

Ana Sihtar
asistent-istraživač

UDK 347.79
stručni članak

55. ZASJEDANJE PRAVNOG ODBORA
MEDJUNARODNE POMORSKE ORGANIZACIJE (IMO)

U Londonu je od 7. do 11. listopada 1985. održano 55. zasjedanje Pravnog odbora IMO-a pod predsjedavanjem Roberta Cletona (Nizozemska) i uz sudjelovanje delegacija iz 39 zemalja, Hong Konga, 2 medjuvladine i 7 nevladinih organizacija, te predstavnika UNCTAD-a i ICAO-a (Medjunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva). Jugoslavenski predstavnici su bili dr Vojislav Borčić, Jadroagent, Rijeka, i Ana Sihtar, Zavod za pomorsko pravo, historiju i ekonomiku pomorstva JAZU, Zagreb.

Dnevni red zasjedanja je bio sljedeći:

1. Usvajanje Prijedloga dnevnog reda;
2. Izvještaj glavnog tajnika o akreditivima;
3. Razmatranje pitanja spašavanja i pomoći na moru i odnosna pitanja;
4. Razmatranje rada na pomorskim privilegijama i hipotekama;
5. Razmatranje izvještaja o Nacrtu konvencije o odgovornosti i naknadi štete kod prijevoza štetnih i opasnih tvari morem (Nacrt HNS konvencije);
6. Razmatranje plana dugoročnog programa rada Pravnog odbora
7. Pitanja proizašla iz 54. zasjedanja Savjeta;
8. Sudjelovanje u službenim istragama pri pomorskim nezgodama - revizija Res. A. 173 (ES. IV);
9. Pregled stanja pravnih konvencija donesenih u okviru IMO-a i ostalih instrumenata;
10. Razno.

Ad 1) Predloženi dnevni red (Dok. L/55/1) jednoglasno je usvojen.

Ad 2) Odbor je bio upoznat s problemom nekih predstavnika SSSR-a i DR Njemačke koji nisu mogli prisustrovati zasjedanju budući da im vize nisu bile izdate na vrijeme. Navedene države uložile su službene proteste.

Predstavnik Velike Britanije je u svojem odgovoru izrazio žaljenje zbog nastalog dogadjaja, te je naveo da se ni u kojem slučaju ne radi o namjeri Velike Britanije da onemogući rad Pravnog odbora, već da je u pitanju propisana procedura za dobivanje vize kojoj u navedenim slučajevima nije udovoljeno.

Ad 3) Nacrt konvencije o spašavanju i pomoći na moru izrađen od strane CMI-a (Dok. LEG. 55/3) po drugi put je diskutiran i to od člana 19 do kraja. Budući da je prema utvrđenom raspo-redu ostalo vremena, Odbor je odlučio da počne s trećim čitanjem teksta koje je obuhvatilo članove 1 i 2 Nacrta.

Član 19 - Dužnost pružanja jamstva

U vezi s ovim članom uglavnom se diskutiralo značenje izraza "prihvatljivo jamstvo" (satisfactory security) te pitanje prava spašavatelja na zadržavanje tereta u odsutnosti prihvatljivog jamstva. Predstavnik Medjunarodnog udruženja za spašavanje (ISU) obnovio je u diskusiji svoj prijedlog iz Dok. LEG. 53/3/1 da spašavatelj treba imati jamstvo ne samo za teret već i za brod. Iako je više delegacija podržalo ovaj prijedlog, Odbor je bio mišljenja da je predloženi tekst CMI-a prihvatljiviji, tim više što je vrlo sličan odgovarajućoj odredbi čl. 4 LOF 1980. Ova odredba, istina, ne nameće brodaru obvezu da prisili vlasnika tereta na davanje jamstva, međutim, ukoliko vlasnik spašenog broda ustupi teret primaocu bez traženja prihvatljivog jamstva od vlasnika tereta za moguće zahtjeve protiv njega, za takvog vlasnika se ne bi moglo reći da je "uložio sve svoje napore" kako se to traži po članu 19 st. 2.

U vezi s ovim članom bilo je postavljeno pitanje da li bi se vlasnik tereta mogao smatrati "odgovornom osobom", i dalje, ako takve odgovornosti nema, može li brod s teretom biti zaustavljen od spašavatelja. Općenito mišljenje Odbora je da ovaj član ne isključuje iz svoje primjene vlasnika tereta. U svakom slučaju, moguće je da brod bude zaustavljen ako vlasnik tereta na njemu nije dao prihvatljivo jamstvo, ukoliko je to predvi-djeno po nacionalnom zakonodavstvu.

Član 20 - Privremeno plaćanje

Vrlo su različiti stavovi delegacija po ovom članu. Predstavnik CMI-a je obrazlažući ovaj član iznio da je svrha ove odredbe olakšati spašavanje. Ona se oslanja na LOF 1980 kao i na praksi arbitražnih sudišta, te ide u prilog spašavatelja budući

da operacije spašavanja ponekad povlače za sobom vrlo velike troškove. Kanadski delegat je smatrao da je spašavatelj, u slučaju da je odredjeno privremeno plaćanje veće od onog po koničnoj odluci, dužan vratiti isplaćeni višak, te bi u tom smislu ovaj član trebalo nadopuniti takvim tekstualnim dodatkom. S druge pak strane, bilo je delegacija koje nisu smatrале ovakav dodatak nužnim, budući da je na sučima ili arbitrima da osiguraju isplatu svake neophodne naknade pa i onda kad u propisu ne postoji zahtijevani tekstualni dodatak.

Indija, Španjolska, Francuska, Velika Britanija, Australija, Danska, Argentina i SAD poduprle su tekst čl. 20 u potpunosti, istakavši da se slična odredba LOF 1980 primjenjuje bez poteškoća posebno u slučajevima gdje je spašavatelj pretrpio izvanredne troškove. Prema njihovom mišljenju odredba, s jedne strane, ne zahtijeva od suca ili arbitra da doneše odluku prije negoli prikupi sve dokaze, dok s druge strane, daje sucu ili arbitru pravo diskrecione ocjene kako dokaza tako i situacije kada bi nalaganje privremenog plaćanja bilo opravdano i poštено.

Japanski delegat je bio mišljenja da ova odredba daje sudovima diskreciono ovlaštenje (discretionary power) ali da istovremeno ne postavlja nikakvu obvezu strankama Konvencije da takva ovlaštenja odobre ukoliko ona već ne postoje u njihovim propisima.

Na primjedbu japanskog delegata, predstavnik CMI-a je rekao da se uvrštenjem čl. 20 namjeravalo obvezati države stranke Konvencije da takva ovlaštenja daju svojim sudovima, te da ukoliko to ne proizlazi jasno iz teksta ovog člana, taj bi se član morao svakako pojasniti.

Odbor je zaključio da se čl. 20 treba ponovo pregledati kako bi se uklonile sve nejasnoće s obzirom na njegovu primjenu ili interpretaciju.

Član 21 - Zastara tužbe

Na stavak 1 ovog člana nije bilo primjedaba. U pogledu produženja zastarnog roka (st. 2) kineski delegat je postavio pitanje dopustivosti neograničenog produljenja zastarnog roka, na što je predstavnik CMI-a odgovorio da je svrha odredbe da se osobi protiv koje je tužbeni zahtjev uperen dade sloboda na produljenje zastarnog roka. Odredba je u svakom slučaju u korist tužitelja (claimant) i stoga nema potrebe za restrikcijom u njezinoj primjeni.

Američki delegat je bio suglasan s mišljenjem da st. 2 ne dira u pravo tužitelja na podnošenje zahtjeva u bilo koje vrijeme unutar zastarnog roka суду ili arbitraži, međutim smatra da je neprihvatljivo produženje zastarnog roka izjavom samo osobe protiv koje je tužbeni zahtjev uperen. U tom smislu je i stavio prijedlog da se st. 2 nadopuni kako slijedi:

"Ovaj rok može, međutim, biti produžen ukoliko su stranke tako zaključile nakon što je nastao razlog za tužbu."

Odbor je odbio razmatranje ovog prijedloga na ovom zasjedanju.

U pogledu stavka 3 ovog člana odlučeno je da se on ponovo prodiskutira, budući da su neke delegacije ukazale na komplikacije koje se mogu pojaviti npr. kad spašavatelj postavi svoj tužbeni zahtjev na osnovi neke druge konvencije, npr. s obzirom na zaštitne mjere.

Većina delegacija je stavak 4 shvatila kao odredbu kojom se osigurava primjena lex fori na sve predmete koji se odnose na zastaru tužbe prema ovom članu.

Velika Britanija je smatrala da je predložena odredba st. 4 previše detaljna, te bi za nju bila daleko prihvatljivija odredba čl. 10 Konvencije iz 1910.

Član 22 - Sudbenost

Stavak 1 ovog člana ne nalazimo u Konvenciji iz 1910. Mišljenja u pogledu njega su bila podijeljena. Predstavnik CMI-a je objasnio da je s izuzetkom početnog dijela rečenice koji dopušta strankama Konvencije ugovaranje nadležnosti koja nije nabrojana pod a) - e), svrha ove odredbe da utvrди iscrpnu listu nadležnosti, tako da države stranke ove Konvencije ne bi mogle odrediti nadležnost suda u mjestima različitim od ovih navedenih u ovom stavku. Države koje su smatrале da ovoj odredbi nema mjesta (Velika Britanija, SSSR) kao razlog su navele da je spašavanje usko povezano sa zaustavljanjem broda i da bi predložena revizija Konvencije o zaustavljanju broda iz 1952. mogla biti zakočena ovom odredbom.

ISU, podržan od većeg broja država, predložila je da se kao stavak (f) doda:

"mjesto zaustavljanja 'sister ship-a'" (LEG 53/3/1). Prema mišljenju ovog predstavnika to bi u nekim slučajevima bio jedini način da spašavatelj osigura svoj zahtjev. U pogledu ovog prijed-

loga mišljenja su bila podijeljena, s tim da su se delegacije koje su ovaj prijedlog smatrале nedopustivim pozivale na odredbu čl. 3 Konvencije o zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952, te isticale da je to pitanje koje prelazi okvire Konvencije o spašavanju. Usprkos tome, većina delegacija se izjasnila da zadržava mogućnost uvrštenja predloženog stavka (f).

I stavak 3 ovog člana ukazao je na različitost u mišljenju u pogledu njegovog uvrštenja. Protiv njega su bile države koje su smatrале da pitanje državnog imuniteta treba biti riješeno ili konvencijom koja će se posebno baviti tom materijom ili da rješenje treba prepustiti pravima pojedinih država. Isto tako smatraju da će uvrštenje ove odredbe mnoge države odvratiti od pristupanja Konvenciji o spašavanju. U odgovoru na ovo mišljenje, predstavnik CMI-a je izjavio da je ova odredba prvenstveno u interesu spašavatelja. Naime, usprkos postojanju Konvencije o imunitetu državnih brodova koji obavljaju trgovачku djelatnost, veliki broj država nije stranka te Konvencije, usprkos činjenici da veliki broj državnih brodova upravo obavlja takvu djelatnost. Odredbom ovog stavka režim spašavanja proširuje se i na slučajeve spašavanja takvih brodova onih država koje nisu stranke Konvencije o imunitetu državnih brodova u trgovачke svrhe.

Odbor je odlučio da se odredba stavka 3 stavi u uglatu zagrdu i ostavi Diplomatskoj konferenciji na odlučivanje.

Član 23 - Kamati

Nije bilo komentara na ovaj član.

Član 24 - Objavlјivanje arbitražne odluke

Prema odluci Pravnog odbora i tekst ovog člana stavljen je u uglatu zagrdu.

Nekoliko delegacija je ponovilo protivljenje ovakvoj odredbi smatrajući da nije uobičajeno da se arbitražna odluka publicira i da države ugovornice ne bi trebale poticati ili odvraćati njihovo objavlјivanje. Tako je npr. Danska bila mišljenja da je upravo jedan od razloga ugovaranja arbitraže, želja stranaka da se odluka ne publicira.

U toku diskusije bilo je predloženo da se ovaj član prestilizira, tako da bi po jednom prijedlogu glasio:

"Države ugovornice će, ukoliko je to moguće, poticati objavlјivanje arbitražnih odluka i drugih slučajeva spašavanja ("salvage cases") ako je to dopušteno po nacionalnom pravu".

Prema drugom prijedlogu ovaj član bi trebao glasiti:

- "(i) Države ugovornice će poticati, koliko je to moguće, objavljivanje odluka koje se odnose na spašavanje;
- (ii) ništa u ovoj Konvenciji ne zahtijeva niti ovlašćuje na objavljivanje bilo koje odluke bez suglasnosti stranaka".

Predstavnik CMI-a je u svom objašnjenju napomenuo da je prvotna varijanta ovog člana bila stilizirana kao obveza, međutim, uslijed prigovora na takvu stilizaciju došlo se do ovakvog predloženog kompromisnog rješenja.

Član 25 - Ograničenje odgovornosti

Kao i u pogledu ostalih članova i ovdje je bilo delegacija za i protiv uvrštenja ovog člana u tekst Nacrta Konvencije.

Prijedlog kineskog delegata da se nalsov poglavljia izmijeni i dopuni tako da glasi "ograničenje odgovornosti spašavatelja" bio je podržan od nekoliko delegacija.

Države koje su bile protiv uvrštenja ovakve odredbe u tekst (Italija, Francuska, Velika Britanija) isticale su njegovu neprimjenljivost, budući da će stranke Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, htjeli ili ne primijeniti odredbe te Konvencije, a države koje nisu njezine stranke neće imati obvezu po toj Konvenciji i moći će primijeniti vlastito nacionalno pravo.

Nizozemski delegat je izjavio da je suglasan s principom ograničenja odgovornosti spašavatelja, ali da nije suglasan s uvrštenjem Konvencije iz 1976. Slično mišljenje je imala i Španjolska. Norveška i Brazil su se izjasnili za tekst predložen od CMI-a, dok je Japan smatrao da bi se riječ "may" trebala zamijeniti riječju "shall". Istog mišljenja je bio i predstavnik ISU.

Obrazlažući ovaj član, predstavnik CMI-a je izmedju ostalog rekao da im je namjera bila ta da član bude prihvaten od većine država, pa su u tom smislu i slijedili čl. 21 LOF 1980, a Konvenciju iz 1976. uvrstili smo pozivanjem na nju.

Iz diskusije koja se vodila o ovom članu bilo je jasno da većina država podržava princip sadržan u njemu, dok se forma u kojoj je taj princip iznesen smatraла neprihvatljivom.

Odbor je odlučio da se ovaj član briše.

Kao što je već u uvodu rečeno, Pravni odbor je na ovom zasjedanju započeo s trećim čitanjem Nacrta Konvencije o spašavanju i zaustavio se na članu 2 st. 2 toč. (b).

Član 1 - Definicije

Predstavnik SR Njemačke predložio je sljedeću definiciju "operacije spašavanja" (st. 1):

"Operacije spašavanja" su sva djela ili djelatnosti poduzete kao pomoć plovnom objektu ili svakoj imovini u opasnosti u plovnim ili bilo kojim drugim vodama".

Iz CMI-ovog prijedloga definicije, prema mišljenju ovog delegata, proizlazi da se djela ili aktivnosti moraju odvijati na vodi, što bi značilo da naprave na kopnu koje su korištene u spašavanju ne bi bile obuhvaćene ovom definicijom. Međutim, kako postoji mogućnost da se imovina u opasnosti nadje u "plovnim ili bilo kojim drugim vodama", stavljeni prijedlog, po njegovom mišljenju, pojašnjava definiciju. Pored ovog, naveden je još jedan razlog za izmjenu CMI-ovog prijedloga definicije, a taj je da se u pogledu imovine radi o znatno široj definiciji od one sadržane u Konvenciji iz 1910. Predloženom izmjenom imovina koja nije na brodu bila bi obuhvaćena definicijom samo ukoliko je opasnost u plovnim ili drugim vodama.

Predstavnik CMI-a prihvatio je stavljeni prijedlog.

Neke delegacije su se osvrnule na izraz "any other property", upozoravajući Odbor da još uvjek nije riješeno pitanje da li će budućom konvencijom biti obuhvaćene i fiksne platforme. U toku diskusije bilo je mišljenje da se radi o dovoljno širokoj definiciji koja bi mogla obuhvatiti i imovinu koja ne bi morala nužno biti na pomorskom brodu ili čak na moru, već na jezeru ili rijeci, a što bi moglo dovesti do proširenja polja primjene ove Konvencije i na unutrašnje vode, rijeke i jezera.

Francuski delegat je smatrao da se treba zadržati koncept Konvencije iz 1910, te da imovina mora biti na brodu koji je predmet spašavanja. U tom smislu je stavio i prijedlog ovog stavka.

Odbor je u vezi ovog stavka zabilježio potrebu prethodnog rješenja pitanja da li operacije spašavanja trebaju biti prema Konvenciji ograničene na operacije sa ili na pomorskom brodu, te da li na imovinu koja je ili je bila na spašenom brodu.

U pogledu "broda" postignuta je suglasnost da se restrikcija odnosi na pomorski brod, iz čega nužno proizlazi da nema potrebe da se operacije spašavanja ograničavaju na bilo koje posebne "vode".

U pogledu "imovine" onako kako je odredjena u definiciji "operacije spašavanja" bilo je različitih mišljenja, međutim, većina država je smatrala da se ona treba ograničiti na brodove, platforme, plutajuće objekte koji su pokretni i nisu pričvršćeni za morsko dno, ili imovinu na spašenom brodu uključujući i vozarinu. Ovdje je bilo postavljeno i nekoliko pitanja među kojima npr. da li bi imovina koja više nije na brodu ili u njegovoj blizini, kao što je imovina bačena u more pri nesreći, mogla biti predmetom spašavanja po Konvenciji.

Odbor se složio da nastavi diskusiju po ovom pitanju na sljedećem zasjedanju u svjetlu prijedloga zainteresiranih država i organizacija.

Član 1 st. 2

Diskusija se uglavnom vodila oko pojma "potonuli brod" (sunk vessel) i "morska podrtina" (wreck). Poljski delegat je, upozorivši na nužno razlikovanje između spašavanja i vadjenja potonulih stvari, predložio ispuštanje iz teksta riječi "or sunk". Istog mišljenja je bio i francuski delegat budući da bi zadržavanje riječi "or sunk" moglo predstavljati pravnu prepreku za Francusku. Gotovo identičnog mišljenja su bile sve zemlje mediteranske regije i SSSR.

Velika Britanija je, kao i druge zemlje sličnog pravnog sistema, bila za zadržavanje navedenih riječi ističući da mnogi potopljeni brodovi zadržavaju neku vrijednost, dakle ostaju "imovina" i kao takvi su predmet spašavanja, dok se morske podrtine uklanjuju samo s mjesta gdje predstavljaju opasnost za plovidbu i takvo uklanjanje se obično vrši ili po nalogu ili od strane samih javnih organa uprave.

Odbor je odlučio da diskusiju o ovom stavku ostavi za Diplomatsku konferenciju.

U toku diskusije o definiciji "broda" bilo je između ostalog predloženo (Velika Britanija) da se u početnom dijelu definicije prije riječi "naprava" umetne riječ "pomična" (mobile). Prijedlog je stavljen s obzirom na moguće uvrštenje u definiciju "broda" i naftnih platformi (oil rigs). Kako neke vrste ovih

platformi mogu ploviti, pitanje je da li se one trebaju tretirati kao "brod" ili kao "imovina". Velika Britanija je također predložila ispuštanje riječi "sposoban za plovidbu" (capable of navigation) čime bi se postiglo da sve pokretne naprave budu tretirane kao brodovi.

Ovaj prijedlog bio je podržan od Norveške i Danske, a protivile su mu se Grčka (smatra da to proizlazi i iz čl. 2 st. 2 toč. (e)), Francuska (koja je kasnije u toku diskusije izjavila da je za nju prihvatljiv izraz "floating craft"), Kina (smatra da se izrazom "mobile" ništa ne postiže) i Španjolska (u njihovom pravu su tri različite stvari "ship", "craft" i "structure").

S obzirom na prijedlog Velike Britanije, predstavnik CMI-a je napomenuo da mnoge platforme rade na način vrlo sličan brodovima i da je CMI smatrao da takve platforme trebaju biti obuhvaćene Konvencijom ukoliko su sposobne za plovidbu, pa i onda kada su pričvršćene nogama za morsko dno.

Definicija stavka 2. ostala je nepromijenjena i za daljnje razmatranje, a što se tiče primjene Konvencije o spašavanju na pričvršćene platforme za bušenje, odluka o tome će se donijeti kad za to bude vrijeme.

Član 1 st. 3

Jednoglasno je odlučeno da se rečenica, prvotno uvrštena u član 1 stavak 1 ("nije stalno i namjerno pričvršćeno za obalu"), treba uvrstiti u tekst definicije "imovine" u st. 3 čl. 1.

Tako izmijenjena definicija bi glasila:

"Imovina (je sva imovina koja nije stalno i namjerno pričvršćena za obalu i koja je u opasnosti i) uključuje vozarinu za prijevoz tereta, bilo da takva vozarina ide na teret vlasnika robe, brodovlasnika ili naručitelja u brodarskom ugovoru". Francuski delegat je još jednom ukazao na njihov prijedlog ove definicije ("everything on board including freight and passage money") kao daleko jasniji i prihvatljiviji.

Diskusija o ovom stavku će se nastaviti.

Član 1 st. 4

U pogledu štete počinje okolini bio je dan prijedlog da se ova definicija promijeni njezinim proširivanjem i na područja otvorenog mora koja se trebaju zaštiti od fizičke štete nanesene živim i neživim bogatstvima mora. Isto tako je bilo predloženo da bi se u definiciju trebala uključiti i isključiva gospodarska

zona kao što je to učinjeno u Protokolu iz 1984., na Konvenciju o naknadi štete za zagadjivanje naftom i Protokol iz 1984. na Konvenciju o osnivanju Medjunarodnog fonda za naknadu štete od zagadjivanja naftom. Predstavnik CMI je na ove prijedloge reagirao obrazloženjem da predložena definicija nije obuhvatila isključivu gospodarsku zonu ili otvoreno more iz straha da bi takvo proširenje moglo ponukati na spekulativne tužbene zahtjeve. Stoga je bilo zaključeno da se koncept štete počinjene okolini ograniči na područja susjedna (adjacent) obalnim državama.

Na prijedlog da se riječi "eksplozija" i "vatra" ipuste iz teksta ili stave u uglatu zagrada, Odbor je odlučio da ih stavi u uglatu zagrada.

Član 1 st. 5

Neke delegacije su izrazile sumnju u potrebu uvrštenja definicije "plaćanja", međutim Odbor je odlučio da se tekst za sada zadrži.

Član 2 - Polje primjene

Većina delegacija se kritički osvrnula na zadnji dio rečenice u 1 stavku. Japanski delegat je istakao da uvodjenje koncepta lex fori u prvom dijelu rečenice čini drugi dio rečenice istog stavka irelevantnim u pogledu polja primjene. Sudovi država ugovornica primjenjivat će Konvenciju, s obzirom na usvojeno načelo lex fori, na sve slučajeve. Njezina primjena neće zavisiti od toga da li je spašavatelj ili brod bio iz države ugovornice Konvencije. Ovaj delegat je također upozorio da se ovim članom ne odredjuje materijalno pravo.

Grčki delegat je u svom očitovanju bio mišljenja da je za svrhu kojoj je namijenjena spomenuta rečenica sasvim dovoljan čl. 22 (sudbenost) pa je predložio brisanje ovog stavka.

Predstavnik CMI-a je podržao japanski prijedlog nadodavši da bi, iako taj dio stavka ima neznatnu praktičnu korist, svrha njegovog uvrštenja došla do izražaja u slučaju kad bi npr. spašavatelj iz države ugovornice pomogao brodu također države ugovornice, a postupak po tužbenom zahtjevu iz spašavanja bi se vodio pred sudom države neugovornice, kada bi bilo vrlo korisno za države neugovornice da primijene odredbe Konvencije. Nekoliko država je reagiralo na iznešeno mišljenje predstavnika CMI-a ističući da je nemoguće primjenu Konvencije na takav način protegnuti na države neugovornice.

Diskusija je zaključena tako da se drugi dio uvodne rečenice st. 1 briše.

U pogledu stavka 2 toč. (a) odlučeno je da se on ponovo razmotri na sljedećem zasjedanju.

Na točku (b) istog stavka bilo je vrlo mnogo prigovora. Za većinu delegacija bila je neprihvatljiva njezina obaveznost, pa je predložena prestilizacija, a kao model bi mogla poslužiti odredba iz čl. 15 st. 3 Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Odbor je odlučio da se ovo pitanje razmotri kasnije u svjetlu prijedloga koji će eventualno biti podneseni.

Ovim je diskusija o spašvanju bila završena. Ocjenjujući svoj rad, Odbor je zaključio da očekivani napredak nije postignut.

Ad 4) Pitanju pomorskih privilegija i hipoteke Pravni odbor je posvetio poludnevnu proceduralnu diskusiju s obzirom na stavljeni prijedlog da se imenuje zajednička grupa eksperata (od IMO-a i UNCTAD-a) radi unapredjenja daljnog rada na ovom pitanju.

Predstavnik UNCTAD-a je Pravnom odboru obrazložio stavljeni prijedlog naglasivši da je njegov cilj da se izbjegne duplicitiranje posla i da se osigura uska suradnja izmedju IMO-a i UNCTAD-a, te da se na taj način osigura jednoobraznost u pravnoj regulaciji ove materije, a što je jedan od najvažnijih ciljeva rada.

Glavni tajnik IMO-a je izjavio da prihvata predloženu suradnju putem osnivanja zajedničke grupe eksperata, te je voljan, ako bude potrebno, izraditi zajedno s UNCTAD-ovim sekretarijatom uvjete za sastav i rad takve grupe. Takav sporazum bi potom bio podнесен nadležnim organima IMO-a i UNCTAD-a na odobrenje.

jedan dio delegacija je podržao ovakav prijedlog ističući potrebu da u grupi budu doista zastupljeni predstavnici različitih pravnih sistema svijeta kao i različitih stupnjeva ekonomskog razvoja.

Bilo je delegacija koje su dovodile u pitanje potrebu za osnivanjem takve grupe eksperata, dok je velika većina država izjavila da nije bilo dovoljno vremena i informacija o prijedlogu za stvaranje konačnog mišljenja.

Na kraju diskustije o ovoj točki, Pravni odbor je konstatao UNCTAD-ov prijedlog o osnivanju jedinstvene grupe eksperata, međutim o tome nije donio odluku. Naprotiv, odlučio je da istu točku dnevnog reda stavi i na 56. zasjedanje kada će razmotriti izvještaj UNCTAD-ovog sekretarijata o postignutim rezultatima na tom polju u toj organizaciji, te mišljenje Savjeta IMO-a.

Ad 5) Odbor je razmotrio izvještaj sekretarijata u vezi s Nacrtom konvencije o odgovornosti i naknadi štete kod prijevoza opasnih i štetnih tvari morem (Nacrt HNS konvencije). Izvještaj koji je pripremljen na zahtjev Savjeta IMO-a određuje i analizira temeljne probleme buduće konvencije o kojima postoji vrlo velika različitost u mišljenju i koja bi se trebala usuglasiti na Diplomatskoj konferenciji.

Većina delegacija je bila jednoglasna da postoji ozbiljna potreba za takvom konvencijom te da bi se priprema za njezino donošenje trebao dati prioritet. Ove države su isto tako isticalle da se radi o materiji koja prije svega traži jedinstvenu medjunarodnu regulaciju. Međutim, ukoliko se odgovarajući medjunarodni režim ne bi uspostavio u razumnom vremenu, države bi bile prisiljene da donešu jednostrane nacionalne propise, što bi u svakom slučaju bilo nepoželjno i štetno za svjetsko pomorstvo.

Nakon vrlo žive diskusije Odbor je odlučio predložiti Savjetu IMO-a da se ovaj predmet zadrži u programu njegovog rada i to kao prioritetna točka, međutim, pitanja koja i dalje imaju prioritet u radu Odbora su spašavanje i pomorski privilegiji i hipoteke. Takodjer je odlučeno da će Odbor, ukoliko Savjet bude suglasan da se nacrt HNS konvencije zadrži u njegovom programu rada, taj predmet razmatrati na svom drugom zasjedanju u 1986. god. U medjuvremenu Odbor očekuje od zainteresiranih država konkretne prijedloge s tim u vezi.

Ad 6) Namjera Pravnog odbora da se Dugogodišnji plan rada ponovo pregleda radi ispuštanja onih pitanja čije se razmatranje ne ukazuje kao neophodno i poželjno s obzirom na aktualni razvoj medjunarodnog pomorstva, nije naišla na prihvat kod dovoljnog broja delegacija. Međutim, diskusija o ovoj točki dnevnog reda ukazala je na neka pitanja koja bi u skoroj budućnosti mogla postati aktualna, a rad na njima hitan (tako npr. Nacrt kon-

vencije o pokretnim plovnim objektima za vadjenje nafte kao i Nacrt konvencije nadležnosti, mjerodavnom pravu i priznanju i izvršenju odluka u pitanjima sudara na moru).

Neke delegacije su predložile proširenje Dugogodišnjeg plana rada novim pitanjima (npr. revizija Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem 1974. i odnosnih Protokola, te revizija Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.).

Ad 7) Pod ovom točkom dnevnog reda razmatrana je molba Greenpeace Internationala podnešena Odboru preko Savjeta IMO-a za priznanje savjetodavnog statusa unutar IMO-a. Molba ove organizacije sa svim njezinim podacima nalazi se u Dok. LEG 55/7. Neke delegacije su smatrale da sadržaj navedenog dokumenata ne daje dovoljno podataka o samoj organizaciji, njezinim ciljevima i svrsi, načinu učlanjenja, te da li je u skladu s "duhom, ulogom i principima IMO-a" kako je to propisano u "Pravilima koja reguliraju odnose s nevladinim medjunarodnim organizacijama".

Budući da je veći broj delegacija tražio dodatne informacije i pojašnjenja u vezi s ovom medjunarodnom organizacijom, Pravni odbor je pozvao Greenpeace International da dostavi podatke neophodne za odlučivanje o njezinoj molbi.

Ad 8) Najavlјena je izmjena nacrta Rezolucije o suradnji u službenim istragama pri pomorskim nezgodama (Dok. LEG 55/8) od strane Liberije, koja nije bila spremna da je podnese na ovom zasjedanju, tako da je delegat Liberije zamolio Odbor da odgodi razmatranje prijedloga za 56. zasjedanje, što je Odbor uvažio.

Ad 9) Sekretarijat je informirao Odbor o stanju pravnih konvencija donesenih u okviru IMO-a.

Ad 10) Pravni Odbor je odlučio da svoja zasjedanja u 1986. održi prema sljedećem rasporedu:

56. zasjedanje - od 7. do 11. travnja 1986.

57. zasjedanje - od 27. do 31. listopada 1986.

Napomena:

Prijevod Nacrta konvencije o spašavanju, Montreal, 1981, objavljen je u časopisu UPPP br. 91, 1981.

SUMMARY

Ana Sihtar: REPORT FROM THE 55th SESSION OF THE LEGAL COMMITTEE OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

The Legal Committee held its fifty-fifth session at IMO Headquarters from 7-11 October 1985 under the chairmanship of Mr. Robert Cleton (Netherlands).

Thirty nine delegations of State-members, the associate member Hong Kong, the representatives of UNCTAD and ICAO and several observers were present at the session.

The agenda of the meeting had ten items and two of them were particularly important:

1) Consideration of the question of salvage, in particular the revision of the 1910 Convention on salvage and assistance at sea: the Legal Committee concluded the second reading of the articles of the convention prepared by CMI (Doc. LEG 55/3 Annex) and commenced a further re-reading of the draft begining with Article 1 to Article 2, 2(b). The Committee decided to resume its reading of the draft articles of the proposed salvage convention at the fifty-sixth session.

2) Consideration of work in respect of maritime liens and mortgages: the Committee heard a statement of the representative of UNCTAD in which he summarized the work so far undertaken in UNCTAD on maritime liens and mortgages. The UNCTAD representative proposed the appointment of a compact group of experts to be jointly appointed by UNCTAD and IMO to advance further work on these subjects.

Although, the Committee expressed satisfaction at the fact that the Secretariats of IMO and UNCTAD were in agreement on the principle of a possible group of experts, it was pointed out that the proposal was not sufficiently detailed to enable Governments to decide whether the suggested group of experts would be necessary or useful at this stage. In the light of these considerations, the committee was unable to take a decision on the proposal at the current session and the same subjects will be included in the agenda for their consideration at the 56th session.