

V I J E S T I

IZ JUGOSLAVENSKOG UDRUŽENJA
ZA POMORSKO PRAVO

XXXII KONFERENCIJA CMI-a U MONTREALU

Uz sudjelovanje predstavnika 33 nacionalna udruženja za pomorsko pravo i desetak promatrača iz zainteresiranih pomorskih organizacija, u Montrealu /Kanada/ od 24. do 29. svibnja 1981. održana je XXXII Konferencija Medjunarodnog pomorskog odbora /CMI/. Konferencija je na svom dnevnom redu imala dvije teme:

1. Revizija Konvencije o izjednačenju nekih pravila o spašavanju i pomaganju na moru, Bruxelles, 23. IX 1910;
2. Razmatranja o odgovornosti u vezi s prijevozom opasnih i štetnih materijala morem.

ad 1. Rasprava o spašavanju zasnivala se na Prijedlogu nacрта konvencije što ga je tijekom posljednje dvije godine i niza sastanaka pripremio Medjunarodni pododbor CMI-a pod predsjedanjem prof. Ervina Selviga /Norveška/. U popratnom obrazloženju autori Prijedloga istakli su svoje nastojanje da novim tekstom sačuvaju što više načela pozitivnog prava o spašavanju, uz uvođenje neophodnih novosti koje nameće tehnološki i ekonomski razvoj brodarstva, spašavanja i osiguranja u naše vrijeme. Osnovni cilj bio im je pripremiti skup pravila koja bi s jedne strane poticala razvoj tehnologije spašavanja na moru i što uspješnije izvršenje spašavalačkih akcija, a s druge strane bila bi pogodna za što širu medjunarodnu ratifikaciju i primjenu. U tome kontekstu utvrđeno je da spašavanje na moru nije više ili nije uvijek stvar od interesa samo za stranke u tome odnosu, već da su sve češći pomorski udesi koji ugrožavaju treće osobe, interese i stvari, obuhvaćene zajedničkim pojmom "okoline" /"damage to the environment"/.

Glavni objekt rasprave i razilaženja u Pododboru bilo je pitanje treba li spašavateljima priznati pravo na nagradu za akciju koja je uz ostale opasnosti poduzeta da bi se spriječila i šteta za okolinu, ili i samo za takve akcije kojima je šteta za okolinu osujećena.

U odnosu na važeću Konvenciju iz 1910, Prijedlog nacрта nove konvencije sadržavao je nove odredbe uglavnom u Poglavlju II /Izvršenje spašavanja/, u Članovima 3-3 /Posebna naknada/ i 3-5 /Spašavanje osoba/ te u Poglavljima

IV /Zahtjevi za nagradu/ i V /Odgovornost spašavatelja/. Općenito, na stilizaciju Prijedloga značajno je utjecao sadržaj novog tipskog formulara Lloydovog ugovora o spašavanju - LOF 80.

Naš daljnji izvještaj zasniva se na isticanju razlika između Prijedloga Pododbora i Nacrta konvencije, što ga je Konferencija u Montrealu stvarno i jednoglasno usvojila. Za detaljniji uvid u tok temperamentne rasprave, naime, trebalo bi tiskati oba ta teksta i mnogobrojne /cca 40/ pojedinačne amandmane koji su tijekom Konferencije bili podnijeti.

Na početku teksta /Član 1-1/ date su sažete definicije za operaciju spašavanja, brod, imovinu, štetu za okolinu i plaćanje koje se duguje spašavatelju. Odbačen je prijedlog da se posebno definira i vlasnik spašenih stvari.

Konvencija se ne bi primjenjivala na ratne brodove niti na druge brodove u vlasništvu ili pod upravom neke države, ako su u času spašavanja bili isključivo u nekomercijalnoj službi /Član 1-2.2.c/!

Nacrtom se usvaja načelo gotovo apsolutne stranačke slobode: odredbe Konvencije primjenjivale bi se na sve akcije spašavanja jedino ako ugovorom, prešutno ili izričito, nije određeno drukčije. Konferencija je odlučila da jedina apsolutno obvezna bude odredba o poništenju ili izmjeni ugovorenih uvjeta ako je ugovor zaključen pod utjecajem opasnosti, ako su mu uglavci nepravilni, odnosno ako je ugovorena nagrada pretjerano visoka ili niska u odnosu na stvarno pruženu pomoć /Članovi 1-4.3. i 1-5/.

Poglavlje II /novo, osim opće obveze spašavanja/ sadrži precizno utvrđene obveze brođara i zapovjednika spašavanog broda, dužnosti spašavatelja i odredbe o suradnji među državama potpisnicama u pogledu organizacije službe spašavanja, s posebnim akcentom na sprječavanje štete za okolinu. Na Konferenciji je izglasan amandman prema kojemu brođar ili zapovjednik broda u opasnosti moraju zatražiti ili prihvatiti usluge drugih spašavatelja uvijek kada je očito da već angažirani spašavatelj ne može sam dovršiti posao u razboritom roku, odnosno kada su mu mogućnosti neadekvatne preuzetoj zadaći /Član 2-1.2./.

Poglavlje III odnosi se na prava spašavatelja. Uz potvrdu klasičnog "No cure -- no Pay" načela, okolnosti

koje utječu na visinu nagrade opširnije su i dosljednije razradjene, te dopunjene "vještinom i zalaganjem spašavatelja kako bi se otklonila ili umanjila šteta za okolinu" /Član 3-2.1./. Konferencija je prestilizirala odredbu kojom se spašavateljima priznaje posebna naknada za napore i izdatke pri sprječavanju štete za okolinu kada u pogledu spašavanja ugrožene imovine nisu imali uspjeha /Član 3-3/. U pogledu spašavanja ljudskih života Konferencija je odbacila prijedlog da se spašavateljima prizna posebna naknada kao kod sprječavanja štete za okolinu, te izglasala tekst gotovo identičan odgovarajućoj odredbi u Konvenciji iz 1910. /Član 3-5/.

Poglavlje IV /Zahtjevi i mjere/ potpuno je novo u odnosu na Konvenciju iz 1910. Očito je da je bilo inspirirano razvojem prava u međuvremenu, lošim iskustvom spašavatelja tijekom posljednjih decenija te praksom arbitraža i sudova. Spašavatelju se u načelu priznaje pravo zaloga na spašenim stvarima. Konferencija je izglasala novu odredbu da se spašena imovina ne smije bez pristanka spašavatelja premjestiti iz luke ili mjesta gdje je dovedena neposredno po završetku akcije, sve dok se spašavateljima ne pruži zadovoljavajuće jamstvo za njihovo potraživanje /Član 4-1.3./. Brodar spašenog broda dužan je "uložiti sve napore" da pribavi jamstvo od tereta prije no što ga preda primaocima.

Unatoč žestokom protivljenju od strane sovjetske delegacije, Konferencija je potvrdila odredbu o alternativnoj nadležnosti pet sudova, pa i kada se radi o brodu komercijalne namjene u državnom vlasništvu /Članovi 4-5.1. i 4-5.2./. O pravu spašavatelja na kamate za njihova potraživanja odlučivat će se po zakonu zemlje u kojoj se sudi /Član 4-6/. Konferencija je, naime, odbacila predloženu odredbu da će kamate u svakom slučaju teći od dana kada je zahtjev za nagradu ili za drugo plaćanje postavljen. S druge strane, znatno je ublažen prijedlog o obveznom objavljivanju svih arbitražnih odluka koje se odnose na spašavanje /Član 4-7.1./. Konačno, zemlje potpisnice moći će /a ne "morati", kako je bilo predloženo/ priznati spašavateljima pravo na ograničenje njihove odgovornosti na način i u opsegu kako to predviđa Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Ekstremni stavovi, sukobi i protivljenja pojedinih nacionalnih delegacija, zasnovani na pravnoj tradiciji, doktrini i jurisdikciji u njihovim zemljama zacijelo će doći do izražaja i na predstojećoj raspravi o Nacrtu kon-

vencije pred odgovarajućim organima IMCO-a. Štoviše, realno je očekivati da će oni biti velika zapreka i u eventualnom kasnijem postupku ratifikacije.

ad 2/ Odgovornost u vezi s prijevozom opasnih i štetnih materijala morem bio je drugi predmet na dnevnom redu Konferencije. Premda se s tim pitanjem već nekoliko godina bavi Pravni odbor IMCO-a koji je izradio Nacrt konvencije /doduše još s mnogim alternativnim rješenjima/ i koji će u jesen 1982. biti stavljen na raspravu pred Diplomatsku konferenciju u Londonu, ipak je CMI odlučio da o toj temi raspravlja na Montrealskoj konferenciji. Pri tome CMI nije imao namjeru /a niti vremenskih mogućnosti/ izraditi neki svoj vlastiti nacrt, već je želio raspravama o toj temi pomoći i dati neke korisne sugestije Pravnom odboru IMCO-a. U tu svrhu bio je u krilu CMI-a sastavljen Upitnik koji je razaslan nacionalnim udruženjima /odgovor na njega dala su do Konferencije samo Udruženja Japana i Kanade/, i osnovana je međunarodna komisija na čijem je čelu bio prof. Schultsz /Nizozemska/ koji je za Konferenciju sastavio izvještaj o bitnim pitanjima u vezi prijevoza opasnih i štetnih materijala morem. Uz takve, razmjerno kratke i skromne prethodne pripreme, vodila se i na samoj Konferenciji dosta općenita rasprava u odboru i konačno u plenumu. Slijedeći tekst Nacrta konvencije IMCO-a kako ga je sastavio Pravni odbor IMCO-a 10. IX 1981. /LEG XLIV/2, Alt.2/, Konferencija je na kraju svog rada sastavila konačni dokument /HNS-Montreal-8/ u kojem je iznijela svoje zaključke o nekim bitnim problemima.

Budući da su tehnički eksperti savjetovali Pravnom odboru IMCO-a da se buduća Konvencija treba odnositi samo na prijevoz opasnog i štetnog materijala u rasutom stanju, a ne i na pakirani teret /generalni teret/, to je i CMI prihvatio takvu soluciju shvaćajući da joj je svrha smanjivanje i ograničavanje samog broja tih materijala. Također se CMI suglasio s već prihvaćenim zaključcima da bi buduća Konvencija trebala pokrivati odgovornost za rizike kako od zagađivanja tako i od požara i eksplozije.

Tko bi trebala biti odgovorna osoba prema budućoj Konvenciji bilo je prvo pitanje o kojem se raspravljalo u odboru Konferencije. Jednoglasno je zaključeno da bi brodovlasnik trebao biti prvenstveno odgovoran prema budućoj Konvenciji. Do takvog zaključka došlo se iz razloga jer je brodovlasnik osoba koja preko vozara ima nadzor nad prijevozom opasnog i štetnog materijala i kojoj za to pripada naknada, a osim toga potencijalni oštećenik može ga najsigurnije identificirati i od njega tražiti naknadu.

Premda nije bilo rasprave o temelju odgovornosti iz izlaganja pojedinih diskutiranih pitanja bilo je jasno da se prihvaća odgovornost bez krivnje kako je izražena u IMCO-vom nacrtu.

Ograničenje odgovornosti brodovlasnika prihvaćeno je u načelu, no modaliteti samog provođenja ograničenja mogući su u tri oblika: 1/ u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti brodovlasnika iz 1976; 2/ osnivanjem posebnog fonda za opasne i štetne materijale /po uzoru na Konvenciju iz 1969. godine o građanskoj odgovornosti za zagađivanje mora naftom/; 3/ kombinacijom tih sistema. Konferencija se opredijelila za ograničenje odgovornosti brodovlasnika u skladu s Konvencijom iz 1976.

Konferencija je smatrala, imajući pred očima potrebu da oštećeni koji je pretrpio štetu od opasnih i štetnih materijala, dobije i dodatnu naknadu i da bi ta naknada trebala biti iznad limita brodovlasnikove odgovornosti, pa da bi nju trebala dati strana tereta, ili kako je u IMCO-vom nacrtu naveden - krcatelj. Pri tome se u raspravama upozoravalo na važnost precizne definicije krcatelja kako ne bi odgovarala osoba koja nema s nezgodom nikakve veze. Premda se upozoravalo na manjkavost definicije krcatelja nije predložena nikakva bolja solucija. Isticano je da je krcateljeva odgovornost često puta odgovornost one osobe koja stavlja takve materijale u promet, dakle odgovornost proizvođača, pa bi i osiguranje te odgovornosti trebalo po svojoj prirodi biti više osiguranje proizvoda /product insurance/ a manje odgovornosti krcatelja. No, konačno je prevladalo mišljenje da je moguće pribaviti osiguranje krcateljeve odgovornosti i da bi svakako trebalo u buduću Konvenciju uvesti obvezatnost certifikata takvog osiguranja. Konferencija je također smatrala da je nadzor nad postojanjem certifikata brodovlasnikove i krcateljeve odgovornosti problem koji treba riješiti putem nadzora državnih organa.

U raspravi je pokrenuto i pitanje u vezi sa štetama koje nastanu na kopnu, kao i štetama koje nastanu u onom dijelu prijevoza koji nije isključivo pomorski. Objašnjeno je da je IMCO isključivo pomorska organizacija o da se ne može baviti problematikom koja izlazi iz okvira pomorskog prijevoza.

Sumirajući rezultate o ovoj točki dnevnog reda Montrealske konferencije ne može se oteti dojmu da nije bio najsretniji izbor ove teme. Naime, taj predmet je već više

godina u raspravama pred Pravnim odborom IMCO-a, a CMI se do sada time nije bavio. U ovako poodmakloj fazi izrade nacрта nije bilo dovoljno prethodnih konzultacija da bi se moglo u kratkom vremenu trajanja Konferencije doći do nekih ozbiljnijih rezultata. Tako je s obzirom na neupućenost mnogih diskutiranih pitanja bilo s jedne strane rasprava o temama koje su već odavno raspravljene na Pravnom odboru IMCO-a, a s druge strane neke stvarne dileme nisu ni došle na raspravu /kao npr. pitanje da li bi se buduća Konvencija trebala odnositi na prazne tankere ili druge prazne brodove kod kojih s obzirom na prijašnje prijevoze opasnih materijala postoji veliki rizik od eksplozije/. Ni konačni dokument Konferencije neće svojim uopćenim zaključcima znatnije pridonijeti naporima Pravnog odbora IMCO-a da do slijedeće godine pripremi konačan nacrt za Diplomatsku konferenciju.

IZVANREDNA SKUPŠTINA CMI-a,
MONTREAL, 30. V 1981.

Nakon završetka XXXII Medjunarodne konferencije CMI-a, bila je prema tradiciji, održana XIII Skupština CMI-a sa slijedećim dnevnim redom:

1. Novi članovi
2. Rezolucije XXXII Medjunarodne konferencije
3. Izvještaj o tekućim predmetima CMI-a
4. Upute o budućem radu CMI-a
5. Razno.

Otvarajući Skupštinu predsjednik CMI-a Berlingieri pozdravio je predstavnike Udruženja Čehoslovačke, Kine i Paname, koji su prvi puta prisustvovali Skupštini CMI-a. Budući da nije bilo prijedloga o nadopuni dnevnog reda prešlo se na raspravljavanje.

ad 1. Prihvaćena su dva nova člana matičara na prijedlog Brazila i Kolumbije.

ad 2. S obzirom na upravo prihvaćen Nacrt nove Konvencije o spašavanju podržan je prijedlog predsjednika da se tekst nacрта uputi generalnom sekretaru IMCO-a da ga