

Prof. dr Velimir Filipović

IZMJENA MEDJUNARODNIH SPORAZUMA O NAKNADI ŠTETE  
USLIJED ZAGADJIVANJA MORA NAFTOM<sup>(1)</sup>

1. UVODNE NAPOMENE

Kada je nakon gotovo mjesec dana trajanja (od 30. IV do 25. 1985.) zaključena u Londonu Diplomatska međunarodna konferencija o odgovornosti i naknadi za štete u vezi s prijevozom nekih tvari morem, koja je održana pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (IMO) predstavnici 71 države učesnice sastali su se obavivši polovicu postavljenog dnevno-reda i programa. Naime, nakon jednotjednih sjednica prekinuto je raspravljanje o Nacrtu konvencije o odgovornosti i naknadi štete kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih materijala i Nacrt je vraćen Pravnom odboru IMO-a na daljnju doradu i usavršavanje.<sup>(2)</sup>

Drugi dio konferencijskog programa uspješno je završen i tako smo dobili dva nova Protokola koji mijenjaju postojeće međunarodne sporazume. Protokolima se mijenjaju Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uslijed zagađivanja naftom 1969 (u daljnjem tekstu Protokol 1984-1969) i Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete uslijed zagađivanja naftom 1971 (u daljnjem tekstu Protokol 1984-1971).

Materijali za Diplomatsku konferenciju 1984. koja je završila polovičnim uspjehom bili su pripremani u Pravnom odboru Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije (IMCO)<sup>(3)</sup> gotovo deset godina. Treba podsjetiti da su prve rasprave u Pravnom odboru pokazivale tendencije da se sistem Konvencije 1969. proširi i na pomorski prijevoz drugih materijala koji predstavljaju opasnost za okolinu. No, ubrzo je postalo jasno da se to neće moći učiniti jer rizik prijevoza ostalih opasnih tvari nije samo rizik zagađivanja (kojeg pokriva Konvencija 1969), nego i rizik eksplozije, požara i trovanja (dakle rizici tjelesnih šteta), što bi značilo mijenjati bit i strukturu Konvencije 1969, koja je bila predviđena da regulira odgovornost vlasnika tankera za štete nastale zagađivanjem mora raznim vrstama ulja.

Osim toga, Konvencije 1969. i 1971. predstavljaju zatvoreni sistem koji se može uspješno primijeniti na naftnu industriju, ali se gotovo nikako ne može proširiti i na ostale vrste proizvođača opasnih i štetnih materijala. Tako su se već od 29. sjednice Pravnog odbora IMCO-a u srpnju 1976. podijelile rasprave na dvije teme: izradu nacrtu Konvencije o odgovornosti i naknadi štete kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih materijala i rad na reviziji Konvencija 1969. i 1971.

Rasprave o reviziji Konvencija 1969. i 1971. u Pravnom odboru naročito su pokazale svoju aktualnost nakon katastrofe tankera "Amoco Cadiz" pred obalama Francuske, kad je postalo jasno da se među mnogim normama međunarodnog pomorskog prava koje valja mijenjati, nalaze i granice odgovornosti postavljene u tim međunarodnim instrumentima. Pokazalo se da se i uključivanjem sredstava Fonda štete nastale tom nezgodom ni izdaleka ne mogu pokriti.

Na svojoj 51. sjednici u rujnu 1983. Pravni odbor IMO-a izradjuje konačne nacрте Protokola koji su poslužili kao osnove za raspravu na Diplomatskoj konferenciji.<sup>(4)</sup> Želimo u daljnjem tekstu ukazati na najbitnije izmjene učinjene novim Protokolima.

## 2. PROTOKOL 1984-1969.

### 2.1. Primjena Protokola.

Protokol 1984-1969. odnosi se, kako smo već napomenuli, na Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu uslijed zagadjivanja naftom od 29. XI 1969. U međuvremenu je u Londonu 19. XI 1976. donesen već jedan Protokol toj Konvenciji u kojem se zlatna podloga, tj. svote izražene u tzv. Poincaré francima, zamijenjuju Posebnim pravima vučenja (SDR) za države koje su članice Međunarodnog monetarnog fonda (IMF).<sup>(5)</sup> Za države koje nisu članice IMF-a vrijednost SDR obračunava se na način na koji to bude odredila sama država. Za one pak države čije pravo to ne dopušta (kao što je slučaj sa SSSR-om i ostalim članicama istočnog bloka) ostavlja se na snazi zlatna podloga. Novi Protokol 1984-1969. odnosi se i na Protokol 1976. kao što se i predviđa u njegovom čl. 1.

## 2.2. Izmjena definicija

Neke od definicija iz Konvencije 1969. proširene su ili izmijenjene novim Protokolom.

Tako je definicija broda nadopunjena u pravcu da se odgovornost za zagađivanje odnosi i na prazan brod nakon putovanja u kojem se njime prevozio teret nafte, ukoliko brodovlasnik ne dokaže da u njemu nije bilo ostataka takvog tereta. Dosada se sistem odgovornosti Konvencije primjenjivao samo na štete koje su nastale od brodova koji su prevozili teret, a u budućnosti će se primjenjivati i na štete od praznih brodova tj. na štete od ostataka prevoženog tereta.

Definicija ulja bila je povod živih rasprava između onih delegacija koje su smatrale da treba zadržati u Protokolu samo tzv. postojana ulja i onih delegacija koje su željele proširiti definiciju i na tzv. nepostojana ulja. No, budući da se ova druga prevoze u manjim količinama i da osim rizika trovanja ne predstavljaju veću opasnost za okolinu, pokušaj proširenja definicije nije uspio. Ipak je definicija neznatno sužena jer je iz nje ispušteno tzv. kitovo ulje.<sup>(6)</sup>

Definicija "štete uslijed zagađivanja" također je posljedica kompromisa, jer dok su neke delegacije željele zadržati tekst Konvencije 1969, druge su pokušavale suziti postojeću definiciju, a treće su je željele izuzetno proširiti. Zbog toga je na samoj konferenciji osnovana posebna radna grupa koja je izradila novi tekst. U novu je definiciju ušao termin "naknada za oštećenje okoliša", dakle ekološka šteta čije je popravljavanje ograničeno na stvarno učinjene troškove i mjere da se uspostavi prijašnje stanje.

I pojam "nezgode" proširen je u pravcu da se kao nezgoda ne smatra samo događaj koji je prouzročio stvarnu štetu od zagađivanja, nego i "prijetnja" da bi takva šteta mogla nastati. Doduše nije predviđena svaka prijetnja, već samo ona koja je "teška i neposredna".

## 2.3. Geografska primjena Protokola

Protokol je proširio primjenu Konvencije 1969. s njenog područja, tj. granica teritorijalnog mora, na tzv. "isključivu ekonomsku (gospodarsku) zonu", a ukoliko takva ne postoji u

nacionalnom pravu, onda na područje od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. Obalna država moći će u tako širokom području poduzimati sve zaštitne mjere radi sprečavanja ili umanjenja šteta od zagadji-  
vanja.

Premda je takvo proširenje primjene Konvencije dobilo po-  
držku većine delegacija na konferenciji ono će ipak, po našem  
mišljenju, dovesti do neravnopravnog položaja onih država koje  
zbog svoga geografskog položaja takvu zonu ni ne mogu ostvariti  
(SFRJ!).

#### 2.4. Odgovornost brodovlasnika

Odgovornost brodovlasnika koja se već prema sistemu Kon-  
vencije 1969. osnivala na kauzalitetu, tj. odgovornosti bez ob-  
zira na krivnju, željelo se i u pripremnim radovima i na kon-  
ferenciji učiniti još "strožom". Predlagalo se ukidanje mogu-  
ćnosti da se brodar oslobodi svoje odgovornosti u slučaju skriv-  
ljenog postupka vlade ili organa odgovornih za održavanje svje-  
tala ili drugih navigacijskih pomagala. (U ostala dva slučaja  
egzoneracija tj. rata ili više sile i doloznog djelovanja trećih  
nije se diralo.) Predlagači te promjene tvrdili su da bi ukida-  
nje te brodovlasnikove egzoneracije bilo u interesu oštećenih,  
koji bi mogli i u tom slučaju naknaditi svoju štetu od zagadji-  
vanja, a brodovlasnik da bi sam onda lakše u regresnom postupku  
protiv države dokazivao njenu krivnju ili njezinih organa zadu-  
ženih za održavanje navigacijskih pomagala. Nakon dugotrajnih  
rasprava u konačnom glasanju taj je prijedlog odbačen s 29 gla-  
sova protiv 20.

Princip usmjeravanja (kanaliziranja) odgovornosti na osobu  
brodovlasnika koji je postojao već u Konvenciji 1969. još je više  
istaknut novim promjenama dosadašnjeg čl. 3, st. 4. Naime, dok  
je u dosadašnjem tekstu bilo rečeno da se nikakav zahtjev za  
naknadu štete od zagadjiivanja ne može podnijeti protiv osoba u  
službi vlasnika ili njegovih punomoćnika ("servants or agents"),  
što je u praksi moglo odvesti do podizanja tužbe protiv spašava-  
telja ili drugih samostalnih ugovarača ("independent contrac-  
tors"), koji su spašavali ili poduzimali zaštitne mjere pod upu-  
tama nadležnih državnih organa, sada se takve osobe izričito

nabrajaju i isključuje se mogućnost da oni budu pasivno legitimirani.

Brodovlasnikov gubitak prava na ograničenje odgovornosti koji je dosada bio vezan uz dosta fluidan angloamerički pojam njegove osobne krivnje ("actual fault or privity") sada je u Protokolu vezan uz njegovu namjeru ili ponašanje slično namjerom ("dolus eventualis"). Time će brodovlasnik gotovo uvijek moći ograničiti svoju odgovornost, jer je teško zamislivo da će mu se moći dokazati da je zagadjenje učinio u namjeri ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti.

## 2.5. Nove granice odgovornosti

Najspornije pitanje čitave Diplomatske konferencije o kojem se najviše raspravljalo bilo je koliko treba povećati postojeće granice odgovornosti brodovlasnika. Predodžbe o tome bitno su se razlikovale. Dok su neke delegacije prevodjene SAD-om smatrale da granice treba drastično povećati s obzirom na stečena iskustva s katastrofalnim štetama od zagadjivanja, dotle su druge (koje su bile u brojčanoj većini) zagovarale povećanje samo u granicama pada vrijednosti postojećih valuta u svijetu. Medjutim, premda su se u gledištima znatno razlikovali ipak je svima bilo jedno jasno: ukoliko se ne nadje rješenje koje će biti prihvatljivo za većinu, onda je čitav posao oko donošenja novog Protokola uzaludan i njegovo djelomično prihvaćanje značilo bi razjedinjavanje, a ne međunarodno izjednačenje prava u građanskoj odgovornosti za štete od zagadjivanja. Uoči samog završetka konferencije (24. V) nakon dugotrajnih pregovora i zahvaljujući pojedinačnim razgovorima sa šefovima delegacija, uspjelo je predsjedniku komisije Švedjaninu Jakobsonu predložiti "opći kompromisni paket" mjera i svota koje su u plenarnoj sjednici konferencije bile prihvaćene. Što se tiče granica odgovornosti Protokol 1984-1969. povećava granice odgovornosti na 3 milijuna SDR (približno jednaka vrijednost u US dolarima) za brodove do 5.000 BRT. Za veće brodove povećava se iznos za 420 SDR po toni, a maksimalna granica brodovlasnikove odgovornosti iznosi 59,7 milijuna SDR. Ta svota bi odgovarala otprilike veličini broda od 140.000 BRT. Ukoliko usporedimo te granice odgovornosti sa sadašnjim iznosima iz Konvencije 1969, vidimo zna-

čajno povećanje odgovornosti za brodove male tonaže, a ukupna granica odgovornosti povišena je za više od četiri puta.

Tonaža brodova računat će se prema pravilima o baždarenju sadržanim u Prilogu I Medjunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969.<sup>(7)</sup>

## 2.6. Prijelazne odredbe

Protokol 1984-1969. u svom čl. 9 nadopunjava Konvenciju s dva nova člana koji rješavaju pitanje prijelaznog razdoblja, tj. sistema Konvencija 1969. i 1971. i novih Protokola. Zaključeno je da će se prihvatiti tzv. sistem "postepenog prelaska" ("phased-in system"). Za države koje su ugovornice Konvencija 1969/71. i Protokola 1984. primjenjivat će se u prijelaznom razdoblju slijedeće: 1) kad se šteta regulira u okviru odgovornosti prema Protokolu primijenit će se Konvencija 1969. u opsegu ukoliko ona takodjer uredjuje takvu odgovornost; 2) kad ostaje odgovornost prema Protokolu ona će se naknaditi samo u onom opsegu u kojem šteta od zagadjivanja ostaje nepokrivena nakon primjene Konvencije o Fondu 1971.

## 2.7. Stupanje na snagu

Protokol će stupiti na snagu 12 mjeseci nakon što ga prihvati deset država od kojih šest moraju imati tankersku flotu od barem 1 milijun BRT. Ovo je nešto stroži zahtjev od onog u Konvenciji 1969. koja je odredila da stupa na snagu 90 dana od dana prihvata osam država od kojih je pet trebalo imati flotu barem 1 milijun BRT.

## 2.8. Povećavanje granica odgovornosti

Jedna od najznačajnijih promjena učinjenih Protokolom sastoji se u olakšavanju povišenja limita odgovornosti uvodjenjem tzv. sistema "prihvatanja šutnjom" izraženog u čl. 15. Ta odredba ima za cilj da omogući što jednostavniju i bržu izmjenu svota ograničenja odgovornosti, što je do sada jedino bilo moguće učiniti sazivanjem Diplomatske konferencije. Taj postupak koji je inače bio kao model izradjen u krilu UNCITRAL-a i kojeg

je preporučila Opća skupština Ujedinjenih naroda<sup>(8)</sup> sastoji se u slijedećem: Određena većina država ugovornica može zaključiti da se povise svote ograničenja. One države koje nisu sporazumne s povišenjem stoje pred alternativom: prihvatiti zaključak o povišenju ili otkazati konvenciju. Ipak taj postupak, premda pojednostavljen, daje i određenu sigurnost, a ta se sastoji u tome što zaključak o povišenju mora biti donesen od neke kvalificirane većine država ugovornica. Inače se svote mogu povećavati samo u određenim vremenskim razdobljima ili za određeni postotak godišnje do najviše apsolutne svote.

U citiranom članu Protokola 1984-1969. traži se za izmjenu svota dvotrećinska većina članova Pravnog odbora IMO-a, uz uvjet da glasanju prisustvuje barem polovica država ugovornica. Smatrat će se da su povećanja prihvaćena 18 mjeseci nakon što su sve države ugovornice o tome obaviještene, ukoliko ih u tome razdoblju ne odbije prihvatiti 1/4 država ugovornica. Promjene stupaju na snagu nakon daljnjeg roka od 18 mjeseci. Uz to se predviđa da se nikakve promjene neće moći učiniti najmanje 5 godina od dana stupanja na snagu Protokola. Povišenje granica odgovornosti takodjer neće moći biti veće od 6% godišnje od limita utvrđenih Protokolom, a niti će uopće moći biti 3 puta više od njegovih maksimalnih granica (tj. 59,7 milijuna SDR).

### 3. PROTOKOL 1984-1971.

Mnoge izmjene u Protokolu 1984-1971. identične su s onima koje su izvršene u Protokolu 1984-1969. i koje smo već naprijed spomenuli (npr. definicije, geografska primjena, obračunska jedinica). Ostale najznačajnije promjene odnose se na ukidanje financijske naknade Fonda brodovlasniku, na nove granice naknade Fonda, na administrativne promjene u Fondu (ukidanje Izvršnog odbora) i promjene u finalnim klauzulama.

#### 3.1. Ukidanje financijskih naknada brodovlasniku

Brisanjem čl. 5 iz Konvencije 1971. ukida se i jedna od zadaća Fonda koja se sastojala u tome da naknadi brodovlasniku dio njegovih obveza prema Konvenciji. U doba kada je bila donesena

ta je odredba trebala pomoći brodarstvu, a njen smisao je bio da se prinosima naftne industrije ublaže tereti dodatnih granica odgovornosti koje su bile nametnute vlasnicima tankera. Kako je novi Protokol 1984-1969. odredio i nove granice odgovornosti brodovlasnika vodeći pri tome računa o opravdanim interesima brodarstva, otpala je time i potreba takve intervencije Fonda. No bilo je na konferenciji i delegacija koje su se zalagale da se ta funkcija Fonda zadrži smatrajući da su granice odgovornosti previsoke, no te su bile u manjini.

### 3.2. Nove granice naknade Fonda

Maksimalno pokriće naknade štete od zagadjivanja kako je predviđeno Protokolom 1984-1971. odvijat će se u dvije etape. Sada ono iznosi 135 milijuna SDR, a kad ukupna količina nafte koja podliježe doprinosu bude iznosila (ili premašila) 600 milijuna tona godišnje u barem tri države ugovornice, onda će ta granica iznositi 200 milijuna SDR. Smisao takvog "dvostepenog" rješenja je u tome da puni iznos granica naknade bude tek onda obvezan kad države s velikim naftnim uvozom budu ratificirale Protokol, pa će se onda financijski teret povišene odgovornosti moći lakše raspodijeliti. Premda mnoge delegacije nisu bile zadovoljne s takvim rješenjem morale su ga prihvatiti kao dio "kompromisnog paketa". Naime, prva stepenica odgovornosti Fonda o 135 milijuna SDR iznosi nešto više od dvostruke svote maksimalnih iznosa koji su bili predviđeni u Konvenciji 1971.<sup>(9)</sup>

### 3.3. Administrativne promjene u Fondu

Jedan od glavnih organa Fonda prema Konvenciji 1971. svakako je bio Izvršni odbor. On se sastojao od trećine članova Skupštine (ne manje od 7 i ne više od 15 članova) koji su bili birani po kriterijima geografske zastupljenosti i između najvećih država uvoznica nafte. Mandat članova trajao je do kraja svakog zasjedanja Skupštine i nijedna država članica nije mogla biti birana u Izvršni odbor više od dva puta uzastopce. Među glavnim zadacima Fonda bilo je imenovanje osoblja Fonda, odobravanje isplata potraživanja koja su se podnosila Fondu, davanje uputa u pogledu upravljanja fondom i nadzor nad radom direktora Fonda.



Već od stupanja na snagu Konvencije 1971. i osnivanja Fonda (1978) većina država ugovornica imala je primjedbe nad radom Izvršnog odbora, koji prema njihovom mišljenju nije obavljao svoje dužnosti na onakav način kako je bilo zamišljeno prilikom njegovog osnivanja. Zbog toga je na Konferenciji odlučeno da se u Protokolu 1984-1971. izostave sve odredbe o tom organu Fonda (od čl. 21 - čl. 27 kao i na svim onim mjestima gdje se spominje Izvršni odbor). Novim čl. 18, t. 9 daju se ovlaštenja Skupštini da osnuje bilo kakav stalni ili privremeni organ koji smatra potrebnim i da mu dade potrebna ovlaštenja za obavljanje nekih funkcija. Pri tome izboru valja zadržati kriterije kao i kod bivšeg Izvršnog odbora.

Nije doduše jasno kakav će se organ osnovati, no sigurno je da će to morati biti neko pomoćno tijelo koje će obavljati izvršne funkcije između zasjedanja Skupštine, pa makar se više i ne zvalo Izvršni odbor.

#### 3.4. Stupanje na snagu.

Protokol 1984-1971. stupit će na snagu 12 mjeseci od dana kad ga bude ratificiralo 8 država čija ukupna količina nafte u prošloj kalendarskoj godini, koja podliježe doprinosu, bude iznosila najmanje 600 milijuna tona. Prijelazno razdoblje u kojem će zajedno i Konvencija 1971. i novi Protokol biti na snazi završit će 12 mjeseci nakon što ta količina dosegne 750 milijuna tona.

#### 4. ZAKLJUČAK

Uspjeh nekog međunarodnog sporazuma ne mjeri se prema prihvaćanju dokumenata na završenoj Diplomatskoj konferenciji, nego prema broju država koje ga naknadno prihvate. Premda je na konferenciji postignut kompromisni sporazum, valja sačekati da se vidi kojom će ga brzinom države ratificirati. Pri tome će biti od velike važnosti da li će među zemljama budućim ugovornicama biti i one čiji su doprinosi neophodni za uspješno funkcioniranje naknada iz Fonda.<sup>(10)</sup> Neke su države kao SAD i Japan već na

konferenciji izražavale svoja neslaganja, i to SAD zbog po njihovom mišljenju preniskih svota ograničenja odgovornosti brodovlasnika u Protokolu 1984-1969, a Japan zbog povećanja svota u Protokolu 1984-1971. Svakako će proteći još koja godina prije nego što se bude mogla dati konačna ocjena o uspjehu novih Protokola. U tom razdoblju trebat će i nadležni organi u našoj zemlji pokazati da je naše nesudjelovanje na Diplomatskoj konferenciji bilo više stvar slučajne pogrešne procjene, a ne i trajnog opredjeljenja naše države koja je kao ratifikantica obaju sada izmijenjenih Konvencija sigurno i stvarno zainteresirana da i novi Protokoli budu prihvaćeni radi zaštite naše obale i našeg sve manje plavog Jadrana.

- 
- (1) U ovom napisu upotrebljavamo izraz "nafta" za mnogo širi pojam "ulja" (engl. "oil", franc. "hydrocarbures"). To činimo da budemo s jedne strane u skladu s prijevodima koji su izabrali poznatiji i popularniji izraz, a s druge strane da izbjegnemo tumačenje pojma "ulje" kako je dano u definiciji Konvencije 1969.
  - (2) Vidi поближе o Nacrtu Filipović, Izvanugovorna odgovornost za štete kod prijevoza opasnog tereta morem, UPPPK, br. 100, 1983, str. 85-102.
  - (3) Od 22. V 1982. Medjunarodna pomorska organizacija (IMO).
  - (4) Vidi izvještaje s 50. zasjedanja, UPPPK, br. 98, str. 85-87 i 51. zasjedanja UPPPK, br. 99, str. 69-78.
  - (5) Tako se ograničenje od 2000 Poincaré franaka po događaju i registarskoj toni broda zamjenjuje u 133 SDR, a maksimalni iznos odgovornosti od 210 milijuna Poincaré franaka u 14 milijuna SDR. Možemo otprilike uzeti da vrijednost 1 SDR odgovara vrijednosti 1 US dolara.
  - (6) Budući da nismo imali službenog predstavnika na Diplomatskoj konferenciji u Londonu, to njezin tok pratimo samo iz naknadno dostavljenih dokumenata i izvještaja iz stručnih časopisa. Tako među ostalima vidi nepotpisane članke: La conférence a adopté un protocole à chacune des Conventions de 1969 sur la responsabilité et de 1971 sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Journal de la marine marchande, No 3365, 14. 6. 1984, str. 1182-1194; Legal conference raises oil pollution compensation limits, IMO News, Nr. 3, str. 4-6.

- (7) Jugoslavija ju je ratificirala vidi Sl. 1. SFRJ, Dodatak Medj. ugovori, br. 10/72.
- (8) Vidi Rezoluciju (A/RES/37/107).
- (9) U čl. 4, st. 6. Konvencije 1971. bila je predviđena donja granica od 450 milijuna franaka tj. 30 mil. SDR i gornja granica od 900 milijuna franaka tj. 60 mil. SDR. Odlukom skupštine Fonda iz 1979. bio je predviđen maksimalni iznos od 675 milijuna franaka tj. 45 mil. SDR.
- (10) Od trideset država ugovornica Fonda glavne doprinose daju četiri države: Japan, Italija, Francuska i Nizozemska. Samo Japan doprinosi 31% svih sredstava Fonda.

#### SUMMARY

Prof. dr Velimir Filipović: THE MODIFICATION OF INTERNATIONAL TREATIES ON COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE

In May 1984 in London a Diplomatic conference was held under the auspices of the International Maritime Organization (IMO) to amend the 1969 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. As a result the conference produced two new Protocols which bring considerable changes in these two important treaties.

The author discusses all the principal amendments contained in new Protocols the new definitions of terms (definitions of "ship", "oil", "pollution damage") the extension of the geographical scope of the conventions, the reinforced principle of channelling liability to the registered owner and above all the new increased limits of shipowner's liability as well as the new compensation amounts under the Fund.

Because the basic purpose of the conference was to revise limits and compensation amounts this was the most controversial item of the whole conference. At the very end of the conference a solution was found in the package deal put forward by Chairman Jakobson.

In conclusion the author stresses that it is too early to tell whether the Conference was a success. It will depend on how long will elapse before the Protocols enter into force. In

the meantime Yugoslavia, which is a contracting State of both the Conventions (1969 and 1971), and which was not represented as the Diplomatic conference of 1984, must take steps to ratify the Protocols in order to protect her coasts and the Adriatic Sea. .