

Rasprava u Pravnom odboru IMCO-a o reviziji Medjunarodne konvencije o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode od koje nastupa ili prijeti opasnost zagađjenja ugljikovodicima od 1969, Medjunarodne konvencije o spašavanju i pružanju pomoći na moru od 1910, Medjunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za naknadu štete od zagađjenja mora ugljikovodicima od 1969. i Medjunarodne konvencije o osnivanju medjunarodnog fonda za naknadu štete od zagađjivanja ugljikovodicima od 1971.

Od 4. do 8.VI 1979. održano je u Londonu XL zasjedanje Pravnog odbora Medjuvladine pomorske savjetodavne organizacije, neposredno iza završetka XXXIX zasjedanja tog Odbora. Na dnevnom redu su bila tri pitanja. Jedno je bilo ono proširenja prava obalne države na intervenciju na otvorenom moru dalje od onoga što je predviđeno u Medjunarodnoj konvenciji o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode od koje nastupa ili prijeti da nastupi opasnost šteta od zagađjenja ugljikovodicima od 1969, a u vezi s time i revidiranje pravila o spašavanju iz Konvencije o spašavanju i pružanju pomoći na moru od 1910 (i Protokola o njenoj izmjeni od 1967). Drugo pitanje je bilo ono povišenja granica naknada štete predviđenih u Medjunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štete od zagađjenja ugljikovodicima od 1969. i Medjunarodne konvencije o osnivanju medjunarodnog fonda za naknadu šteta od zagađjivanja ugljikovodicima od 1971. Konačno treći skup pitanja je bio program budućeg rada Pravnog odbora, a u vezi s pripremom Diplomatske konferencije koja je izvorno zamišljena za godinu 1981.

Delegati Jugoslavije bili su: dr E.Pallua, znanstveni savjetnik Zavoda za pomorsko pravo JAZU i dr V.Borčić, tajnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo i pravni savjetnik Jadroagenta.

1) Prvo pitanje pokrenula je Francuska^{na} XXXIV skupštini IMCO-a odmah iza poznate katastrofe tankera "AMOCO CADIZ" u svibnju 1978, pa je taj predmet došao na dnevni red Pravnog odbora već na njegovom XXXV zasjedanju (od 30.V do 2.VI 1978), pa je od onda ostao na dnevnom redu Pravnog odbora (dakle na XXXVI zasjedanju od 3. do 9.VI 1978, pa na XXXVII zasjedanju od 20. do 24.XI 1978. i na XXXVIII zasjedanju od 19. do 23.II 1979).^{1/} Na kraju XXXVIII zasjedanja delegacijama je predan prednacrt delegacija Francuske, Meksika i Urugvaja, pa je taj prijedlog predviđen kao radni dokument za XL zasjedanje. Kod toga treba naglasiti da je francuska delegacija od početka, na skupštini IMCO-a i u Pravnom odboru, naglašavala hitnost ovog predmeta i tražila za njega prioritet, ali je tek sa znatnim zakašnjenjem producirala ovaj prednacrt. Taj prijedlog sadrži nacрте članova koji su rezultat neformalnih konzultacija delegacija predlagača, koji su po mišljenju predlagača potrebni elementi za "razvoj" međunarodnog prava o intervenciji obalnih država (dok. Leg. XL/2/1).

Tajništvo Pravnog odbora pripremilo je već za XXXVII zasjedanje dokument Leg. XXXVII/2 na koji upućuje i dok. Leg. XL/2, a u kojima se obrađuju pitanja povezana s problemima koji se u toj materiji pojavljuju, a to su:

- a) obavješćavanje o nezgodi od strane broda u opasnosti,
- b) intervencija obalne države na otvorenom moru prema brodu strane zastave,
- c) pružanje pomoći i spašavanje brodova u nezgodi iz koje slijedi ili može uslijediti zagađenje širokih razmjera.

Rasprava u Pravnom odboru se stoga i bavila prijedlogom triju zemalja (Francuske, Meksika i Urugvaja) u dokumentu Leg. XL/2/1. Taj prijedlog je formuliran kao nacrt

konvencije u šest članova, označenih rimskim brojevima od I do VI, a zamišljen je kao zamjena za Konvenciju o intervenciji od 1969.

I član određuje pravo intervencije obalne države, II sadrži definicije, III, IV i V govore o sistemu obavješćavanja o nezgodi i konačno VI govori o dužnosti naknade troškova i o eventualnom pravu na nagradu za spašavatelja.

Predlagači su u pogledu prava na intervenciju iznosili da se čl.I njihova prijedloga slaže s tekstem čl.221. "Informal Composite Negotiating Text, Revision (dok. br. A/Conf.62/WP 10/Rev.1 izdan 28.IV 1979) (u prijevodu Neformalni složeni pregovorni tekst), a da se razlikuje od čl.1. Medjunarodne konvencije o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima zagađivanja mora uljem od 1969.

Razlike između čl.1. Konvencije od 1969. i predloženog nacrtu su u tome što nacrt izostavlja riječi "teška i neposredna" ("grave and immediate") kada govori o opasnosti i što ispušta riječi "by oil" kada se govori o zagađivanju, tako da bi se nacrt primjenjivao na sva zagađivanja, a ne samo na ona od ulja.

Diskusija se velikim dijelom kretala oko značenja uklanjanja tih riječi iz nacrtu, pa dok su predlagači (na- pose Francuska) inzistirali na tome da je spomenuti tekst ICNT (čl.221) već medjunarodno pravo, dotle su druge delegacije poricale taj značaj tom dokumentu i tvrdile da su osim toga državama za uspješno suzbijanje opasnosti od zagađivanja dovoljna ovlaštenja iz Konvencije od 1969. Napominjemo s obzirom na taj kontroverzni tekst da su predlagači prešutjeli da je tekst čl.221. ICNT u dok. A/Conf. 62/WP 10/Rev.1 znatno modificirao tekst čl.222. u dok. A/Conf.62/WP 10 (od 18.VII 1977) koji je smisleno s obzirom na kritične riječi bio analogan Konvenciji od 1969.^{2/}

Znatnu pažnju je privuklo pitanje dužnosti obavješ-
tavanja. To se raspravljanje nadovezalo na ono što je već
govoreno na XXXVII zasjedanju Pravnog odbora (v.dok.
XXXVII/7). Predlagači su inzistirali na tome da je obavi-
jest pretpostavka za intervenciju, dok su druge delegaci-
je isticale kako ne bi trebalo duplicirati propise o istoj
materiji i kako bi Pravni odbor trebao naprosto pratiti
ono što se radi u Odboru za zaštitu morske okoline, a u
kojemu su već izdana dva dokumenta koji se odnose upravo
na dužnost obavješćavanja obalne države od strane zapovje-
dnika broda (dok. MEPC/XI/10 i MEPC/XI/10/2). Neke od tih
delegacija isticale su i to kako se ne smije zapovjednika
broda opteretiti prevelikim birokratskim dužnostima u si-
tuacijama u kojima njegova pažnja mora biti sva uperena
na sigurnost broda. Međutim, predlagači su ukazivali na
to kako odredbe u spomenutim dokumentima uz MARPOL konven-
ciju imaju pravni značaj preporuka za uvrštavanje odnosnih
propisa u nacionalno zakonodavstvo, a oni naprotiv žele
stvoriti međunarodnopravnu obvezu na takvo obavješćava-
nje. Na kraju se vidjelo da gotovo sve delegacije smatra-
ju da sistem obavješćavanja kakav predviđa MARPOL konven-
cija od 1973. i Protokol uz tu Konvenciju od 1978. dostaje
za to da se utvrde zapovjednikove dužnosti u pogledu oba-
vješćavanja.

Problem spašavanja koji se pojavio nakon intervenci-
je obalne države u slučajevima sličnim nezgodi "AMOCO
CADIZ"-a razmotren je s privatnopravnog i javnopravnog
gledišta. Privatnopravna materija je unificirana Bruxel-
leskom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o pruža-
nju pomoći i spašavanju od 1910.g, Protokola o njenoj
izmjeni od 1967. i ugovorima o spašavanju, najčešće do
sada na obrascu "no cure, no pay".

Javnopravni problem, s međunarodnog stajališta, nastaje kada obalna država naredi spašavanje, pa nastaju odnosi između države i spašavatelja strane zastave i između spašavatelja i broda kome pruža pomoć ili kojega spašava. O tome postoji studija tajništva u ispravi Leg. XXXVII/2 i osvrt na zapisnik s XXXVII zasjedanja.

Posebno je razmatrana situacija kada je zaključen ugovor o spašavanju, pa nakon toga uslijedi intervencija obalne države koja upravlja spašavanjem.

Predlagači su istakli da javnopravna intervencija države poništava ("nullified") privatnopravnu pogodbu. Ovdje je otvoreno pitanje naknade spašavanja koju bi trebalo plaćati prema ugovoru do intervencije države, a iza toga, nakon intervencije države, prema kriterijima utvrđenim u budućoj međunarodnoj konvenciji, no tako da bi nagrada za spašavanje na temelju načela državne intervencije morala biti nezavisna od uspjeha spašavanja. Omjer nagrade koju spašavatelju plaćaju, već prema slučaju, brodar spašavanog broda i država koja intervenira, moći će se odrediti putem koncilijacije, arbitraže ili putem redovnog suda, već kako će to budući instrument odrediti.

Ovo shvaćanje je naišlo na vrlo ograničenu potporu jer je većina delegacija smatrala (a u ograničenom opsegu, naimе ukoliko se ne odnosi na spašavanje u slučaju opasnosti od zagađjenja i predlagači) da je revizija Međunarodne konvencije o spašavanju i pružanju pomoći od 1910. i Protokola uz nju od 1967. suvišna.

O cijelom problemu nije donijet nikakav zaključak, osim što se svi slažu da treba i dalje analizirati pravna pitanja koja su se pojavila na temelju katastrofe "AMOCO CADIZ".

Mi smatramo da će ovaj predmet ostati trajno na dnevnom redu Pravnog odbora, odnosno tako dugo dok ne dođe ili do zaključenja posebne konvencije ili pak do rješavanja tog pitanja u sklopu konvencije koju bi donijela Treća konferencija Ujedinjenih naroda o pravu mora. Ovo nas potiče da smatramo da bi trebale pitanja pokrenuta u francuskom prijedlogu svestrano obraditi. U njima se naime s jedne strane pojavljuju zahtjevi koji, barem na prvi pogled, idu za tim da se smanje opasnosti od velikih katastrofa tipa slučaja "AMOCO CADIZ", ali s druge strane kod toga otvaraju mogućnost provođenja mjera koje bi mogle biti u neskladu s interesima slobode plovidbe. Možda bi kazuistične studije dosadašnjih nezgoda toga tipa pomogle da se utvrdi koje bi zapravo ponašanje sa strane pomorskog osoblja broda i organa obalne države bilo najkorisnije za to da se oba cilja postignu, naime sprečavanje katastrofa, a bez štete za slobodu plovidbe.

Pitanje da li i u kojoj mjeri je moglo odugovlačenje pregovora o zaključenju ugovora o spašavanju djelovati na to da nastupe štetne posljedice događaja, spada više u poslovnu praksu nego u pravno proučavanje, ali je teško normativnim aktima ukloniti opasnosti od takvog odugovlačenja. To bi se moglo učiniti samo tako da se takav zadatak povjeri javnoj službi spašavanja, ali je zamisao koja je već svojedobno natuknuta u čl.13. Konvencije od 1910. ostala do danas u širim razmjerima neostvarena.^{3/}

2) Pitanje izmjene naknade prema Konvenciji o građanskoj odgovornosti od 1969.g. i Konvenciji o fondu od 1971.g. pokrenuto je još na XXXVIII zasjedanju Pravnog odbora. Medjunarodni fond za naknade zbog zagađivanja uljem (IOPCF) postavio je i formalan zahtjev ImCO-u za reviziju ovih konvencija, u prvom redu što se tiče izmjene granica odgovornosti.

O tom pitanju izradjen je nacrt tajništva (Leg. XL/3 i Leg. XL/3/2) i mišljenje Medjunarodnog pomorskog foruma naftnih kompanija (OCIMF) u dokumentima Leg. XL/3/1 i Leg. XL/3/3.

Ispravi Leg. XL/3/2 priložena je rezolucija IOPCF od 20. travnja 1979.g. kojom se povećava limit iz člana 4. stava 4 a i b Medjunarodne konvencije o osnivanju Medjunarodnog fonda za štete od zagadjivanja uljem od 1971.g.

Ta je granica povišena od 450.000.000 na 675.000.000 franaka. U rezoluciji se traži posebno proučavanje granice odgovornosti po Konvenciji o građanskoj odgovornosti od 1969. g. za male tankere.

Neko delegacije su tvrdile da Konvencija o građanskoj odgovornosti od 1969.g. i ona o fondu od 1971.g. nisu prihvaćene u širim razmjerima baš zbog niskog limita. To je posebno izraženo u noti Kanade i SAD Leg. XL/WP.1.^{4/}

Komentirajući visinu granice odgovornosti spomenutih dviju konvencija Francuska zaključuje da bi one mogle biti dovoljne u većini slučajeva, ali ne u slučaju katastrofe kao što je ona "AMOCO CADIZ"-a, pa stoga i predlaže izmjenu visine odgovornosti i naknade.

S obzirom na velike štete koje mogu proizaći od malih tankera postavlja se pitanje paušalnog minimuma granice odgovornosti broдача takvih brodova. No treba voditi računa da Konvencija od 1976.g. o ograničenju pomorskih zahtjeva povećava granice odgovornosti takvih brodova.

Promjene konvencije u tom smislu neminovno bi utjecale na visinu osiguranja, pa je zatražena studija o implikacijama eventualnih promjena na visinu osiguranja, odnosno na mogućnost tržišta osiguranja.

Inače se samo osnovno povećanje limita opravdava rastućom stopom inflacije.

SSSR je istakao da ima pre malo statističkih podataka koji bi govorili u prilog revizije konvencije; da fond nije nikada platio naknadu i da je samo jedna država oštećena u slučaju "AMOCO CADIZ"-a. Prema mišljenju sovjetske delegacije treba sustavno i pažljivo analizirati Konvencije od 1969, 1971. i 1976. godine prije donošenja bilo kakve odluke.

Sliku sadašnjeg stanja trebale bi dati tabele koje su dale Engleska (bez broja) i IOPCF (Leg.XL/WP.2), ali je više delegacija bilo mišljenja da su pruženi podaci nepotpuni i da treba nastaviti proučavanje materije. Iz spomenutih tabela samo slijedi da dosadašnji zahtjevi (prije "AMOCO CADIZ") ostaju unutar predviđenih iznosa u konvencijama.

Prihvaćajući stajalište da žrtvi treba nadoknaditi štetu, delegacije su raspravljale problem podjele odgovornosti između broдача i fonda. Mnoge od njih su nalazile da se ne može još više opteretiti broдача.

Isticano je, a i očito je, da i ako se povećaju granice fonda one neće nikada moći pokriti katastrofe kao što je ona "AMOCO CADIZ"-a (pa je tako sovjetska delegacija smatrala da tada država mora uskočiti).

Većina delegacija je ipak bila za povećanje granice odgovornosti u obim konvencijama i za to da je Pravni odbor taj koji bi trebao izraditi odgovarajući prijedlog.

Zatraženo je od IOPCF da za tajništvo IMCO-a izradi studiju o tom pitanju, da se ono dostavi vladama prije iduće sjednice Pravnog odbora na kojoj bi ono bilo na dnevnom redu (dakle ne još na XLI zasjedanju, kako ćemo niže vidjeti).

Zatražena je takodjer izrada studije o implikacijama revizije konvencija za osiguranje, posebno s podacima o troškovima osiguranja.

U trećoj točki dnevnog reda (pod razno) Francuska je bila predložila izmjenu Konvencije o međunarodnom pravilniku za izbjegavanje sudara na moru od 1972.g, tako da se uvedu kazne za povredu Pravilnika (isprava Leg.XL/4) ali je svoj prijedlog povukla zbog razvoja rješavanja tog problema u Odboru za pomorsku sigurnost, tako da se ukazuje suvišnim razmatranje istog problema u Pravnom odboru.

Razmotrena je takodjer ponuda CMI-a za suradnju s IMCO-m u pitanju spašavanja. Odbor je jednoglasno prihvatio ponudu CMI-a i zahvalio CMI-u na suradnji. Odmah uz to je zatražio da se CMI ograniči na razmatranje privatnopravne materije, jer će se javnopravnim pitanjima baviti sam Pravni odbor. Isto je tako preporučio da se ne bavi pitanjem formulara ugovora o spašavanju, jer je Odbor izviješten da organizacija spašavatelja s drugim privatnim organizacijama radi na pitanju novog ugovornog formulara za spašavanje, a u kojemu ne bi više bilo formule "no cure, no pay". (Francuska nalazi tu formulu premalo stimulativnom za spašavanje, a naročito, kako je već isticano, okrivljuje predugo pregovaranje o spašavanju za opseg katastrofe "A.C.") Treba reći da nije vidljivo kakav rad na reviziji Konvencije od 1910. CMI može poduzeti kada države nalaze da je ona u redu (radi se o jedinoj pomorskopravnoj bruxelleskoj konvenciji koju je ratificirao ne samo ogromni broj pomorskih država nego i Sovjetski Savez - koji je ratificirao samo 2 konvencije - i Sjedinjene Američke Države - koje su isto tako ratificirale samo 2 konvencije, ali različite od onih koje je ratificirao Sovjetski Savez), a

upravo ono što bi se eventualno imalo mijenjati slijedi iz proširenja intervencije države i izmjene principa "no cure, no pay". U diskusiji se spominjao i čl.13. Konvencije od 1910. koji govori o organizacijama spašavanja uspostavljenim po državama i koje taj član izuzima od odredaba Konvencije. Izgleda da neke države žele dobiti konvenciju i o takvim postupcima spašavanja, ali se za sada to još ne vidi jasno. Zanimljivo će biti vidjeti što će u tom predmetu poduzeti CMI.

3) Pod "Razno" je vodjena gotovo dvodnevna diskusija o zahtjevu skupštine IMCO-a da se Pravni odbor izjasni o mogućnosti održavanja Diplomatske konferencije u 1981.g. i da odredi predmet koji bi bio predmetom konferencije.

Takva je odluka reflektirana u ispravi Leg.XXXIX/4, gdje se među prioritetnim pitanjima navode:

- a) Nacrt konvencije o odgovornosti i naknadi u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari;
- b) pravna pitanja koja proizlaze iz katastrofe "AMOCO CADIZ"-a;
- c) proširenje Konvencije od 1969.g. o građanskoj odgovornosti na ugljikovodike koji nisu u njoj obuhvaćeni;
- d) pitanje naknade prema toj Konvenciji i onoj o fondu od 1971.g.

Prema tome iz popisa predmeta koji imaju prednost izostavljen je Nacrt konvencije o upisu i državnoj pripadnosti lebdjelica, koji je bio stavljen među prioritetne predmete na XXXVIII zasjedanju.

Diskusija se kretala oko oportuniteti održavanja konferencije 1981.g. ili 1982.g, o trajanju takve konferencije (za konferenciju u 1981.g. predviđena su bila

samo dva tjedna) i o predmetu ili predmetima koji bi bili na dnevnom redu takve konferencije.

Postavila su se budžetska pitanja jer IMCO ima dvogodišnji budžet, a moguća konferencija u 1981.g. predviđena je u predračunu za slijedeće dvogodište. Konferencija u 1982.g. trebala bi biti predviđena u budžetu za dvogodište 1982-1983.g.

Zaključak je Pravnog odbora da niti jedan od predmeta nije zreo za Diplomatsku konferenciju sredinom 1981.g.

Odbor je predložio skupštini IMCO-a alternativu, tako da se konferencija održi koncem 1982.g, ali u trajanju od 3 do 4 tjedna.

Na toj Diplomatskoj konferenciji prvenstveno bi se razmatrao Nacrt konvencije o odgovornosti i naknadi u vezi s prijevozom opasnih i štetnih materija, ali je ostavljena mogućnost proširenja dnevnog reda konferencije na neka od ostalih prioritetnih predmeta. Većina delegacija bila je očito sklona tome da Diplomatska konferencija u svoj dnevni red uvrsti još samo proširenje Konvencije o građanskoj odgovornosti za zagađivanje mora uljem od 1969. i na ostala ulja, ali da se ograniči samo na to proširenje dnevnog reda.

Dnevni red slijedećeg zasjedanja Pravnog odbora IMCO-a (od 1. do 5.X 1979) predviđa raspravljanje alternativnih nacrtu konvencije o odgovornosti za prijevoz štetnih i opasnih stvari morem, a pravna pitanja u vezi s proširenjem prava obalne države u slučaju prijeteće opasnosti izričito nisu stavljena na taj dnevni red. Prema tome i naša nastojanja moraju se u prvom redu kretati u pravcu utvrđivanja elemenata nužnih za zauzimanje stava

u pogledu na te nacрте. Kako se radi o medjunarodnom instrumentu mora se imati pred očima u prvom redu kakav bi on morao biti, a da naidje na povoljan prijem i da tako uskoro stupi na snagu. Vjerujemo da bi ograničenje takvog instrumenta samo na terete u rasutom stanju ("in bulk") bilo u tom pogledu povoljnije nego kada bi se odnosilo i na generalni teret. Isto tako nam se čini da instrument koji ne bi dijelio odgovornost između brodara (brodovlasnika) i robe ne bi naišao na razumijevanja a kamoli prihvaćanje jednog niza pomorskih država, koje su one koje ratificiraju (za razliku od onih koje raspravljaju kao npr. SAD) medjunarodne konvencije iz područja pomorskog prava. Ipak, činjenični supstrat za bilo kakva stajališta može pružiti samo praksa brodarskih poduzeća i osigurateljnih poduzeća.

V.B. i E.P.

BILJEŠKE

1/ V. V. Filipović, Nacrti novih medjunarodnih sporazuma pred Pravnim odborom IMCO-a, u ovom časopisu br.80, str.76 i d.

2/ Mjerodavni tekst u Konvenciji o intervenciji od 1969. glasi: "1. Parties to the present Convention may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution of the sea by oil, following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences." St.2. istog člana izuzima od te odredbe državne brodove u netrgovačkoj službi. Tekst objavljen kao rezultat (ne još konačan) rada III konferencije o pravu mora 15.VII 1977. (dok. A/Conf.62/WP 10) ima u čl.222. tekst identičan s onim spomenutog teksta u Konvenciji od 1969. a pod marginalnom rubrikom "Measures relating to maritime casualties". Tekst objavljen iza sljedeće sesije III konferencije o pravu mora, očito na

francuski prijedlog, nalazi se u dokumentu A/Conf.62/WP 10, Rev.1 od 28.IV 1979. i glasi: "1. Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to adopt and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline and related interests, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences." "2. For purposes of this article, "maritime casualty" means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or cargo." U dok. XL/2/1 od 6.III 1979. (francusko-meksičko-urugvajski prijedlog) st.1, čl.1. glasi jednako kao u čl.221 dok. A/Conf.62/WP 10 Rev.1, samo mu je početak malo različit: "Parties to the present Convention may take such measures beyond their territorial water as may be necessary to prevent,..." St.2. jednak je st.2, čl.1. Konvencije od 1969, a definicija "Maritime casualty" jednaka je onoj u st.2, čl.221. ICNT tekst od 1979.

3/ Čl.13. Konvencije od 1910. zadržava nacionalnim zakonima ili međunarodnim ugovorima normiranje službe spašavanja koju organiziraju "javne vlasti" ("autorités publiques", "public authorities") ili nad kojima te vlasti vrše kontrolu, napose za spašavanje ribarskih plovila. Iza tog čl.13. stoji čl.14. koji propisuje da se odredbe Konvencije ne odnose na ratne brodove i na državne brodove namijenjene isključivo javnoj službi. Protokol o izmjenama Konvencije o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, potpisane 23.IX 1910, koji je potpisan u Bruxellesu 27.V 1967, mijenja taj član tako, da se Konvencija primjenjuje i na pružanje pomoći i spašavanje u kojem su na jednoj ili na drugoj strani ratni brodovi ili drugi državni brodovi, s time da zahtjevi za spašavanje ratnih brodova i državnih brodova namijenjenih isključivo javnoj netrgovačkoj službi mogu biti istaknuti samo pred sudovima države čiji su brodovi. (Dakle u pogledu državnih trgovačkih brodova mogu biti iznešeni i pred svakim drugim nadležnim sudom.) Obvezu spašavanja koja tereti zapovjednike trgovačkih brodova propisuje za ratne i druge javne brodove samo država njihove zastave. Nacrt tog Protokola donešen je na prijedlog Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo na Riječkoj konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora 25.IX 1959, a prihvaćen na XII Diplomatskoj

konferenciji za pomorsko pravo na njenoj prvoj sesiji. Prema st.1, čl.4. Protokola on je stupio na snagu nakon što je podnešeno pet ratifikacija. Ratificirale su ga slijedeće države: Austrija, Belgija, Arapska Republika Egipat, Velika Britanija i Jugoslavija, a pristupile su mu Jersey, Guernsey, Otok Man i Sirijska Arapska Republika. Začudo, Francuska, u kojoj je bilo najviše sporova u praksi, nije pristupila Protokolu. Njegovo pravilo odgovara engleskom, njemačkom i austrijskom pravu.

4/ Zajednička nota Kanade i SAD Pravnom odboru, odgovara tendenciji ovih dviju država da osiguraju što realnije naknade štete (dakako s gledišta vrijednosti kod njih ugroženih dobara i cijena u njihovim zemljama). Oni pokraj revizije iznosa iz dviju konvencija od 1969. (o odgovornosti) i 1971. (o fondu) naglašuju da je revizija potrebna jer je prošlo 10 godina od zaključivanja Konvencije od 1969, a da je 1976. u Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine povišena granica odgovornosti brodovlasnika u usporedbi s Konvencijom od 1957, a koja je bila temelj s kojega se polazilo u razdiobi odgovornosti između brodovlasnika i naftne industrije. Oni, s obzirom na buduću reviziju, traže da se preispita geografsko polje primjene (naime naknadu štete ne samo u teritorijalnom moru nego i u ekonomskoj zoni, iako se to izričito ne kaže), naknada troškova preventivnih mjera s obzirom na tek prijetuću opasnost (dakle opasnost koja još nije nastupila i za koju se možda i ne zna da li bi bila doista in concreto nastupila), zatim iznos naknade prema Konvenciji o fondu, širu definiciju ugljikovodika ("oil", "hydrocarbures"), zatim odredbe o bunkerima tankera na kojima nema tereta i konačno postupak s malim tankerima i možda poželjnost da se uključi minimalna tonaža. Vidljivo je iz toga da se ponovno žele preispitati i takve odredbe koje su donešene 1969. nakon duže rasprave (minimum tereta na tankerima) i nova rasprava o tankerima bez tereta na kojima bunker prouzroči štetu od zagadjivanja.

- - - - -