

V I J E S T I

IZ JUGOSLAVENSKOG UDruženja

Za Pomorsko Pravo

XLVI ZASJEDANJE PRAVNOG ODBORA MEDJUVLADINE  
POMORSKE SAVJETODAVNE ORGANIZACIJE /IMCO/

---

Od 21. do 25. IX 1981. održano je u Londonu XLVI zasjedanje Pravnog odbora Medjuvladine pomorske savjetodavne organizacije /IMCO/. Ovom zasjedanju prisustvovali su delegacije 36 država i 18 medjunarodnih organizacija.

Sjednicu je otvorio glavni tajnik IMCO-a Srivastava koji je pozdravio prisutne i istaknuo važnost ovog zasjedanja s izuzetno velikim dnevnim redom. Podsjetio je da će slijedeće godine /22. V 1982/ stupiti na snagu amandmani iz 1975. IMCO Konvencije koji izmedju ostalog predviđaju da Medjuvladina pomorska savjetodavna organizacija IMCO promijeni ime u Medjunarodnu pomorsku organizaciju /International Maritime Organisation - IMO/, da Pravni odbor znatno dobija na važnosti, ali da će morati izmijeniti svoja Pravila postupka i da će vjerojatno nova zgrada organizacije na drugoj obali Temze biti otvorena krajem 1982. Također je prisutnima izložio odluke Savjeta u pogledu budžeta za slijedeću godinu, kojima se odgadja predvidjena pomorska Diplomatska konferencija predvidjena krajem 1982. Konačan datum održavanja bit će odredjen sredinom 1982. /U obzir dolaze termini ili sredinom 1983. ili krajem 1984./

Predsjedavajući dr F.L. Wiswall /Liberija/ zahvalio je glavnom tajniku na informacijama i predložio Pravnom odboru da prihvati slijedeći dnevni red:

1. Razmatranje nacrta članova Konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnog i štetnog materijala morem.
2. Moguća izmjena granica odgovornosti i naknade štete koje su odredjene u Konvenciji o gradjanskoj odgovornosti iz 1969. i Konvenciji o Fondu iz 1971.
3. Razmatranje daljnje programa rada i sastanaka Pravnog odbora u svjetlu odluka Savjeta na njegovom 46. zasjedanju.

4. Ostala pitanja: a/ Razmatranje nastale problematike u vezi sa stupanjem na snagu amandmana 1975. uz IMCO Konvenciju; b/ Izvještaj o radu CMI-a o pitanjima spašavanja.

5. Razno.

Pravni odbor je prihvatio dnevni red.

Ad 1. Razmatranje nacrta članova Konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnog i štetnog materijala morem. - Predsjedavajući je obavijestio Pravni odbor da se u medjuvremenu /od 22-24. IV 1981. u IMCO-u u Londonu/ sastala neformalna radna grupa sastavljena od predstavnika 12 država i 7 organizacija na čijem je čelu bio R. Cleton /Nizozemska/, i da je razmatrala Nacrt konvencije. R. Cleton je zatim obavijestio Pravni odbor da se neformalna grupa bavila pitanjem definicije krcatelja i da je izradila odredjeni alternativni tekst za čl.1. i čl.11. smatrajući da je bitno da ta osoba bude uvijek pokrivena osiguranjem. Zatim da je grupa razmatrala buduće nadopune liste opasnih materijala, pa je zaključila da kasnije nadopune prihvaćene od većine Država ugovornica obvezuju i one države koje ih ne prihvate i koje u tom slučaju imaju samo mogućnost da otkažu Konvenciju. Grupa se također bavila problematikom geografske primjene buduće Konvencije i istakla u svom izvještaju da bi trebalo rasprave o tome voditi odijeljeno već prema tome da li se radi o riziku zagadjivanja ili riziku u vezi s vatrom i eksplozijom, jer rješenja za te dvije vrste rizika mogu biti sasvim različita. Grupa je također razmatrala 6 postojećih varijanti ograničenja odgovornosti brodara, pa je u svom prijedlogu svela taj broj na polovicu. Konačno je grupa razmatrala i rizik eksplozije i požara praznih tankera, pa je došla do zaključka da ukoliko bi se i prihvatiло uključivanje praznih tankera u buduću Konvenciju, to bi onda valjalo učiniti putem Protokola, no još bolje putem nove Konvencije.

Nakon izvještaja R. Cletona Pravni odbor je zaključio da podržava rad te grupe, ali da će se o pojedinosti raspravljati kod razmatranja pojedinih članova Nacrta konvencije.

U općoj raspravi koja je zatim nastala ponovno je pokrenuto /po treći puta!/ pitanje da li treba uključiti generalni teret /Packaged substances/ u okvire buduće Konvencije. Ponovno je zaključeno da bi se buduća Konvencija

trebala baviti samo prijevozom rasutog tereta /bulk carriage/. Za umirenje onoj manjini delegata koji su žustro zagovarali uključivanje generalnog tereta u okvire buduće Konvencije, zaključeno je na prijedlog Norveške da se i takve materijale može obuhvatiti u budućnosti ako se za to ukaže potreba. Valja medjutim upozoriti da će sigurno i na Diplomatskoj konferenciji biti prijedloga u tom pravcu, a predstavnik Italije je ponovno citao unaprijed pripremljenu izjavu, prema kojoj se tvrdi da je uključivanje generalnog tereta u okvire Konvencije upravo u korist zemalja u razvoju koje neće moći snositi takve troškove kao što je to morala snositi Italija u vezi sa slučajem broda "Cavtat".

Pravni odbor zamolio je grupu tehničkih stručnjaka da mu odgovori na pitanje da li rizik eksplozije ili požara praznih tankera treba uključiti u tekst nacrta buduće Konvencije. Radna grupa tehničkih stručnjaka na svojim sastancima od 21-23. IX raspravljala je o tom pitanju, kao i o definiciji pojma "ulje". U svom konačnom izvještaju predsjedavajući grupe tehničkih stručnjaka, dr N. Lamme /Nizozemska/ izvjestio je da su 60-70% brodova za rasuti teret u svijetu zapravo tankeri. Medjutim, nakon stupanja na snagu Protokola iz 1978.<sup>už SOLAS</sup> konvenciju, gotovo će se potpuno smanjiti mogućnost eksplozije tankera. /To je protumačio na taj način što je ustvrdio da je rizik eksplozije <sup>upravo</sup> proporcionalan s praznim prostorom u tanku, a tankovi će prema Protokolu 1978. biti tehnički tako konstruirani da će se spriječavati ulazak zraka u tankove iz kojih se bude iskrcavalo gorivo./ Zbog toga je dr Lamme ustvrdio da većina stručnjaka u tehničkoj komisiji drži da prazne tankere ne bi trebalo uključivati u buduću Konvenciju, jer da oni ne predstavljaju rizik izvan broda. Nakon izvještaja tehničke komisije predstavnik Francuske je započeo oštru polemiku tvrdeći da prema poznatim svjetskim statistikama neprestano dolazi do velikih nesreća uzrokovanih upravo eksplozijom tankera. Prema mišljenju francuskog predstavnika svakako bi prazne tankere trebalo uključiti u buduću Konvenciju. Takvo mišljenje je podržao i predstavnik SAD. Predstavnik Velike Britanije izjavio je da nema tehničkih pretpostavki da prazni tankeri budu uključeni u Konvenciju. Predstavnik Jugoslavije izjasnio se protiv uključivanja tankera, ponavljajući već naše prije iznešene argumente prema kojima ni naslov ni konцепција buduće Konvencije /naročito suodgovornost krcatelja/ ne bi bili prikladni da obuhvate rizik praznih tankera. U raspravi su se mišljenja podijelila i konačno se glasalo o

francuskom prijedlogu. Rezultati glasanja su bili 16 protiv uključivanja praznih tankera, 12 za, dok su se 4 delegacije uzdržale. Jugoslavija je objasnila svoje glasanje na način da se ona ne protivi da rizik eksplozije i vatre praznih tankera ne bude uključen u neki međunarodni instrument. Svakako ne smije se podcjenjivati taj danas još uvijek veliki rizik, ali Konvencija o odgovornosti za prijevoz štetnih i opasnih materijala nije instrument u kojem bi se to moglo riješiti. Zbog toga je naš delegat predložio da se o tom pitanju raspravlja ili pod t.2 /revizija Konvencije 1969/ ili pod t.5 /razno/. Premda je pitanje uključivanja praznih tankera u konvenciju riješeno negativno, ipak treba očekivati da će uporna delegacija Francuske ponovno iznositi svoj prijedlog sadržan u dokumentu /LEG XLVI/2/2/ na slijedećim sastancima Pravnog odbora.

Zatim se prema prijedlogu predsjedavajućeg raspravljaljalo o čl.6. Nacrta koji regulira ograničenje odgovornoštiti brodovlasnika. Kako smo već ranije spomenuli neformalna radna grupa predložila je za taj član tri varijante /umjesto prijašnjih 6/. Prema alternativi A, ograničenje odgovornoštiti brodovlasnika bilo bi u skladu s odredbama Konvencije o ograničenju odgovornoštiti za pomorske tražbine donešene u Londonu 1976. Prema alternativi B, predviđa se autonoman sistem ograničenja brodovlasnikove odgovornoštiti s posebnim fondom za potraživanja iz šteta od štetnih i opasnih materijala. Alternativa C, predstavljala je kombinaciju prethodnih alternativa zavisno od činjenice da li jest ili nije država ugovornica ove Konvencije ujedno i ugovornica Konvencije 1976. U raspravama alternativa C nije dobila podršku delegacija. Od preostale dvije varijante većina se izjasnila za sistem iz alternative A, ali je bilo i podrške alternativi B naročito od onih delegacija koje su smatrале da su granice odgovornoštiti Konvencije 1976. danas već znatno preniske. Kada je već izgledalo da će za slijedeća zasjedanja čl.6. imati samo dvije varijante, pojavila se Francuska sa svojim prijedlogom koji je bio vrlo sličan alternativi C. Premda nije dobio dovoljnu podršku, ipak je bilo delegacija koje su smatrале da bi se trebalo s tim prijedlogom pozabaviti na nekom od slijedećih zasjedanja.

U čl.7, st.1-a brisane su na prijedlog R. Cletona riječi "u skladu s primjenljivim nacionalnim pravom" koje su se nalazile u zagradama. Pravni odbor se složio s prijedlogom budući da je izostala bivša alt. 6 čl.6.

U vezi s alternativama iz čl.8. bila je vodjena po duža rasprava. Neki su delegati kritizirali alternativu I

st.1 prema kojoj se predvidja fiksna granica odgovornosti krcatelja i zalagali se za alternativu II prema kojoj je visina odgovornosti krcatelja zavisna od količine ukrcanog materijala. Drugi delegati su pak tvrdili da rizik opasnih i štetnih materijala ne mora biti nužno u izravnoj zavisnosti od količine ukrcanog materijala. Budući da se o tom pitanju delegati nisu mogli složiti, odlučeno je da se zatraži mišljenje od proizvodjača i osiguratelja takvog materijala u vezi s podacima o količini, vrsti tereta i vrijednosti takvih pošiljaka, pa da se o tome ponovno raspravi na slijedećem zasjedanju.

Zatim se na prijedlog predsjedavajućeg raspravljalio o području primjene buduće Konvencije kako je predvidjeno u čl.2. Ponovno su izbila na javu sasvim suprotna mišljenja delegata o tom članu. Dok su jedni smatrani da bi se buduća Konvencija trebala primjenjivati samo na teritorijalno more i obalu, kao i na preventivne mjere za zaštitu tih područja, drugi su željeli područje primjene protegnuti i na naknadu šteta u isključivoj ekonomskoj zoni sve do ivice kontinentalnog ruba. Međutim, bilo je i delegata koji su smatrani takve odredbe suvišnim i pri tome se pozivali na Konvenciju 1976. koja uopće nema odredbe o polju primjene. Takva su mišljenja ipak bila ostala u manjini, jer se većina složila da bi nepostojanje takvih odredaba utjecalo na teškoće u dobijanju osiguratelnog pokrića. Jedino u čemu su se svi delegati složili bilo je brisanje reči "Geografsko", tako da je kao naslov toga člana ostalo samo "polje primjene", a čitav je član kao i dalje sporan ostao u zagradama.

Na prijedlog predsjedavajućeg prešlo se na razmatranje članova 12. do 17. Član 12. koji se čitav nalazio u zagradama, a posebno njegov st.2, u kojem su bile još dvije zgrade, bio je takodjer predmetom živog raspravljanja. Naime, on nameće dužnost brodovlasniku da kontrolira certifikat krcatelja i ukoliko to nije učinio ili ukoliko iz certifikata ne proizlazi tko je krcatelj, tada će se brodovlasnik smatrati krcateljem, odnosno odgovarat će kao krcatelj prema konvenciji. Protivnici toga člana tvrdili su da on nameće odviše tešku dužnost brodovlasniku, a da bi dovoljno bilo administrativnim mjerama kontrolirati certifikat osiguranja opasnog tereta. Takodjer je bilo rečeno da je taj član u suprotnosti s čl.4. Konvencije od 1976, prema kojem brodar nema pravo na ograničenje odgovornosti ukoliko je kriv zbog bezobzirnog djelovanja. Međutim, ipak je većina delegata bila za njegovo zadržavanje budući da je on donešen u interesu oštećenog. Jugoslavenski delegat se

takodjer izjasnio za njegovo zadržavanje, budući da prema njemu brodar ne odgovara neograničeno, nego samo uz svoju odgovornost snosi još i odgovornost krcatelja, dakle dodatnu ograničenu odgovornost, što je svakako u interesu oštećenog. Bilo je i prijedloga da se u tom st.2 dodaju još riječi da brodar odgovara solidarno s krcateljem, što bi takodjer znatno olakšalo procesnu poziciju oštećenog. Međutim, konačno je zaključeno da se brišu zgrade oko čitavog člana, dakle da se on zadrži.

U vezi sa čl.13. bilo je istaknuto da se u vezi sa zastarom i prekluzijom navedenim u njemu ništa ne govori o prekidu i obustavi zastare i da bi trebalo dodati takvu odredbu koja bi u tom pravcu upućivala na domaće pravo. O tome se dalje nije raspravljalio, samo je predsjedavajući odgovorio da će takva sugestija ući u zapisnik.

U čl.14. prihvaćene su sugestije neformalne radne grupe u vezi s manjim redakcijskim promjenama. Zaključeno je takodjer da će se konačna redakcija toga člana moći poduzeti tek kad se Pravni odbor odluči za samo jednu varijantu čl.6. Čl.15. i 16. ostali su nepromijenjeni, a za čl.17., st.1 bio je prijedlog da se on prestilizira, pa premda se o tome nije raspravljalio odlučeno je da se taj prijedlog zapisnički konstatira.

Neformalna radna grupa predložila je Pravnom odboru novi član Y koji bi ušao u finalne klauzule buduće Konvencije, a koji regulira postupak nadopune liste opasnih materijala. Prijedlog novog člana ima dvije varijante. Prema prvoj bi takve nadopune vršio posebni odbor sastavljen od predstavnika svih Država ugovornica, a prema drugoj bi za takve nadopune trebalo sazvati revizionu konferenciju svih Država ugovornica. Pravni odbor je prihvatio prvu varijantu kao jednostavniju i ekspeditivniju. Međutim, glavni kamen spoticanja bio je u diskusiji st.8 koji određuje da kad većina prihvati nadopunu liste opasnih materijala, onda ona postaje obvezna za sve Države ugovornice, pa tako i za one koje su, recimo, u Odboru imale suprotno mišljenje. Ukoliko država ne prihvati nadopunu prihvaćenu od većine, ona ima samo jednu mogućnost - otkazati konvenciju. Ta odredba je donešena sa ciljem da bude jedna jedinstvena lista opasnih materijala koja vrijedi za sve Države ugovornice, a ne da postoje nadopune koje bi imale samo ograničeno djelovanje. Predstavnici Francuske i SSSR-a su se izjasnili za brisanje toga stava, tvrdeći da se njime vrši povreda suvereniteta Država ugovornica. Predstavnici Nizozemske i Švedske zalagali su se za prihvaćanje toga stava. Predstavnik Jugoslavije podržao je stilizaciju st.8, ističući da

slične solucije postoje u nekim željezničkim konvencijama. Konačno je prihvaćen kompromisni prijedlog Norveške da st.8 ostane, ali u zagradama. /U glasanju, 15 delegacija je bilo za to da st.8 ostane u zagradama, a 10 za njegovo brisanje./ Ipak postoji velika vjerojatnost da će se u kasnijim raspravama ponovno polarizirati mišljenja o toj odredbi.

Na kraju rasprave o prvoj točki dnevnog reda zaključeno je da se za slijedeće zasjedanje priredi ponovni/procjeni nacrt Konvencije o odgovornosti za opasne i štetne materijale sa svim prijedlozima koje su pismeno podnijele delegacije država na odredjene članove.

Ad 2. Moguća izmjena granica odgovornosti i naknadne štete koje su odredjene u Konvenciji o gradjanskoj odgovornosti iz 1969. i Konvenciji o Fondu iz 1971. - Predsjedavajući je upozorio Pravni odbor da je on na svojem XLV zasjedanju odlučio da posveti pažnju pitanju moguće revizije Konvencije o gradjanskoj odgovornosti 1969. i Fondu 1971. Takodjer, da je Savjet IMCO-a na svom 46. zasjedanju odlučio upozoriti Pravni odbor na potrebu revizija Konvencija 1969. i 1971. Savjet je odlučio da na budućoj Diplomatskoj konferenciji bude tom pitanju posvećeno tijedan dana. U medjuvremenu se na poziv Vlade SAD-a sastala u Washingtonu od 1. do 4. VI 1981. neformalna rādna grupa koja je pod predsjedanjem M. Jacobssona /Švedska/ razmatrala razne vidove mogućih revizija tih Konvencija. Budući da Pravni odbor nema dovoljno pripremog materijala koji bi mogao biti osnova i podloga raspravi, predsjedavajući je predložio da se raspravi samo o metodi rada. Predstavnik SSSR-a je postavio pitanje tko je pokrenuo tu inicijativu o čemu mnoge delegacije nisu ni bile obaviještene. Predstavnik Francuske je izjavio da je njegova delegacija tražila da se te Konvencije revidiraju u prvom redu s obzirom na visinu ograničenja odgovornosti. Izjavio je da bi bilo moguće održati još pet sastanaka Pravnog odbora do Diplomatske konferencije na kojima bi se moglo to pitanje detaljno raspraviti. Predsjedavajući je zatim upozorio na Dokument sa XLV zasjedanja u kojem se zaključilo da će se tom pitanju posvetiti "daljnja pažnja". Na sastanku u Washingtonu su bili predstavnici 11 država /Kanade, Danske, SR Njemačke, Grčke, Indije, Japana, Nizozemske, Irske, Švedske, Vel. Britanije i SAD-a/ kao i predstavnici 6 međunarodnih nevladinih organizacija. Fredsjedavajući neformalne grupe M. Jacobsson izvijestio je zatim Pravni odbor o radu grupe naglašavajući da su se svi složili da je revizija tih me-

djunarodnih instrumenata potrebna barem što se tiče povišenja granica odgovornosti. Međutim, na sastanku u Washingtonu bila su pokrenuta i ostala pitanja revizije kao što su štete od zagadjivanja nestabilnim uljima /non-persistent oil/, definicija pojma "preventivne mjer", proširenje geografskog polja primjene konvencije, štete od neidentificiranih brodova, kanaliziranje odgovornosti, definicija tonaže, priznavanje certifikata osiguranja i još neka druga.

Mnoge su delegacije u Pravnom odboru izjavile da nisu spremne sudjelovati u diskusijama o tom pitanju, ali da smatraju da je vrlo malo vremena ostalo za pripremu revizije tih dviju konvencija. Predstavnik Švedske je zatim pozvao delegate da od 7-11. XII 1981. prisustvuju u Stockholmu daljnjem radu te neformalne grupe i da su predstavnici svih država srdačno pozvani da pošalju svoje delegate, no zamolio je da ga se o tome unaprijed obavijesti. Pravni odbor je zatim zaključio da drugi dio svog slijedećeg dvotjednog zasjedanja bude posvećen pitanjima revizije tih dviju konvencija. Takodjer je izražena nada da će na tom zasjedanju biti već rezultati Stockholmskog zasjedanja kao podloga detaljnijim raspravama. Tajništvo Fonda takodjer je ponudilo svoju pomoć u vezi s revizijama, što je Pravni odbor sa zahvalnošću prihvatio. Predsedavajući se takodjer zahvalio vladama SAD-a i Švedske za pomoć koju su pružile i koju će pružiti Pravnom odboru u njegovom radu.

Ad 3. Razmatranje dalnjeg programa rada i sastanaka Pravnog odbora u svjetlu odluka Savjeta na njegovom 46. zasjedanju. - Savjet IMCO-a, razmatrajući izvještaje Pravnog odbora s njegovog XLIV i XLV zasjedanja kao i budžet IMCO-a, donio je slijedeće odluke: 1/ S obzirom na dovršenje nove zgrade IMCO-a i preseljenje organizacije koje će uslijediti krajem 1982., ne bi bilo uputno odmah u novoj zgradi organizirati veliku Diplomatsku konferenciju. Prema tome, odgadja se Diplomatska konferencija predvidjena krajem 1982; 2/ Savjet daje Pravnom odboru za dvogodišnje razdoblje 1982/83 pet tjedana mogućnosti održavanja sastanaka; 3/ Mogućnost održavanja Diplomatske konferencije postoji ili sredinom 1983. ili krajem 1984; 4/ Trajanje konferencije predviđa se kroz tri tjedna, s time da po mogućnosti prva dva tjedna budu posvećena izradi Konvencije o odgovornosti za prijevoz opasnih i štetnih materijala morem, a posljednji tjedan reviziji Konvencija 1969. i 1971; 5/ Ukoliko se odluči da Diplomatska konferencija буде 1983, onda treba prema već ustaljenoj praksi IMCO-a

barem pola godine ranije dostaviti dokumente, što bi značilo da bi posljednji sastanak Pravnog odbora mogao biti najkasnije u posljednjem mjesecu 1982.

Pravni odbor je sve ove podatke primio na znanje, ali osim zakazivanja prvog svojeg sastanka u trajanju od dva tjedna /od 22.II do 5.III 1982/ ništa drugo nije mogao zaključiti, budući da će se tek na slijedećem zasjedanju moći na temelju učinjenog programa u radu donijeti konačne odluke u vezi s budućim sastancima i vremenu održavanja Diplomatske konferencije.

Ad 4. Ostala pitanja: a/ Razmatranje nastale problematike u vezi sa stupanjem na snagu amandmana 1975. uz IMCO Konvenciju. - Kada slijedeće godine 22. V stupe na snagu amandmani IMCO Konvencije Pravni odbor postaje jedan od glavnih organa IMCO-a, a ne kao do sada supsolidarni organ Savjeta. Zbog toga treba izraditi svoja vlastita Pravila postupka. Raspisavljajući o tom pitanju Pravni odbor je ovlastio Sekretarijat da izradi Pravila postupka po uzoru na slična pravila koja ima Savjet, pa da se o njima raspravi na XLVIII zasjedanju.

b/ Izvještaj o radu CMI-a o pitanjima spašavanja. - Pravnom odboru je podnio referat u vezi s revizijom Bri-selske konvencije o spašavanju iz 1910. u ime Medjunarodnog pravnog odbora /CMI/ njegov predsjednik prof. Francesco Berlingieri. Berlingieri je istakao da je CMI izradio nacrt buduće Konvencije o spašavanju za IMCO imajući pred očima privatno pravne aspekte spašavanja.

Nacrt je želio postići tri cilja: 1/ Nametnuti dužnost zapovjedniku i brodovlasniku da poduzmu na vrijeme sve radnje da organiziraju operaciju spašavanja i da potpuno suradjuju sa spašavateljima, kao i da prihvate pomoć i više spašavatelja ako ih na to okolnosti natjeraju; 2/ Nametnuti dužnost spašavateljima da nastoje spriječiti ili smanjiti opasnost za okolinu i da zatraže dodatnu pomoć u slučaju potrebe; 3/ Potaknuti spašavatelje da poduzmu i završe operacije spašavanja i kada postoje male šanse za uspjeh, ako takve akcije imaju kao posljedicu zaštitu okoline.

Nakon referata prof. Berlingieri je odgovarao na pitanja članova Pravnog odbora i istakao da će uz Nacrt konvencije koji sada predaje IMCO-u, predati još i Komentar nacrta nakon što ga Skupština CMI-a odobri u proljeće 1982.

Predstavnik Francuske je upozorio Pravni odbor da bi trebalo izraditi i reviziju Javnopravnih odredaba o spašavanju u vezi s pravima intervencije država. Taj isti predstavnik je i kritizirao odredbe 1-4 Nacrta konvencije koje daju slobodu strankama ugovora o spašavanju da isključe odredbe Konvencije.

Pravni odbor je zahvalio prof. Berlingieriu i CMI-u na tom značajnom doprinosu i zaključio je da stavi u svom budućem programu rada i novi Nacrt konvencije o spašavanju na dnevni red.

Ad 5. Razno. - Pod točkom Razno bilo je udovoljeno pismenom prijedlogu delegacije V.Britanije da se povede rasprava o stanju ratifikacija IMCO-vih imovinsko-pravnih konvencija. Naime, gotovo sve delegacije obavijestile su Pravni odbor o izvršenim ratifikacijama ili o toku rada na ratifikaciji. Predstavnik Jugoslavije također je iznio stanje izvršenih ratifikacija, dok se o nameravanim ratifikacijama ogradio izjavom da je to dosta dugotrajan posao jer zahtijeva promjenu Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji je tek prije nekoliko godina i stupio na snagu. Iz opće rasprave u kojoj je bilo izneseno mnogo zanimljivih podataka vidljivo je da Atenska konvencija o putnicima 1974. ima vrlo malo šansi da stupi na snagu, jer su države nezadovoljne visinom granica odgovornosti koje ona ima. Što se tiče Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. u mnogim državama je postupak ratifikacije u toku.

Pravni odbor je zatim raspravljaо o dokumentu koјег je podnijela delegacija Indije i u kojem se upozorava na teškoće koje se javljaju u vezi s primjenom odredaba Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976. i stupanja na snagu Konvencije o mjerenu tonaže brodova iz 1969, naime s pojmom "postojećih brodova" /"existing ships"/. Nakon rasprave o tom pitanju zaključeno je da se s njim upoznaju odnosni tehnički organi IMO-a kako bi odredili moguće jedinstvene kriterije za utvrđivanje tonaže brodova.

V.B. i V.F.