresa ili kao naknada štete na temelju nekog ugovora ili bilo kako drukčije. Iako su neki delegati smatrali da treba podržati prijedlog Liberije kojim se izričito određuje da se nikakvim ugovornim odredbama ne može nitko cvlastiti da se odrekne blagodati ograničenja odgovornosti, odgovarajuća odredba nije prihvaćena.

Ad čl.3: U ovom članu se određuje da se odgovornost ne može ograničiti za slijedeće tražbine: a) tražbine za spasavanje i doprinos u zajedničku avariju; tražbine obuhvaćene Medjunarodnom konvencijom o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja naftom od 1969. ili domaćeg zakonodavstva koje uvodi tu konvenciju; tražbine prema poduzetniku nuklearnog broda u vezi sa štetom nastalom od nuklearne nezgode, a u vezi s nuklearnim gorivom, proizvodima i otpacima s takvog broda; tražbine službenika brodovlasnika ili spasavatelja koja prema pravu koje se primjenjuje na ugovor o zaposlenju nisu podvrgnute ograničenju ili su podvrgnute ograničenju na višu svotu.

Treba napomenuti da je prema Hamburškom nacrtu konvencije CMI-a bilo isključeno ograničenje odgovornosti za tražbine zbog tjelesnih šteta putnika. U medjuvremenu je pod okriljem IMCO-a donesena i Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage od 1974., koja predviđa posebnu per capita odgovornost vozara za tjelesne štete putnika koji se prevoze na temelju ugovora o prijevozu. Čl.19. upravo spomenute Atenske konvencije izričito zadržava na snazi sve odredbe medjunarodnih konvencija o ograničenju odgovornosti, ali to ne bi po sebi spriječavalo mogućnost da se zahtjevi iz tjelesnih šteta putnika isključe iz kruga tražbina za koje se može tražiti ograničenje odgovornosti. U Pravnom odboru IMCO-a je već na njegovom XXV zasjedanju iz popisa izuzetih tražbina od ograničenja ispuštena ona, koja se odnosi na tjelesne štete putnika. Kod toga se ostalo i na XXVIII zasjedanju, a posebno zbog toga, jer se željelo iz razloga mogućnosti pokrića na osigurateljnom tržištu ograničiti (plafonirati) odgovornost vozara na temelju Atenske konvencije. Oko toga je bila živa rasprava, a trebat će s obzirom na Diplomatsku konferenciju o tom pitanju zauzeti odredjeno stajalište.

Dalja značajna izmjena u Hamburškom predlošku sastoji se u tome, što više nema isključenja ograničenja odgovornosti za tražbine koje su podvrgnute medjunarodnim konvencijama ili domaćem zakonodavstvu u vezi s ograničenom ili neograničenom odgovornošću za nuklearne štete. Tom odredbom htjelo se spriječiti da brodari preuzimaju u redovnom prijevozu nuklearne materijale namijenjene kopnenim nuklearnim postrojenjima za koja postoji posebna odgovornost po atomskom pravu. Ipak švedski prijedlog da se te tražbine podvrgnu redovnom globalnom ograničenju odgovornosti bio je podržan od predstavnika Evropske komisije za nuklearnu energiju OECD-a i od većine delegata. Jugoslavija je bila medju šest delegacija koje su smatrале da tu odredbu treba zadržati u nacrtu konvencije ne stimulirajući

često nedovoljno kvalificirane pomorske vozare na takvu vrst vrlo lukrativnog prijevoza. To tim više što je Međunarodna konvencija o gradjanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnog materijala od 1971. stupila na snagu.

Ad čl.4: Ovim tekstrom se predvidja da odgovorna osoba gubi pravo na ograničenje svoje odgovornosti ako je šteta nastala iz njenog osobnog čina ili propusta učinjenog s namjerom da se takva šteta izazove ili bezobzirno ili sa znanjem da bi takva šteta mogla nastati. Ovoj stilizaciji preuzetoj iz niza medjunarodnih konvencija dodane su još na kraju u zagradama riječi "ili u slučaju njegove grube nepažnje".

Dugotrajna rasprava o ovom pitanju kretala se oko osigurljivosti visine ograničene odgovornosti u vezi sa čl.6, kao i oko toga da ne bi lako dolazilo do prebijanja granice osigurljivosti.

Francuski prijedlog da se pravo na ograničenje odgovornosti izgubi i u slučaju kvalificirane (u gornjem smislu) krivnje osoba kojima se u svom poslovanju služi odgovorna osoba, odbijen je s uvjerljivom većinom.

Isto tako nije prihvaćen kanadsko-njemački prijedlog kojim se tražilo da se uvede ponovno gubitak ograničenja odgovornosti na temelju bilo koje osobne krivnje (poznati "actual fault or privity"), ali da se kod toga teret dokaže prebaciti na osobu koja napada pravo odgovorne osobe na ograničenje odgovornosti. Velikom većinom je takav tekst odbijen i to upravo stoga što je dikcija iz Konvencije od 1957. različito tumačena u autentičnim engleskim i francuskim tekstovima.

Ad čl.5: Rješenje iz Konvencije od 1957. zadržano je u ovom pitanju, pa u slučaju kada iz dogadjaja nastanu zahtjevi i protuzahhtjevi koji su podvrgnuti ograničenju odgovornosti, oni se najprije prebijaju, a na ostatak se primjenjuje ograničenje odgovornosti iz Konvencije. O ovom članu nije bilo diskusije jer je ovo rješenje bilo svestrano prihvaćeno od početka rada na novom nacrtu konvencije.

Ad čl.6. i 7: Oko ovih članova je vodjena najduža rasprava. Raspravljaljalo se o tome da li treba tražbine putnika tretirati različito od tražbina za ostale tjelesne štete, tj. da li treba osnovati poseban fond za putničke tražbine. Iako je bilo delegacija koje su smatrali da ne bi trebalo praviti razliku izmedju putnika i ostalih osoba

kada se radi o tjelesnim štetama, ipak je prevladalo shvaćanje da to treba učiniti, kako bi se ovoj revidiranoj konvenciji dao što širi domet. Na temelju takvog shvaćanja uvršten je u Nacrt konvencije novi čl.7, koji nema uzorka u Konvenciji od 1957.

Raspravljaljalo se nadalje u načelu o tome da li treba predviđjeti bilo kakav prioritet medju tražbinama, tj. izmedju tjelesnih i materijalnih šteta, kao i medju pojediniim vrstama materijalnih šteta. Francuski je prijedlog išao u pravcu da se za štete na lučkim napravama i za uklanjanje podrtina predviđi prednost u namirivanju pred ostalim materijalnim štetama. U vezi s tim pitanjem se raspravljaljalo i o tome da li treba osnovati posebne fondove za tjelesne i materijalne štete i da li treba dozvoliti prelijevanje između tih fondova (kao u Konvenciji od 1957) u jednom pravcu ili u oba pravca. Budući da nije postignuta većinska suglasnost za bilo koje od tih rješenja, predviđena je alternativa čl.6.

Pitanje kriterija prema kojem bi se osnovao fond ograničenja odgovornosti također je bilo na široko raspravljanje, pa se predlagalo da se s jedne strane prihvati kriterij osnovan na tonuži broda, ali s određenim plafonom odgovornosti koji bi bio zavisan od kapaciteta tržišta osiguranja. Uz gornju granicu mnoge su delegacije smatralе da treba fiksirati i donju granicu, odnosno minimum tonuže prihvatljiv za male brodove. U odnosu na putnike rasprava se kretala oko toga da li treba i kod njih zadržati kriterij tonuže ili pak treba uzeti kao kriterij kapacitet broda za prijevoz putnika. Konačno je zaključeno da treba kombinirati oba ova kriterija.

Konačni tekst čl.6. ima dvije varijante. Prema prvoj, osnovnoj varijanti, osniva se jedinstven fond za materijalne i tjelesne štete (koje nisu pričinjene putnicima), a koji se izračunava na taj način da se neutvrdjenim brojem množi broj tona do odredjene granice, a drugim isto tako neutvrdjenim brojem, no manjim od prvog, množe tone koje prelaze spomenutu granicu tonuže. Ovo je učinjeno, jer je postojao consensus da se kod vrlo velikih brodova mora predviđjeti degresivna granica odgovornosti. U st.2, čl.6. predviđa se razdioba fonda. U tome postoji dvije varijante. Prema prvoj (većinskoj i osnovnoj) prioritete bi u tom jedinstvenom fondu imale tražbine za tjelesne štete, a tek kada se one u potpunosti namire ostatak bi se dijelio između materijalnih šteta odnosno tražbina. Druga varijanta, koja je kao alternativa čl.6. predložena od delegacije V. Britanije, predviđa (kao i Konvencija od 1957) dva fonda

od kojih je jedan namijenjen tjelesnim, a drugi svim ostalim štetama. Iznosi se predviđaju i opet slovima, ali različitim za jedan i drugi fond, jer bi, vjerojatno, zamisao bila da odnos dvaju fondova bude analogan onome u Konvenciji od 1957, samo znatno povišen u pogledu visine. Zanimljivo je da od Pravnog odbora nije prihvaćena kao treća varijanta sugestija francuske delegacije da se dozvoli državama ugovornicama da svojim nacionalnim zakonima odrede prioritet tražbina za štete lučkim napravama i za podizanje podrtina pred ostalim tražbinama za materijalne štete.

U st.3. predviđa se granica odgovornosti za spasavatelja koji ne vrši operacije spasavanja s nekog broda tako da se visina te granice odgovornosti računa prema tonaži spasavanog broda, ali ne ispod određenog minimuma ni preko određenog maksimuma (za sada određenog samo slovima). Ovo je pitanje iskrasnulo uslijed engleske presude u slučaju "Toho Maru" (1971), a koje načelo i V.Britanija želi napustiti. Prema spomenutom slučaju spasavatelj koji nije djelovao s broda, odgovarao je neograničeno. Rješenje u st.3. daje mu pravo na ograničenje odgovornosti, ali je u vezi s time izneseno da bi se to pitanje moglo postaviti i drugičije, pa se tako isticalo da postoje mogućnosti da takvo načelo nametne spasavatelju nerazmjerno visoku granicu odgovornosti (kao npr. kada bi s helikoptera spašavao brod visoke tonaže). Međutim se velika većina suglasila s rješenjem kakvo je dano u ovom stavku.

Zadržan je prijedlog CMI-a da se neto tonaža računa prema odredbama Medjunarodne konvencije o mjerenu tonaže od 1969. Isticalo se da se već primjenom te Konvencije kod većine brodova znatno povisuje granica odgovornosti.

U čl.7. predviđa se osnivanje posebnog fonda i to tako da se fond osniva prema kapacitetu broda za prijevoz putnika iz uvjerenja o sposobnosti odnosnog putničkog broda i da osnovni broj ne treba biti veći od onog pro capita iz Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem od 1974, no tako da ta odgovornost ne prelazi određeni broj (i opet označen slovom). Zahtjevi zbog gubitka života ili tjelesnih povreda koji ulaze u taj fond definirani su kao zahtjevi osoba prevoženih na brodu na temelju ugovora o prijevozu kao zahtjevi osoba koje s pristankom vozara prate vozila ili žive životinje prema ugovoru o prijevozu robe. Prema tome slijepi putnici ne ulaze u taj fond.

Prilikom raspravljanja o čl.6. i 7. spominjali su neki delegati i konkretnе brojeve koji su varirali od 50 pa

čak do 300% uvećavajući brojeve iz Konvencije od 1957. Takodjer je minimalna tonaža brodova varirala prema prijedlozima od 300 do 1500 tona, no ipak su sve konkretne svote ostavljene za Diplomatsku konferenciju. Naglašeno je medutim da će te svote zavisiti o tržištu osiguranja koje će davati pokriće za takvu odgovornost i koje prema sadašnjim procjenama može podmiriti svotu od 100,000.000.- dolara po brodu i nezgodi. Medutim predviđa se da će na Diplomatskoj konferenciji jedna od glavnih teškoća biti upravo usklajivanje često puta vrlo različitih shvaćanja o granicama i svotama. Ipak Pravni odbor je smatrao da bez obzira koje granice odgovornosti budu postavljene u budućoj Konvenciji, te granice će trebati putem nekog dogovora povremeno revidirati i prilagodjavati ekonomskim uvjetima i mogućnostima tržišta osiguranja koje će davati podatke za takve periodične promjene.

Ad čl.8: Postoјao je consensus da Poincaré franak, tj. zlatna podloga, nije više podesni temelj kao obračunska jedinica za izračunavanje visine odgovornosti. Osnovne koncepcije pojedinih delegacija mogle su se svrstati u tri kategorije. U prvu ulaze države koje su članice Medjunarodnog monetarnog fonda i koje prihvataju Posebna prava vučenja (Special Drawing Rights SDR) kao obračunsку jedinicu. U drugu grupu ulaze države koje nisu članice Medjunarodnog monetarnog fonda, ali koje su izgleda spremne da na temelju nove jedinice SDR izvrše obračune u svoje nacionalne valute. Konačno, treću grupu čine države koje nisu članice Medjunarodnog monetarnog fonda, ali koje ne mogu prema svojim domaćim propisima prihvatiti SDR nego koje žele zadržati zlatnu podlogu kao obračunsку jedinicu. U prijedlozima su se nalazila i takva rješenja koja su bila prihvaćena od strane Medjunarodne željezničke unije (Bern) u kojoj su učlanjene i države članice Medjunarodnog monetarnog fonda, i takve koje to nisu, pa u kojoj je prihvaćena posebna obračunska jedinica (franak UIC) koji rezultira iz skupnosti izabranih valuta područja na kojem spomenuta Unija djeluje. Medutim, većina je delegata smatrala da takvo rješenje ne bi predstavljalo jedinstvenost obračunske jedinice kroz duže vremensko razdoblje. Drugi prijedlozi su išli u pravcu da bi se obračunska jedinica utvrdila u krilu samog IMCO-a. Medutim, iako je Pravni odbor u načelu mogao prihvatiti to rješenje, svima je bilo jasno da bi to zahtijevalo komplikiran i skup postupak novoorganizirane administracije kojoj bi isključivo zadatak bio da tjedno i mjesечно obavještava zemlje članice o stanju i vrijednosti te nove IMCO-ve jedinice. Konačno je prihvaćen kompromisni prijedlog izradjen na temelju rješenja tzv. Montrealskog protokola izradjenog

na Diplomatskoj konferenciji u Montrealu u rujnu 1975. u reviziji Varšavske konvencije o zračnom prijevozu.

Tekst prema tome slijedi taj primjer i uvodi kao obračunsku jedinicu SDR za članice Medjunarodnog monetarnog fonda, a za države koje to nisu, a čije pravo dopušta računanje prema SDR, prihvata tu jedinicu, dok se za države kojima pravni poreci to ne dopuštaju ostavlja na snazi zlatni Poincaré franak.

Ad čl.9: Ovaj član rješava pitanja kumulacije zah-tjeva, s jedne strane u slučaju da se radi o ograničenju odgovornosti za putnike i s druge strane za sve ostale slučajevе, bilo da se radi o brodovima u redovnim slučajevima ili o takvima koji spasavaju pa i o osobama koje ne spasavaju brodova. Za sve te slučajevе predviđeno je da zahtjevi prema svim eventualno odgovornim osobama ne mogu biti u slučaju ograničenja odgovornosti podmireni sa svotama koje bi prelazile konvencijom odredjene granice odgovornosti. Smisleno ova odredba odgovara st.2, čl.6. in fine Konvencije od 1957, s time da je proširena i na spasavatelja koji ne spašava s broda, te da vodi računa o per capita ograničenju za putnike iz Atenske konvencije od 1974.

Ad čl.10: Ovaj član predviđa da se može ograničiti odgovornost i bez osnivanja fonda ograničenja odgovornosti, no međutim da države ugovornice pred čijim sudovima se pokreće postupak ograničenja odgovornosti mogu propisati da je pretpostavka za ograničenje odgovornosti obvezatno osnivanje fonda ograničene odgovornosti. U st.2. i 3. ovoga člana prepušta se postupak propisima domaćeg suda države ugovornice u kojoj se postupak vodi.

Ad čl.11: U ovom se članu propisuje da se fond mora osnovati s iznosima koji su odredjeni u čl.6. i 7. (tj. onima u kojima su postavljene granice odgovornosti) i to tako da se tome pribroje i kamati od dana dogadjaja do dana osnivanja fonda, a da ti iznosi moraju biti namjenski vezani samo za podmirenje upravo tražbina za koje se primjenjuje postupak ograničenja. Dalje se određuje da se može osnovati fond i s jamstvom koje dopušta zakonodavstvo države ugovornice u kojoj se fond osniva. Fond osnovan po jednoj od osoba ovlaštenih na ograničenje odgovornosti ili po njenom osiguratelu, djeluje i u korist svih ostalih osoba prema kojima bi se mogli istaći zahtjevi i koje mogu ograničiti svoju odgovornost iz tog dogadjaja.

U raspravi o tom članu spomenuto je samo da je na XXVII zasjedanju Pravnog odbora podnesen prijedlog

Australije o uvrštavanju novoga člana koji bi trebao detaljno regulirati priznanje stranih presuda. Delegacija DDR smatrala je da treba istaknuti da se i strane arbitražne odluke moraju izjednačiti sa stranim presudama. Svakako će to pitanje biti pokrenuto na Diplomatskoj konferenciji, ali će tada trebati uzeti u obzir da već postoje medjunarodne konvencije koje se odnose na strane presude i arbitražne odluke pa tekst ove Konvencije ne bi trebalo opterećivati s odredbama koje su već sadržane u drugim medjunarodnim instrumentima.

Ad čl.12: Bitno je sadržaj ovog člana analogan onome iz Konvencije od 1957. U njemu se naime određuje da se vjerovnici iz fonda razmjerno podmiruju prema iznosu svojih tražbina, da dužnik ili osiguratelj koji je podmirio neku od tih tražbina stupa na mjesto vjerovnika ( a i svaka druga osoba koja je podmirila tražbinu ako to dopušta nacionalno zakonodavstvo), a i da se u pologu imaju zadržati iznosi za koje se čini vjerovljatnim da bi dužnik mogao biti pozvan platiti ih kasnije. Međutim novo je u tom članu st.5. u kojem se daje pravo osobi odgovornoj po ovoj Konvenciji i ovlaštenoj na ograničenje odgovornosti, da sama sudjeluje u razdiobi fonda s ostalim vjerovnicima za one troškove i štete koje je imala kada je poduzimala dobrovoljno mjere za smanjivanje ili spriječavanje veće štete. Ovaj dodatak bio je predmet dugih rasprava, jer su neke delegacije (Kanada, SAD) smatrale da dužnost smanjivanja počinjene štete proizlazi iz općih pravnih načela, te da ne bi bilo umjesno da brodovlasnik koji već ima pogodnost ograničenja svoje odgovornosti još povrh toga i sam sudjeluje u razdiobi fonda za svoje vlastite izdatke i troškove. Nasuprot tome druge su delegacije (i naša) i CMI iznosile da odgovornost brodara ne mora uvijek biti bazirana na krivnji, a da se takvom odredbom osim toga podstiče aktivnost brodara na poduzimanju odredjenih mjera koje, ako su hitno i pravovremeno poduzete, mogu spriječiti znatno veću štetu. Osim toga naglašeno je da bi taj princip trebalo prihvati, jer je on već ugradjen u Konvenciju o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja naftom iz 1969. Ipak, Pravni odbor se složio da bi odgovorna osoba trebala sudjelovati samo u onom dijelu fonda (ili fondu) koji je namijenjen za materijalne tražbine, a ne u onom za tjelesne štete. Budući da još nije definitivno odlučeno (prema čl.6) da li će postojati jedan ili dva fonda, ovaj dio člana je stavljen u zagrade.

Ad čl.13: Ovaj član rješava pitanje, koje se rješavalo u čl.5. Konvencije od 1957. i u čl.11. prijedloga

CMI-a. Sadanji, u Pravnom odboru prihvaćeni tekst, određuje u st.1. da nakon osnutka fonda osoba koja je istakla svoj zahtjev prema fondu nije više ovlaštena u pogledu tog zahtjeva prema bilo kojoj imovini ostvarivati takav zahtjev. U st.2. se pak određuje da se svaka imovina, pa i brod, zahvaćena mjerama osiguranja u bilo kojoj državi ugovornici nakon što je fond ograničene odgovornosti osnovan, može biti oslobođena, a mora biti od svakog zahvata oslobođena u taksativno navedenim slučajevima. Tri od tih slučajeva su identični s onima iz Konvencije od 1957 (t.j. luka u kojoj se dogadjaj ostvario ili prva usputna luka iza dogadjaja; luka iskrcaja s obzirom na zahtjev za gubitak života i tjelesne povrede; luka iskrcaja za štete na teretu), a dodana je i država u kojoj je brod zaustavljen. Prijedlog CMI-a nije imao ovog kazuističnog nabranjanja, nego je generalnu normu o tome da se nakon osnivanja fonda u jednoj državi svagdje ima oslobođiti imovina zahvaćena mjerama osiguranja za zahtjeve koji se moraju namiriti iz fonda.

Posljednji 3.stav nacrta Pravnog odbora analogan je odredbama kako Konvencije od 1957, tako i prijedloga CMI-a, naime, da odredbe ovog člana vrijede samo onda ako tužitelj ima pristup суду kod kojega je položen fond i ako je fond stvarno raspoloživ za namirenje njegova zahtjeva.

Valjalo bi u vezi sa zauzimanjem stava raspraviti da li bi u konačnom tekstu buduće konvencije bila bolja opća klauzula kao u prijedlogu CMI-a ili pak kazuistična koja je naišla na šиру podršku u okviru Pravnog odbora.

Ad čl.14: Radi se zapravo samo o primjeni postupovnih pravila, pa se u tom članu, za koji su neke delegacije smatrале da bi trebao ući u finalne klauzule, određuje samo to da se postupak za osnivanje i razdiobu fonda ravna prema pravu države ugovornice u kojoj je osnovan.

Ad čl.15: St.1. postavlja opće načelo da se Konvencija primjenjuje kao lex fori, tj. na sve brodove i sve tražbine za koje se osniva fond ograničenja odgovornosti u nekoj državi. Međutim, države ugovornice su ovlaštene da isključe od primjene Konvencije ako se radi o osobi koja nema svoje redovito boravište u nekoj državi ugovornici ili nema svoj glavni poslovni nastan u jednoj državi ugovornici ili ako brod zbog kojeg se poziva na ograničenje odgovornosti ne vije zastavu jedne od država ugovornica. Ovo načelo je bilo nespornc. Međutim, duga rasprava se vodila koje bi vrste plovila trebalo isključiti od primjene Konvencije, a koje brodove bi trebalo uključiti, no prema nacionalnom primjenljivom pravu.

Nacrt konvencije predviđa da se ne primjenjuje na lebdjelice (air-cushion vehicles) i na ploveće platforme koje se upotrebljavaju za istraživanje ili iskorištavanje prirodnih bogatstava podmorja (sea-bed).

Domaćem bi se pravu prepustilo da samo odredi sistem ograničenja odgovornosti za brodove koji su namijenjeni za plovidbu unutrašnjim plovnim putovima, zatim za brodove za razonodu manje od 20 tona i ribarske brodove manje od isto tako 20 tona. Na taj način bi nacionalno zakonodavstvo svake države ugovornice trebalo uključivati odnosno isključivati brodove navedenih karakteristika od primjene Konvencije.

Jasno je da je ovo pitanje od posebnog interesa za svaku pojedinu zemlju, a posebno i za Jugoslaviju, pa će mu prema tome trebati pokloniti odredjenu pažnju.

Iako nije našlo odraza u tekstu Nacrta konvencije, u prethodnim izvještajima razmatran je problem dokaza o finansijskom osiguranju ograničene odgovornosti. Delegacija SAD-a je istakla da će to pitanje ponovo pokrenuti na Diplomatskoj konferenciji, jer smatra da bi buduća konvencija trebala sadržavati odredbu o dokazu financijskog pokrića ograničene odgovornosti, jer bi u protivnom slučaju države mogle u svojim domaćim zakonodavstvima svaka posebno regulirati taj problem, što bi prema mišljenju delegacije SAD-a znatno umanjilo unifikatorni učinak konvencije. Većina delegacija je smatrala da je to teško ostvarivo u praksi i da upravo sistem obveznog osiguranja Konvencije o gradjanskoj odgovornosti za zagonjenja naftom od 1969. pokazuje kako je tegobno postići u praksi efikasno djelovanje jedne jedinstvene multilateralne obavezne sheme osiguranja.

I ovo pitanje će zahtijevati pripremu stava za Diplomatsku konferenciju s posebnim naglaskom na organizaciju takvog osiguranja.

V.F.