

V I J E S T I

IZ JUGOSLAVENSKOG UDRUZENJA

ZA POMORSKO PRAVO

XLV ZASJEDANJE PRAVNOG ODBORA MEDJUVLADINE  
POMORSKE SAVJETODAVNE ORGANIZACIJE /IMCO/

U Londonu je od 2. do 5. ožujka 1981. održano XLV zasjedanje Pravnog odbora Medjuvladine pomorske savjetodavne organizacije /IMCO/.

Zasjedanju su prisustvovala delegacije Argentine, Australije, Belgije, Brazila, Čilea, Danske, Demokratske Republike Njemačke, Finske, Francuske, Gane, Grčke, Indije, Italije, Japana, Kanade, Kine, Kube, Liberije, Malezije, Meksika, Nizozemske, Norveške, Paname, Poljske, Rumunjske, SAD-a, SSSR-a, Španjolske, Švedske, Ujedinjenog Kraljevstva, Urugvaja, Venezuele, Zaira i Jugoslavije.

Prisutni su bili i predstavnici:

- Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj /OECD/
- Komisije evropske ekonomske zajednice /EEC/
- Medjunarodnog udruženja za izjednačenje privatnog prava /UNIDROIT/
- Medjunarodnog fonda za naknadu štete od zagadjivanja naftom /IOPC FUND/
- Arapske pomorske federacije /AFS/
- Medjunarodne pomorske komore /ICS/
- Latinskoameričkog brodarskog udruženja /LLSA/
- Medjunarodne unije pomorskog osiguranja /IUMI/
- Medjunarodne federacije vlasnika tankera za zagadjenje /IICOPT/
- Medjunarodne konfederacije slobodnih sindikata /ICFPU/
- Evropskog savjeta federacija kemijskih tvornica /CEFIC/
- Medjunarodnog pomorskog foruma petrolejskih kompanija /OCIMF/
- Medjunarodnog udruženja poduzetnika osiguranja i reosiguranja /BIIPAR/

- Medjunarodne grupe udruženja P & I klubova /P AND I/
- Palestinske oslobodilačke organizacije /PLO/

Jugoslavenska delegacija prisustvovala je zasjedanju u sastavu Vojislav Borčić, pravni savjetnik "Jadro-agenta" Rijeka i tajnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo, Petar Crnica, direktor Općeg sektora "Jugotankera" Zadar i predstavnik Zajednice brodara SFRJ i Josip Jakšić, šef/"Jugoregistra" Split.  
pravne službe

Zasjedanje je otvorio glavni tajnik IMCO-a Shrivastava, a predsjedavao je F.L. Wiswall junior /Liberija/.

Na početnoj sjednici prihvaćen je predloženi dnevni red:

1. Rasprava o nacrtu članova Konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem.
2. Program rada Pravnog odbora za dvogodišnje razdoblje 1981/1982.
3. Razno.
4. Izvještaj Pravnog odbora Savjetu.

Zadržat ćemo se posebno na razmatranju nacрта Konvencije o odgovornosti i naknadi štete pri prijevozu štetnih i opasnih tvari morem.

Suglasno zaključku na XLIV zasjedanju nastavljena je diskusija neraspravljenih pitanja.

U prvom redu raspravljene su neke definicije sadržane u članu 1. nacрта Konvencije, a na inicijativu Danske, Francuske i Ujedinjenog Kraljevstva, pa su djelomice izmijenjene definicije "preventivnih mjera" koje se poduzimaju nakon štetnog događaja ili prije nastanka štete, te je prihvaćeno da se takvim mjerama imaju smatrati sve one koje su poduzete radi preveniranja ili smanjenja štete i definicija "nezgode".

Odbijen je prijedlog Medjunarodnog pomorskog foruma petrolejskih kompanija za izmjenu definicije "prijevoza morem".

Nakon toga nastavljeno je rad prekinut na XLIV zasjedanju raspravom o članu 6. koji ima tri alternative. Veći broj delegacija pokazao je sklonost prema drugoj alternativni ali ako se ova prihvati stvorit će se dva različita sustava ograničenja odgovornosti: jedan koji će vrijediti za potpisnice nove Konvencije, a koje su članice Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine od 1976, i drugi za one potpisnice nove Konvencije koje nisu članice Konvencije od 1976.

U predložku bili bi unijeti iznosi ograničenja koji odgovaraju onima Konvencije od 1976.

U vezi sa članom 6. D ponovo je otvorena dilema njegova mjesta u Konvenciji jer većina članica smatra da prema sadržaju spada u finalne klauzule. Svakako glasovi država koje smatraju neoportunim prizivanje ove norme na Medjunarodnu konvenciju o ograničenju odgovornosti vlasnika<sup>oo</sup> morskih brodova iz 1957. dobili su opću podršku, pa treba očekivati da će se konvencija eventualno pozivati samo na Konvenciju od 1976.

Rasprava je nastavljena razmatranjem člana 7. koji govori o odgovornosti krcatelja.

U tom kontekstu ponovljena su ranija stajališta:

- da se radi o specifičnoj odgovornosti krcatelja,
- da se ta odgovornost može podudarati i razlikovati od odgovornosti proizvođača,
- da se postavlja pitanje ograničenja odgovornosti za agente i službenike krcatelja.

Pri tome neki smatraju da je nacrt ovog člana strogo slijedio sustav Medjunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti o zagadjenju uljem od 1969. i onoj o odgovaranjućem Fondu iz 1971. Iskazana su mišljenja protiv i za odgovornost krcatelja. Predloženo je štoviše da se cijela odredba člana 7. ostavi za kasnije rješavanje, ali to nije prihvaćeno.

Prijedlog Nizozemske, da se tom članu dodaju dva nova stava koji će predvidjeti odgovornost više krcatelja, prihvaćen je od Pravnog odbora, tako da se nalaze u "pročišćenom" nacrtu Konvencije koji je izradjen kao prijedlog za budući rad.

O problemu ograničenja odgovornosti krcatelja /član 8/ vodjena je dugotrajna diskusija koje se može sažeti kako slijedi:

U prvom redu Francuska je istakla da bi valjalo dati prioritet osobnim štetama u odnosu na materijalne, što su podržali Nizozemska, Ujedinjeno Kraljevstvo i DR Njemačka. Grčka je imala određene rezerve, dok Švedska nije sigurna da li će osobne štete biti prioritetne, jer u većini slučajeva iz nezgoda koje su predmetom reguliranja Konvencije dogodit će se upravo materijalne štete.

U izmijenjenom tekstu unijet je prioritet osobnih šteta pred materijalnim, jer je ova prednost dobila punu podršku svih članova Pravnog odbora.

Što se tiče samog iznosa ograničenja odgovornosti data je alternativa II na stav 1, člana 8. koja predviđa četiri razreda iznosa ograničenja ovisno o količini ukrcanog tereta. Naime, problem koji je postavljen je u stupnju opasnosti koji zavisi u pravilu od količine ukrcanog tereta.

Bilo je i prijedloga da ograničenje odgovornosti bude više za male količine tereta, a da se smanjuje povećanjem tereta.

Prihvaćen je prijedlog nekih zemalja da se krcatelj ne bi mogao pozivati na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta posljedica njegovog osobnog čina ili propusta, namjerno ili sa znanjem da može doći do štete, uključujući njegov propust da obavijesti brodovlasnika o opasnim svojstvima stvari.

Francuska je istakla da ništa ne bi trebalo spriječiti brodara pri osnivanju fonda za ograničenje odgovornosti u jednoj zemlji ugovornici, a krcatelja u drugoj, a da pri tome sudovi obiju zemalja budu nadležni za rješavanje eventualnog spora. S takvim se stavom nije složila Italija.

U raspravi u vezi sa članom 9, o ograničenju odgovornosti krcatelja, Francuska je inzistirala da se u tekst odredbe doda da se ta norma odnosi isključivo na prijevoz morem.

Delegacija DR Njemačke je pritom napomenula već ranije istaknuto stajalište da se takva pitanja mogu i moraju riješiti u početku, u dijelu koji govori o definicijama.

Francuska je zapravo željela da se riječ "nezgoda" zamijeni riječima "prijevoz morem", tako da bi polje primjene Konvencije bilo točno označeno.

Zaključak je bio da se problem ipak ispita prilikom analize definicija.

S obzirom da je pitanje obračunske jedinice praktički riješeno konsenzusom u novijim međunarodnim unifikacijskim instrumentima, Pravni odbor nije se uopće zaustavio na razmatranju člana 10. Konvencije jer su predložena rješenja istovjetna s današnjim tendencijama izjednačavanja pomorskog i saobraćajnog prava.

Veća je pažnja posvećena obveznom osiguranju brodovlasnika koje je predviđeno u članu 11. Pri raspravi o tom članu Liberija je izložila svoj pismeni prijedlog prema kojemu bi obvezno osiguranje trebalo proširiti i na "managere" broda.

Mada je sasvim jasno što je ponukalo Liberiju na takav prijedlog, neke delegacije, posebno Francuska, tražile su obrazloženje takvog prijedloga. Pokušaj odgovora liberijske delegacije je bio da rukovodjenje broda ovisi o "manageru", ali niti jedna delegacija nije prihvatila liberijski prijedlog, pa je diskusija vođena o prijedlogu člana 11. kakav je sadržan u ispravi Leg. XLIV/2 anex 1. str.13.

Delegacija Ujedinjenog Kraljevstva predložila je harmonizaciju predložene norme s Konvencijom o građanskoj odgovornosti od 1969. I usprkos različitih stavova iskazanih od osigurateljskih organizacija, i njihovih dilema koje se pojavljuju u toj materiji, ranija je verzija nacрта Konvencije praktički u cijelosti sadržana.

Što se obveznog osiguranja krcatelja tiče, rasprava je počela razmatranjem prijedloga Francuske o odgovornosti krcatelja u vezi s količinom ukrcanih stvari /isprava Leg. XLIV/2 anex 2/ - Francuska smatra da bi trebalo da se u certifikatu predviđenom u stavu 3, člana 11. A Konvencije, a koji sadrži podatke o brodu, o sjedištu osiguravnika, podatke potrebne za identifikaciju tereta, vrstu

osiguranja, ime i sjedište osiguratelja i trajanje osiguranja, doda količina tereta koji se prevozi. Naime, u podacima za identifikaciju tereta riječ je samo o ostalim elementima koji opisuju teret bez naznake količine. Prijedlog nije prihvaćen.

Napredak je postignut u točki koja predviđa da se pored podatka o imenu i sjedištu osiguratelja, ili druge osobe koja pruža osiguranje, brišu riječi koje se odnose na mjesto gdje je osiguranje izvršeno ili pruženo.

U pogledu certifikata o osiguranju koji je predviđen u članu 11. B SR Njemačka predložila je izmjenu teksta, koji predviđa da će certifikate za krcateljevu odgovornost prihvatiti sve države ugovornice, ako je certifikat izdala država predviđena u članu 11. A koji govori o obveznom osiguranju krcatelja.

Izvršena je manja izmjena prema kojoj se predviđa da takvi certifikati budu prihvaćeni u "svim" državama ugovornicama umjesto u "ostalim" državama ugovornicama. U istom članu predložene su sitnije izmjene koje su unijete u pročišćeni tekst.

Posljednji član o kome se raspravljalo bio je član 11. C, koji razmatra problem recepcije odredaba Konvencije u nacionalno pravo. O ovom problemu se diskutiralo u svjetlu primjene Konvencije o građanskoj odgovornosti iz 1969. Zaključeno je da se u prvom stavu predvidi da se Konvencija odnosi na brodare država mjesta upisa broda, a ne zastave broda kao što je bilo ranije u nacrtu. Smatra se da ovakve izmjena pogoduje pravnoj sigurnosti treće osobe u dobroj vjeri.

Budući da je na samom početku zasjedanja bilo zaključeno da će neslužbena radna grupa tehničkih eksperata nastaviti svoj rad, zbog nedostatka vremena prekinuto je daljnje razmatranje nacrtu Konvencije i prišlo se izvještaju tehničkih stručnjaka.

Grupa stručnjaka Danske, Finske, Francuske, SR Njemačke, Grčke, Liberije, Japana, Nizozemske, SAD-a i Ujedinjenog Kraljevstva, kojima su bili pridruženi predstavnici CEFIC-a i ICS-a, sastali su se između 2. i 4. ožujka 1981. i predali svoj izvještaj.

U izvještaju se ponavlja ranija teza da opasnosti od požara i eksplozije praznih tankera ne bi trebale

imati mjesta u Konvenciji, posebno imajući u vidu nove standarde sigurnosti predviđene u Protokolu SOLAS Konvencije iz 1978.

Stručnjaci su stavili rezervu, da bi, ako Pravni odbor zaključi unijeti takve odredbe u Konvenciju, bilo moguće odrediti granice opasnosti praznih tankera koji prevoze ili su prevozili naftu, ali da bi to bilo vrlo teško predvidjeti za ostale tvari.

Ponovnim predmetom razmatranja grupe stručnjaka bilo je pitanje pakiranog tereta koji je podložan eksplozijama "en masse".

Pri tome je ponovljeno stajalište da je, iako neki pakirani tereti mogu u većim količinama eksplodirati, teško odrediti koje su to količine, koji su to tereti i da zapravo njihovo unošenje u Konvenciju može komplicirati i otežati njeno donošenje.

Konačno, stručnjaci su izjavili da je gotovo nemoguće nabrojiti terete inače opasne u pakiranom obliku, ali su izrazili spremnost preispitati stvar ako Pravni odbor zauzme stajalište da će se Konvencija odnositi i na prijevoz takvih tvari a ne samo rasutog tereta.

Grupa stručnjaka smatra da bi trebala nastaviti radom po mogućnosti na XLVI zasjedanju.

Italija smatra da treba napraviti nacrt Konvencije koji bi pokrивao sve opasne terete. Pritom potcrtava da treba voditi računa o pravu mora koje će se primjenjivati i na poluzatvorena mora kao što je Sredozemno. Smatra da pakirane tvari moraju biti obuhvaćene Konvencijom i ističe kao i ranije primjere našeg "CAVALLA" i grčkog broda "KLEARCOS".

Francuska takodjer smatra da se može sastaviti lista pojedinih tvari koje su opasne, iako se ne radi o rasutom teretu. Zaključeno je da Pravni odbor mora donijeti političke odluke u pravcu davanja uputa tehničkim ekspertima, pa je prihvaćen prijedlog da se sastanu na XLVI zasjedanju.

U vezi s ostalim točkama dnevnog reda Pravni je odbor zaključio da je posao na nacrtu Konvencije o prijevozu štetnih i opasnih tvari dosta napredovao i da bi



mogao biti predmetom razmatranja na Diplomatskoj konferenciji u studenom 1982.

Zato je zaključeno da bi u početku 1982. trebalo održati dva uzastopna zasjedanja Pravnog odbora u trajanju od dva tjedna. Orijentacijski, razdoblje kada bi se ti sastanci održali bilo bi od 22. veljače do 5. ožujka 1982, s time da bi najmanje pet punih dana bilo posvećeno Konvenciji o prijevozu opasnih i štetnih tvari morem.

Na XLVI zasjedanju takodjer bi se pretežno raspravljalo o nacrtu ove Konvencije s time da bi jedan dan bio rezerviran za problem izmjene Medjunarodne konvencije o gradjanskoj odgovornosti iz 1969. i Konvenciji o Fondu iz 1971.

Ovaj kratak prikaz XLV zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a ima svrhu ponukati sekcije Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo daljnjem razmatranju problema i davanju konkretnih primjedaba u svjetlu već predstojeće Diplomatske konferencije.

V.B.

GODIŠNJA SKUPŠTINA MEDJUNARODNOG  
POMORSKOG ODBORA /CMI/ ODRŽANA U  
BRUXELLESU 27. III 1981.

Na Godišnjoj skupštini sudjelovali su delegati udruženja iz slijedećih država: Belgije, Danske, DR Njemačke, Francuske, Grčke, Indije, Irske, Italije, Japana, Kanade, Muzozemske, Poljske, Portugala, SAD-a, SR Njemačke, SSSR-a, Švedske, Švicarske, Velike Britanije i Jugoslavije.

Finska je kao svog predstavnika odredila prof. Ramberga iz Švedske, a Norveška Švedjanina K. Pineusa.

Prihvaćen je slijedeći dnevni red:

1. Izmjena Statuta CMI-a i Pravila za izbor članova Izvršnog odbora;
2. Izbor novih članova;
3. Izbor novih članova matičara; CMI-a
4. XXXII mjedjunarodna konferencija/u Montrealu od 24. do 29. svibnja 1981;