

REVIZIJA KONVENCIJE O GRADJANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ZAGA-
DJIVANJE 1969. I O FONDU 1971. U SVJETLU POSLJEDNJEG
ZASJEDANJA PRAVNOG ODBORA IMO-a

Pedeseto zasjedanje Pravnog odbora Medjunarodne pomorske organizacije /IMO/ održano je od 7. do 11.III 1983. u Londonu i na njemu su bili sakupljeni predstavnici iz 36 zemalja. Na žalost ni ovaj puta nismo imali predstavnika na tom važnom sastanku, a već zakazana Diplomatska konferencija u 1984. /od 30.IV do 25.V/ mogla bi nas zateći nedovoljno pripremljene. Nedostaje nam čitav niz relevantnih dokumenata, tako da se ne možemo upuštati u iscrpnije analize, pa ćemo na ovom mjestu samo upozoriti na neke probleme koje smo uočili čitajući kratki izvještaj o zasjedanju.

Nalazeći se u relativnoj oskudici vremena organizacija i tajništvo IMO-a organiziralo je u siječnju 1983. i neformalni sastanak radne grupe koja se bavila isključivo pitanjima medjunarodnog ugovornog prava. Naime, revizija dviju konvencija /O gradjanskoj odgovornosti 1969. i o Fondu 1971/ koje ni nemaju isti broj zemalja članica predstavlja dosta teškoća s obzirom na njihovo stupanje na snagu. Postoje o tome tri prijedloga: /Francuske - LEG 50/4/8 i LEG 50/WP 3; SR Njemačke - LEG 50/4/12 i LEG 50/WP 2; Vel.Britanije - LEG 50/WP4/. Valjalo bi uz suradnju stručnjaka iz medjunarodnog javnog prava proanalizirati te prijedloge i opredijeliti se za jednog od njih.

Poljska delegacija kao i Medjunarodni pomorski odbor /CMI/ predložili su neke nove definicije. Poljska je željela uvesti pojam "ekonomskog gubitka" u definiciju štete od zagađivanja tražeći da se izričito prihvati ili uključi u konvenciju i "oštećenje okoline". Taj pojam ne bi smio, prema mišljenju predlagača, biti prepušten nadležnom sudu. Ukoliko bi se prihvatilo "oštećenje okoline" kao novi pojam, poljski predlagač je sugerirao da se onda promijeni i polje primjene konvencije i to tako, da se samo naknadjuju nezgode u granicama teritorijalnog mora, a ne i isključive ekonomske zone.

CMI je dao definiciju štete od zagađivanja u kojoj je uključio i troškove mjera za spriječavanje zagađivanja. U živoj raspravi o toj problematici neki su podržavali te prijedloge, ali je bilo i delegacija koje su upozoravale

na posljedice uključivanja šteta za oštećenje okoline, tvrdeći da ekološke štete nemaju tržišnu ni monetarnu vrijednost, pa ih je i nemoguće izračunati. Također je bilo delegacija koje su se izjasnile u prilog mišljenju da se ta čitava problematika prepusti nadležnom sudu.

U vezi s pitanjem egzoneracija brodovlasnika od odgovornosti bilo je mnogo rasprava o čl. III /a//c/. Neki su se izjašnjavali za originalni tekst konvencije, neki su bili za ispuštanje tog razloga za oslobodjenje odgovornosti, dok je bilo i onih koji su se izjasnili za bolju stilizaciju postojeće formulacije.

U raspravama u pitanju tzv. usmjeravanje odnosno kanaliziranja odgovornosti na samo jednu osobu, tj. brodovlasnika, i eventualnih mogućnosti da to bude i brodar tj. "bareboat charterer", zaključeno je od većine sudionika da bi trebalo u novom nacrtu odredjenom formulacijom još pojačati princip isključive odgovornosti brodovlasnika za štete od zagađivanja. Pri tome je bilo i zanimljivih prijedloga kao npr. onaj od Međunarodne unije spašavatelja prema kojem bi trebalo spašavatelje boljom konvencijskom formulacijom zaštititi od tužbi trećih, pa i od eventualnih regresnih zahtjeva brodovlasnika. Slične prijedloge podnio je i predstavnik CMI-a i o njima će se raspravljati na slijedećem rujanskom zasjedanju.

U vezi s problemom stalnog inflacionog kretanja u svijetu raspravljalo se i o pojednostavljenom postupku eventualnih povišenja svota odgovornosti putem amandmana, a bez sazivanja Diplomatske konferencije. Sličan postupak predviđen je i u novoj Međunarodnoj konvenciji o željezničkom prijevozu. U takvom skraćenom postupku, ukoliko većina delegacija donese odluku o povišenju svota, manjini ostaje ili da prihvati odluku većine /obično dvotrećinske/, ili da otkáže konvenciju. Neke su delegacije prigovarale takvom postupku smatrajući da on dira u suverenitet država, a bilo je i takvih koje su upozoravale na vlastite ustavne propise koji im onemogućavaju takav skraćeni međunarodni postupak.

Najviše vremena u diskusiji bilo je posvećeno osnovnom pitanju od kojeg je i potekla potreba za revizijom konvencija, naime pitanju svota granica odgovornosti. Međunarodni pomorski odbor se zalagao za povećanje svota, ali s time da se ne narušava ravnoteža koja danas postoji između Konvencija 1969. i 1971. Prijedlog Međunarodnog

pomorskog foruma naftnih kompanija /OCIMF/ bio je da se limiti povećaju do 125 milijuna dolara /u skladu s vrijednošću dolara 1983/ i to tako da brodovlasnik bude odgovoran za štete od zagađivanja do prvih 50 milijuna, a Fond bi pokrивao daljnju štetu do 75 milijuna po nezgodi. Prema mišljenju predstavnika OCIMF-a takvo povišenje granica odgovornosti ne bi povisilo ukupne troškove brodovlasnika za više od 0,2%. Također je izjavio da veličina tankera nema znatnog utjecaja na visinu šteta od zagađivanja. S tim stajalištem se složio i predstavnik CMI-a izjavljujući da ipak ne bi želio da se napušta već usvojeni sistem odgovornosti po toni broda, ali da se u tu svrhu može povisiti granica minimalne tonaže tj. odgovornosti za štete od zagađivanja koje bi morao podmiriti brodovlasnik, tako da se Fond ne bavi likvidacijom manjih šteta. Zanimljivo je da se predstavnik P & I klubova oštro usprotivio takvom stajalištu dokazujući statistički da veličina zagađivanja zavisi o veličini tankera, tj. o količini nafte koju on prevozi.

Bilo je delegacija koje su se zalagale i za znatno veće povišenje granica odgovornosti. Ipak, postignut je sporazum u načelnom pitanju, a to je da treba zadržati sistem odgovornosti po toni broda, s time da bi se pokušalo doći do pojma minimalne tonaže. S tim u vezi spomenuta je granica od 1.600 tona kao granica za male brodove.

Slijedeće zasjedanje Pravnog odbora IMO-a zakazano je u drugoj polovici rujna. To je ujedno i posljednji sastanak tog tijela prije Diplomatske konferencije 1984. Smatramo da bi na tom sastanku trebao biti i predstavnik Jugoslavije. Tim više što bi svakako do kraja godine trebalo saznati i od naše privrede kakvi su njeni interesi na reviziji tih dvaju značajnih međunarodnih dokumenata koje je Jugoslavija ratificirala. Podsjećamo da će se na toj konferenciji stvoriti nova Konvencija o odgovornosti za pomorski prijevoz opasnih i štetnih materijala i revidirati Konvencije 1969. i 1971. Ukoliko ne bi bilo dovoljno pretходnih priprema i konzultacija ne bi imalo smisla ni sudjelovati na tom međunarodnom skupu. A to bi značilo i gubitak dijela međunarodnog ugleda kojeg je naša zemlja do danas u pomorstvu izborila.

V.F.