

NACRTI NOVIH MEDJUNARODNIH SPORAZUMA  
PRED PRAVNIM ODBOROM IMCO-a

---

Izvještaj sa XXXVII zasjedanja Pravnog odbora  
Medjuvladine pomorske savjetodavne  
organizacije (IMCO)

Pravni odbor Medjuvladine pomorske savjetodavne organizacije (IMCO) održao je u Londonu od 20. do 24. XI 1978. svoje XXXVII zasjedanje. Na tom zasjedanju sudjelovali su predstavnici 30 država, predstavnici UN konferencije za trgovinu i razvoj (UNCTAD), Komisije Evropske zajednice (EEEC), Medjunarodnog instituta za unifikaciju privatnog prava (UNIDROIT) kao i predstavnici 10 medjunarodnih nevladinih organizacija.

Na dnevnom redu bile su medju ostalim i slijedeće teme:

- 1) Pravni problemi u vezi s katastrofom tankera "Amoco Cadiz";
- 2) Nacrt konvencije o odgovornosti i naknadi u vezi s prijevozom štetnih i opasnih materija morem.

Ad 1)

U općoj raspravi ponovno je pokrenuto pitanje povišenja granica odgovornosti za naknadu štete žrtvama u slučaju velikih šteta od zagađenja s tankera kao što je "Amoco Cadiz". Istaknuto je da je skupština Medjunarodnog fonda za naknadu štete od zagađivanja uljem na svom prvom zasjedanju u studenom 1978. odgodila donošenje odluke o povišenju naknade u slučaju takvih nezgoda. Naime povišenje odgovornosti Fonda zahtijevalo bi povišenje odgovornosti brodevlasnika, tj. brodova, da se ukloni nerazmjernost.

između odgovornosti tereta i odgovornosti broda. Bilo je primjedaba da su granice odgovornosti iz Konvencije o civilnoj odgovornosti iz 1969. bile određene tadašnjim mogućnostima osiguranja, a da su se u tom pogledu prilike znatno promjenile budući da danas postoje daleko veći kapaciteti tržišta osiguranja za pokriće takve odgovornosti. U tom pravcu bilo je sugestija da Pravni odbor IMCO-a ne raspravlja više o povišenju granica odgovornosti iz 1969, nego da to proslijedi Savjetu IMCO-a pa da se to pitanje riješi na Diplomatskoj konferenciji. Tome su se usprotivile neke delegacije smatrajući da bi revizija granica odgovornosti iz Konvencije 1969. i 1971. zahtijevala i pripreme studije o odnosu takvog povišenja na granice globalne odgovornosti u vezi s Medjunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. koja još nije stupila na snagu.

Opća rasprava nastavljena je zatim analizom iscrpnog izvještaja Sekretarijata Pravnog odbora pod naslovom "Zaštita obalne države od velikih pomorskih nezgoda". Pitanja postavljena u izvještaju obradivana su kronološki s događajima kako slijede u slučaju pomorske nezgode: obavještanje o nezgodi, intervencija obalne države, spasavanje i pomaganje, istražne radnje u vezi s nezgodom, i naknada za pretrpljenu štetu.

Što se tiče pitanja obavještanja (Reporting and notification) mnogi su delegati izjavili da u svojim nacionalnim pravima imaju odredbe koje s jedne strane propisuju postupak za brodove koji se približuju njihovim lukama, a s druge strane uređuju sistem ranih obavještanja o slučajevima nužde kao što su kvar na brodskim uređajima, vatra, rižici u vezi s plovidbom i zagađivanje koje je primjećeno s broda. Pravni odbor je zaključio da bi u određenim uvjetima trebalo predvidjeti obvezni sistem obavještanja, a

da bi pri tome trebao kao uzor uzeti čl.3. i Protokol I Medjunarodne konvencije o sprečavanju zagađivanja s brodova iz 1973. koja još nije stupila na snagu. Uz raspravu o pravnim pitanjima kada i gdje bi nastala za brod dužnost obavještanja, dodirnuti su pitanja koje točke dosežu granice nacionalne jurisdikcije i kako taj problem utječe na institut neškodljivog prolaska. U tom smislu je predstavnik Meksika (Vallarta, koji je inače i stalni delegat na III UN konferenciji o pravu mora i predsjednik njenog III Odbora) istakao da je obavještanje o svim nezgodama koje bi mogle ugroziti obalnu državu usko povezano s njezinim pravom na samoobranu i na izravnu intervenciju i poduzimanje mjera za spasavanje. Međutim, uočeno je da ukoliko se ustanovi obveza zapovjednika da obavještava obalnu državu o svim nenormalnim okolnostima na brodu, onda tu obvezu treba precizno formulirati. Zato je odlučeno da se u vezi s obveznim obavještanjem potraži savjet od tehničkih stručnjaka pa da se u tom pravcu uskladi rad s Pomorskim odborom za sigurnost (MSC) i s Odborom za zaštitu pomorske okoline (MEPC), Pododborom za sigurnost plovidbe i Ad hoc grupom za izradu priručnika protiv zagađivanja. Neke su delegacije smatrale da bi trebalo zapovjedniku zaprijetiti krivičnim sankcijama u slučaju da propusti obavijestiti obalnu državu. Druge su delegacije smatrale da bi zapovjedniku trebalo dati neku vrstu imuniteta od kaznenog progona i građanske odgovornosti ukoliko odmah obavijesti obalnu državu. Bilo je konačno delegacija koje su smatrale da je danas preuranjeno razgovarati o takvim mjerama. Na kraju rasprave o toj temi neke su delegacije predložile da bi IMCO trebao dobijati izvještaje o nezgodama u teritorijalnom moru i izvan njega i to po mogućnosti od obalne države i eventualno od države zastave broda.

U vezi s pitanjem intervencije obalne države i spasavanja i pomaganja na moru živo se raspravljalo o tome da li bi trebalo revidirati Medjunarodnu konvenciju o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgoda od zagadjivanja iz 1969. i da li su odredbe Konvencije o spasavanju i pomaganju na moru iz 1910. neprikladne za današnju upotrebu. U tom pravcu neke su delegacije podnijele i prijedloge prema kojima bi trebalo isključiti iz Konvencije od 1969. odredbu da mogućnost intervencije postoji samo u slučaju "teške i neposredne opasnosti" ("a grave and imminent danger") i zalagale se za rješenje da same obalne države procjenjuju od slučaja do slučaja da li neki nedostatak na brodu ugrožava sigurnost njihova teritorija. Zastupano je mišljenje da bi takva intervencija bila moguća i prema brodovima koji plove pod zastavom država koje nisu ugovornice iz Konvencije od 1969. Druge su delegacije iznosile argumente da bi takva izmjena Konvencije 1969. mogla dovesti do sasvim arbitrarnih odluka obalne države u vezi s nekim nedostatkom broda u prolasku. Takodjer je bilo primjedaba da Konvencija iz 1910. može odgovarati "normalnim" pomorskim nezgodama i tradicionalnim načinima spasavanja na temelju ugovora i na trošak brodovlasnika, dok slučajevi kao "Amoco Cadiz" zahtijevaju hitnu intervenciju medjunarodnog prava. Medjutim, neke su delegacije smatrale da čl.13. Konvencije iz 1910. predvidja operacije javnog spasavanja i da u tom pravcu ne bi trebalo mijenjati taj medjunarodni sporazum. Takodjer je istaknuto da često nesrazmjerni troškovi velikih operacija spasavanja i mala vrijednost spašenih stvari ne odgovaraju komercijalnom ugovornom spasavanju iz 1910. Jedna je delegacija (Australija) istakla da bi danas trebalo ustanoviti obvezu spasavanja i kada treba zaštititi ljudsku okolinu kao što je određeno u SOLAS konvenciji za ljudske živote. Medjutim, u svakom slučaju treba jasno ustanoviti okolnosti pod kojima nastaje rizik. U vezi s tim je

predstavnik Medjunarodnog pomorskog foruma za naftne kompanije (OFMF) obavijestio Pravni odbor da je standardni Lloydov obrazac ugovora "No cure no pay" koji se do sada primjenjivao u većini ugovora o spasavanju podvrgnut reviziji i da u skoro vrijeme treba očekivati njegove izmjene. Slično stajalište izneseno je u Dokumentu Leg.XXXVII/2/2 od 17.XI 1978. koji je Sekretarijatu Pravnog odbora podnijela Unija za medjunarodna spasavanja (ISU). Na kraju rasprave o toj temi rečeno je da bi valjalo izraditi studiju u kojoj bi se dao odgovor na pitanje na kome leži teret dokaza u slučaju spora zbog nepotrebne intervencije: da li na obalnoj državi da dokaže da je bila prisiljena intervenirati ili na državi zastave broda da je intervencija bila nepotrebna. Svakako će obalne države u budućnosti imati prilikom spasavanja daleko veću ulogu, pa će trebati razmotriti pitanje raspodjele rizika i troškova takvih operacija ako se bude radilo o spasavaocima profesionalcima ili privatnim brodovima koji vrše spasavanje po nalogu.

Rasprava o istražnim radnjama u vezi s nezgodom započela je intervencijom predstavnika Liberije koji je pročitao Rezoluciju IMCO-a (A 173/ES IV) donesenu još 1968. i naglasio da ona predviđa istražne radnje u velikim pomorskim nezgodama. Premda ta Rezolucija nije nikada obvezivala države članice ipak su u proteklom razdoblju od njezina donošenja do danas sve istražne radnje bile obavljane u tajnosti i medjunarodna zajednica nije nikada bila pouzdano informirana o katastrofalnim štetama od zagađivanja. Pravni odbor se složio da bi ta Rezolucija trebala biti ponovno razmotrena i da bi je trebalo uvrstiti u medjunarodnu konvenciju koja bi obvezivala države članice.

Tijekom raspravljanja delegacije Francuske, Kanade i Meksika podnijele su zajednički Dokument Leg.XXXVII/WP2/

Rev.1 pod naslovom "Osnovni principi" u kojoj su postavile slijedeća načela: 1) Pravo obalne države da intervenira izvan svojih teritorijalnih voda u slučaju neke pomorske nezgode u cilju zaštite svojih obala i interesa u smislu Konvencije od 1969. (o intervenciji) neotudjivo je pravo svake države priznato međunarodnim pravom običajnim i konvencionalnim; 2) Da bi obalna država mogla vršiti to svoje pravo intervencije bitno je da bude odmah obaviještena o nezgodi koja bi mogla ugroziti njene interese. Zato svi brodovi i svaka osoba koje znadu nešto o nezgodi trebaju o tome dati obavijest; 3) Čim obalna država sazna za nezgodu odmah odlučuje da li će vršiti svoje pravo intervencije. Kad donese odluku obalna država može naložiti svakom spasavaocu da pritekne u pomoć ukoliko je to tehnički moguće, a u cilju da se spriječi svako odlaganje spasavanja radi eventualnog sporazuma o nagradi. Spasavaoci koji su određeni za spasavanje imaju pravo na pravednu nagradu; 4) Kad sama država daje sredstva za spasavanje i pomaganje osigurati će nadzor nad čitavom akcijom spasavanja.

Naročito iscrpna rasprava vodila se oko oblika koji bi trebalo dati novim međunarodnim standardima. Neke su delegacije iznijele mišljenje da bi Konvencija od 1910. i njezin Protokol bili prikladni ukoliko se još odredi novi oblik ugovora o spasavanju, osnuju službe za obvezno spasavanje, odredi nagrada obveznim spasavaocima i izrade pravila prema kojima bi spasavaoci bili dužni zaštititi morsku okolinu. Neke su delegacije predlagale nadopunu Konvencije iz 1969. (o intervenciji) naročito njenih članova 1, 2 i 3 ili izradu protokola toj konvenciji. Kao alternativa reviziji postojećih konvencija bilo je i prijedloga da se izradi nova konvencija koja bi se isključivo bavila ovom problematikom. Neke su delegacije sugerirale da u okviru Konvencije 1969, koja prema njihovom mišljenju pruža dovoljno prostora obalnim državama da poduzmu mjere samozaštite, IMCO izradi

preporuke i slične neobvezne standarde pa da onda obalne države prenesu takve preporuke u svoje domaće pravo.

Zbog kratkoće vremena Pravni odbor se nije upuštao u raspravljanje o pitanju naknade štete nego je odlučio da s time započne slijedeće zasjedanje koje bude posvećeno ovom predmetu.

Ad 2)

Na XXXVI zasjedanju Pravnog odbora IMCO-a na kojem je započela opća rasprava o odgovornosti i naknadi u vezi s prijevozom štetnih i opasnih materija morem osnovana je radna grupa sastavljena od predstavnika Grčke, Nizozemske, Demokratske Republike Njemačke, Savezne Republike Njemačke, SAD i Švedske. Ta grupa je pod predsjedništvom R. Cletona (Nizozemska) izradila Nacrt konvencije. S obzirom na prethodne spomenute rasprave u Pravnom odboru Grupa je podnijela na ovom zasjedanju Nacrt konvencije s tri rješenja: prvo predviđa solidarnu odgovornost brodovlasnika i krcatelja, drugo, odgovornost brodovlasnika do granice predviđene u nacionalnom zakonodavstvu, a preko toga dodatnu odgovornost krcatelja i konačno treće, prema kojem za takve štete isključivo odgovara krcatelj.

Na temelju Nacrta s tri alternativna teksta smatralo se još preuranjenim donijeti konačni zaključak koja bi od te tri alternative bila najprihvatljivija. Neke su delegacije izrazile spremnost da prihvate bilo prvu bilo drugu alternativu, dok su se neke (među kojima Norveška i SSSR) izjasnile za drugu alternativu tvrdeći da je ona najekonomičnija. No bilo je i delegacija i predstavnika među osigurateljnim organizacijama koje su tvrdile da bi najekonomičniji bio sistem u kojem bi čitava odgovornost bila na brodovlasniku. Konačno su se neke delegacije izrazile u prilog III alternativni tvrdeći da rizici iz kojih proističe

odgovornost ne proizlaze iz pomorskog prijevoza, nego isključivo iz vlastite opasnosti tereta, pa bi za njih trebao odgovarati isključivo krcatelj. Takvom stajalištu bilo je prigovoreno da iz razloga pravednosti ne bi krcatelj smio biti isključivo odgovoran jer tijekom prijevoza nema nikakvu kontrolu nad materijalom. Što se tiče nuklearnog materijala za koji postoje takva rješenja smatra se, prema mišljenju kritičara takvog stajališta, da za to područje postoje specifični rizici zračenja koji nisu identični s rizicima drugih opasnih materijala. Osim toga, isključiva odgovornost krcatelja mogla bi izazvati u praksi velike teškoće ukoliko nekoliko vrsti tereta raznih krcatelja budu obuhvaćeni jednom nezgodom. Međutim, neke su delegacije izjavile da se ne mogu izjasniti za bilo koju od alternativa na sadašnjem stupnju razmatranja budući da se nije riješilo osnovno pitanje kakva će biti primjena konvencije, tj. da li će se odnositi samo na štete od zagađivanja ili i na štete od otrovnosti, eksplozije i vatre. Takodjer da se ne zna koji se tereti smatraju opasnim i kakvim tipovima brodova će se prevoziti (brodovima za rasuti ili za generalni teret). Zatim da je takodjer nepoznata količina i učestalost prijevoza takvih opasnih tereta morem. Budući da se rasprava o tome pitanju znatno otegnula odlučeno je da se sastavi upitnik o tome i da se pošalje tehničkim organima IMCO-a kao i državama članicama. U tu svrhu osnovana je radna grupa koja je sastavila slijedeći upitnik/<sup>tekst</sup> kojega zbog hitnosti i kratkoće vremena donosimo u slobodnom prijevodu:



Pitanja koja se podnose Odboru za zaštitu pomorske okoline i drugim tehničkim tijelima IMCO-a u vezi s mogućom izradom nove Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u vezi s prijevozom štetnih i opasnih materijala morem

---

### U v o d

1) Pravni odbor razmatra novu Konvenciju o odgovornosti za štete koje nastanu u vezi pomorskog prijevoza naročito opasnih materijala. Smatra se da u takvim slučajevima postojeći međunarodni sporazumi ne pružaju uvijek primjerenu naknadu.

2) Sada Pravni odbor razmatra slijedeću definiciju štete: "Šteta je gubitak života ili tjelesno oštećenje i gubitak ili oštećenje imovine prouzročeno izvan broda koji prevozi opasne materije, a koja nastane ili proizlazi iz jednog ili više specifičnih opasnih svojstava jednog ili više takvih materijala ili kombinacijom takvih materijala: "Šteta" uključuje i troškove mjera za sprečavanje štete kao i daljnji gubitak i štetu prouzročenu takvim mjerama."

3) Radi praktičnih i komercijalnih razloga trebalo bi suziti polje primjene konvencije. To bi se moglo učiniti primjenom režima odgovornosti na štete prouzročene vrlo malim brojem naročito opasnih materijala.

Štete od zagađenja -

4) U vezi sa zagađenjem ili štetom od trovanja (bilo u vodi ili u zraku) da li bi tehnička tijela mogla navesti 5-10 materijala

a) koji se prevoze kao rasuti teret

b) koji se prevoze u pakiranom obliku

a koje imaju sposobnost da prouzroče štete koje znatno prelaze granice odgovornosti osnovane Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Odgovor bi trebao uzeti u obzir kombinirano djelovanje

- 1) skrivenih opasnih kvaliteta materijala
- i 2) stupanj rizika koji se javlja u vezi s tim materijalima u pogledu prirode njihovog prijevoza morem (uključujući da li se prevoze u rasutom ili pakiranom stanju), učestalosti prijevoza morem i količine koje se prevoze morem.

Željelo bi se samo uključiti one materije koje predstavljaju visoki rizik masovnog zagađivanja/trovanja uzimajući u obzir sve faktore. Za sadašnje potrebe mogućnost šteta prouzročenih od dviju ili više vrsta materijala u međusobnoj kombinaciji ne bi trebalo uzimati u obzir.

Da li tehnički organi IMCO-a mogu dati pojedinsti o tipovima šteta koje mogu nastati od spomenutih materija.

Štete od vatre i/ili eksplozije -

5) Mogu li tehnička tijela IMCO-a sugerirati odgovore na pitanja postavljena u t.4 za zagađivanje također u odnosu na materijale koji predstavljaju visoki rizik za štete od vatre i/ili eksplozije.

Nakon rasprave o upravo iznesenom upitniku zaključeno je da delegati s obzirom na potrebnu hitnost odgovora i sporost preopterećenih tijela IMCO-a pokušaju naći odgovore u svojim zemljama od nadležnih organa.

Zatim se prešlo na detaljnu raspravu o definicijama predloženih u Nacrtu. Što se tiče definicije broda ona je preuzeta iz Konvencije 1969. (o građanskoj odgovornosti), pa su je neke delegacije smatrale preširokom jer bi se po njihovom mišljenju buduća Konvencija trebala odnositi na neke tipove brodova. Bilo je primjedaba da se Konvencija ne

bi trebala odnositi i na brodove koji izuzetno prevoze neko manje koletno opasnog tereta. Mnogi brodovi za generalni teret samo povremeno prevoze opasne terete pa bi prema mišljenju tih delegacija bilo teško da posebni režim odgovornosti po Konvenciji bude primijenjen na sve brodove. Među kategorije brodova koje bi trebalo uključiti u buduću Konvenciju valjalo bi, prema mišljenju nekih, uključiti i prazne tankere jer oni predstavljaju veliku opasnost radi eksplozije.

Kod definicije "osobe" Pravni odbor je došao do zaključka da ona treba u svoj pojam uključiti lokalne i lučke upravne organe. Kod definicije "vlasnika" vodila se živa rasprava o tome da li treba u definiciju unijeti pojam "bareboat charter" tj. našega broдача. Nakon mnogih oprečnih argumenata to pitanje je ostavljeno otvorenim. Definicija "krcatelja" dobrim se dijelom oslanja na Hamburška pravila. Da li će ona biti prihvaćena ili ne zavisit će u dobrim dijelom i od činjenice koja će od alternativa za nosioca odgovornosti prema Konvenciji biti prihvaćena.

Definicija "štete" izazvala je živu polemiku jer dok su neke delegacije tražile preciznije određenje pojma došlo su druge željele više uopćenu definiciju, a neke su smatrale da bi to trebalo prepustiti nacionalnom pravu. Zanimljivo je da definicija pokriva samo štete izvan broда, a ne one na samom broду, pri čemu su sastavljači Nacrta tražili uzor u nuklearnim konvencijama koje isključuju tzv. štete "in situ". Zbog toga su neke delegacije smatrale da bi trebale pravo na naknadu štete imati i osobe na broду koje nisu članovi posade.

Još je bilo raspravljanja da li treba zadržati razloge oslobodjenja odgovornosti koji su preuzeti iz Konvencije 1969. o gradjanskoj odgovornosti, pa su neki delegati sma-

trali da bi trebalo suziti te ekskulpacije i tako pooštriti odgovornost po uzoru na atomske konvencije. Nedostatak vremena nije dopuštao da se razvije daljnja diskusija o tome predmetu.

X X X

U vezi s daljnjim radnim programom sastanaka Pravnog odbora IMCO-a u 1979. zaključeno je da se XXXVIII zasjedanje od 19. do 23. veljače 1979. i XXXIX zasjedanje od 29. svibnja do 1. lipnja 1979. posvete raspravi o Nacrtu konvencije o odgovornosti i naknadi u vezi s prijevozom štetnih i opasnih materijala morem, a da se XL zasjedanje od 4. do 8. lipnja i XLI zasjedanje od 1. do 5. listopada 1979. posvete pravnoj problematici u vezi s katastrofom tankera "Amoco Cadiz".

V.F.