

59. ZASJEDANJE PRAVNOG ODBORA IMO-a

Ana Sihtar, pravni savjetnik
Republičkog komiteta za
saobraćaj i veze SRH, Zagreb

UDK 347.79
Stručni rad

59. zasjedanje Pravnog odbora IMO-a održano je u Londonu od 25. do 29. travnja 1988. godine uz sudjelovanje 43 predstavnika članica IMO-a, pridruženog člana Hong Konga te 21 promatrača.¹

Na Dnevnom redu bilo je devet točaka, ali se najviše diskutiralo o:

1. Revizija Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974.

Pravni odbor je ovo pitanje uvrstio u program rada na zahtjev Savjeta IMO-a koji je na svome 14. izvanrednom zasjedanju, u studenom 1987, reviziji Atenske konvencije, i to s gledišta povećanja iznosa visine ograničenja odgovornosti i uspostavljanja jednostavnijeg i bržeg sistema za njihovu izmjenu, dao karakter prioritarnog zadatka.

Kao osnova za rad Odbora poslužio je prijedlog Nacrta protokola na Atensku konvenciju iz 1974, izrađen od strane delegacije SR Njemačke (dok. LEG. 59/4 i LEG. 59/4/1 od 30. 3. 1988).

Odbor je na ovom zasjedanju postigao suglasnost oko teksta odredbi ali ne i oko visine iznosa pojedinog ograničenja. Tako je npr. nekoliko država predlagalo da visina ograničenja za smrt ili tjelesnu ozljedu bude 100.000 SDR jer taj iznos odgovara ograničenju u zračnom prijevozu (Montrealski protokol br. 3, 1975). Obrazlažući svoj prijedlog ove države su navele iskustvo svoje sudske prakse (radi se o zemljama koje tu visinu imaju već ugrađenu u nacionalno pravo) koja ne poznaje do sada niti jedan slučaj u kojem iznos od 100.000 SDR nije bio dostatan za pokriće štete.

¹ Tekst je rađen prema službenom izvještaju o zasjedanju objavljenom u dok. LEG. 59/11 od 9. 5. 1988, budući da ni na ovom zasjedanju nije bilo službenog predstavnika Jugoslavije.

Premda nije bilo izričitih protivljenja tako velikom povećanju visine iznosa ograničenja odgovornosti, neke su delegacije svoje neslaganje iznijele posredno, sumnjom u primjenljivost sistema ograničenja odgovornosti u zračnom prijevozu na probleme pomorskog prijevoza putnika i njihove prtljage.

Jednoglasno je odlučeno da se visina iznosa ograničenja ostavi diplomatskoj konferenciji na odlučivanje.

Dosadašnja odredba člana 9. Konvencije u cijelosti se mijenja, i to tako da su definicije obračunske jedinice (SDR), primjena i određivanja njezine visine jednaki kao i u Protokolu iz 1984. na Konvenciju o građanskoj odgovornosti za naknadu štete od nafte, 1969.

U pogledu primjene Protokola (član III. Nacrta) veliki broj delegacija izjasnio se da i za Protokol, kao i za Konvenciju, osnova primjene treba biti ugovor o prijevozu sklopljen u državi ugovornici Konvencije (član 2. st. 1. t. b) ili, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska ili odredišta u državi ugovornici (čl. 2. st. 1. t. c). To bi, prema mišljenju istih delegacija, bio jedan od načina za uređenje odnosa između država ugovornica Protokola koje su prihvatile i Konvenciju i Protokol i onih koje su prihvatile samo Konvenciju iz 1974.

Odbor nije mogao postići suglasnost oko broja ratifikacija potrebnih za stupanje Protokola na snagu. Informacije radi navodimo da su prijedlozi bili vrlo različiti — od takvih da se zadrži isti broj kao i za Konvenciju (deset) do onih koji su predlagali osam pa čak i šest.

Najznačajnija odredba ovog Nacrta svakako je ona iz člana VIII. kojom se uvodi skraćeni postupak za izmjenu visina iznosa ograničenja odgovornosti. Međutim, to je novina samo u području koje uređuje Atenska konvencija iz 1974. i Protokol na nju iz 1976, budući da je odredba identična odredbi člana 15. Protokola iz 1984. na Konvenciju o građanskoj odgovornosti za naknadu štete od nafte, 1969. To zato, jer je većina delegacija smatrala da se rješenje iz člana 15. Protokola iz 1984. pokazalo u praksi kao vrlo dobro i da nema razloga ne primijeniti ga i u području prijevoza putnika i njihove prtljage morem.

Prijedlog za izmjenu i dopunu ovog protokola može staviti bilo koja država koja je u trenutku njihova stavljanja ugovorna strana Protokola, a što znači da Protokol već mora biti na snazi.

Broj država ugovornica potreban za pokretanje postupka za izmjenu i dopunu Protokola isti je kao i za Konvenciju — jedna trećina (član VII. Nacrta).

U pogledu postotka za koji bi trebala rasti visina iznosa ograničenja odgovornosti bilo je različitih prijedloga, i to od 6% pa sve do 10%. Međutim, jednoglasno je odlučeno da se u ovoj fazi o tome ne odlučuje.

Time je zaključena diskusija revizije Atenske konvencije iz 1974, s tim da će se na sljedećem zasjedanju tekst još jednom pročitati isključivo radi

njegova »dotjerivanja« u formu potrebnu za dostavljanje diplomatskoj konferenciji na usvajanje.

2. Pitanje odgovornosti za štetu nastalu pomorskim prijevozom opasnih i štetnih tvari (HNS Konvencija)

Kao osnova za diskusiju poslužio je zajednički izrađen tekst od delegacije Australije, Kanade, SR Njemačke, Mauriciusa, Nizozemske, Norveške, Poljske, Švedske, Velike Britanije i SAD-a (dok. LEG. 59/5/3) te već prije dostavljeni prijedlozi iz dokumenata LEG. 59/5, LEG. 59/5/1 i LEG. 59/5/2.

Predstavnik INTERTANKO ponovio je stav Udruženja iznesen već prije u dok. LEG. 59/5/1 da trenutna međunarodnopravna regulativa u potpunosti zadovoljava s obzirom na vrste tereta koji se prevoze morem, te da do sada u praksi nije bilo pomorske nezgode kod koje oštećena strana nije mogla ostvariti svoje pravo na naknadu uslijed neadekvatnosti pravnog sustava. Stoga ovo Udruženje ne vidi potrebu za donošenjem nove HNS konvencije. Većina je, međutim, bila suprotnog mišljenja što je u diskusiji bilo jasno i izrečeno. Slijedom toga, Odbor je odlučio nastaviti s radom na izradi teksta konvencije te je pojedinim delegacijama dao i određena zaduženja:

— prihvaćena je ponuda Velike Britanije da predstavlja vodeću zemlju u pripremi pismenog elaborata u kojem će razmotriti sustav međunarodnog osiguranja s obzirom na pitanje pakiranih opasnih i štetnih tvari. Tom prilikom ona će obaviti i neformalne konzultacije s pojedinim delegacijama;

— delegacija SAD-a ispitat će mogućnosti za osnivanje fonda te će o najpovoljnijima pismeno izvijestiti članove Odbora;

— delegacija Nizozemske obavezala se pripremiti nacrt teksta odredbi koje se odnose na principe iznesene u dok. LEG. 59/5/3;

— Tajništvo će, do početka 60. zasjedanja, dostaviti delegacijama dokument u kojem se nalazi diskusija o ovoj materiji vođena na Diplomatskoj konferenciji 1984 (dok. LEG. CONF. 6/C.1/WP 22 od 14. 5. 1984), te listu pitanja postavljenih do sada u Odboru u vezi sa štetnim i opasnim tvarima;

— prihvaćena je ponuda Međunarodnog udruženja osiguratelja (IUMI) da u suradnji s predstavnicima P and I udruženja izradi materijal o posljedicama novog kompenzacijskog sustava za štete od opasnih i štetnih tvari za osiguranje kakvo je ono danas. Kao poticaj za ovu analizu, Odbor je dao dvije smjernice:

a) najmanji iznos naknade prema novom sustavu trebao bi biti u granicama određenim Protokolom iz 1984. na Konvenciju o građanskoj odgovornosti za naknadu štete od nafte iz 1969; i

b) HNS konvencija odnosit će se kako na opasne i štetne tvari u rasutom stanju tako i u pakiranom, a lista tvari za koje će se isplaćivati naknada bit će vrlo široka.

3. Sudjelovanje u službenim istragama kod pomorskih nezgoda

Na zahtjev predstavnika SAD-a i Liberije razmatranje ovog pitanja odgođeno je za sljedeće zasjedanje.

4. Ostala pitanja

Odbor je sa zadovoljstvom primio na znanje da su Savjet i Skupština IMO-a odobrili kako dvogodišnji Program rada za 1988/89 tako i dugoročni.

Na zahtjev Savjeta, Pravni odbor je razmotrio dva teksta: Sveobuhvatan multidisciplinarni program budućih aktivnosti za kontrolu zloupotrebe droge (dok. LEG. 59/9 dodatak I) i Nacrt konvencije protiv nedopuštenog prometa narkoticima i sličnim tvarima (dok. LEG. 59/9 dodatak II). Na oba teksta nije bilo značajnijih primjedbi.

Summary

59th SESSION OF IMO LEGAL COMMITTEE

The Legal Committee held its fifty-ninth session at IMO Headquarters from 24 — 29 April 1988.

Among the various agenda items, the Committee chiefly discussed a revision of the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 and the question of liability for damage caused by the maritime carriage of hazardous and noxious substances (HNS).