

OSVRTI

Ana Sihtar
pravni savjetnik

UDK 347.79
stručni rad

Republički komitet za pomorstvo,
saobraćaj i veze SRH

57. ZASJEDANJE PRAVNOG ODBORA MEDJUNARODNE POMORSKE ORGANIZACIJE (IMO)

Od 27. do 31. listopada 1986. održano je u Londonu 57. zasjedanje Pravnog odbora IMO-a pod predsjedavanjem Roberta Cletona (Nizozemska). U radu su sudjelovale 42 delegacije država članica IMO-a, Hong-Kong, te 22 nevladine organizacije u svojstvu promatrača.

Na ovom zasjedanju Jugoslavija nije imala predstavnika, a dnevni red je bio slijedeći:

1. Usvajanje Prijedloga dnevnog reda;
2. Izvještaj glavnog tajnika o akreditivima;
3. Razmatranje pitanja spašavanja i pomoći na moru i odnosnih pitanja;
4. Sudjelovanje u službenim istragama kod pomorskih nezgoda;
5. Pitanja proizašla na 56. zasjedanju Savjeta;
6. Program rada Odbora
 - a) Program rada za period 1988/89
 - b) Dugoročni program rada
 - c) Plan sastanaka Odbora
 - d) Program rada za 1987. godinu
7. Pregled stanja pravnih konvencija donesenih u okviru IMO-a i ostalih instrumenata;

8. Razmatranje Rezolucije o nedozvoljenom zadržavanju pomoraca u inozemstvu predložene od strane Medjunarodne organizacije rada;
9. Razmatranje Kairskih smjernica i načela za raspolaganje opasnim otpacima na način koji ne škodi okolišu, primljenih od strane UNEP-a;
10. Zahtjevi za dobivanje savjetodavnog statusa u IMO-u;
11. Razno
 - a) Konvencija za sprečavanje protupravnih čina protiv sigurnosti pomorske plovidbe.

Ad. 1

Predloženi dnevni red (dok. LEG 57/1) jednoglasno je usvojen ali je odlučeno da se najveći dio vremena posveti pitanjima spašavanja i pomoći na moru, kako bi se do kraja zasjedanja izradio prijedlog teksta nove konvencije koji bi se dostavio Savjetu.

Ad. 2

Svi akreditivi su bili dostavljeni u propisanoj formi i na vrijeme.

Ad. 3

Rad Odbora i dalje se bazirao na Prijedlogu nacrta Konvencije o spašavanju i pomoći na moru izradjenom od strane CMI-a¹⁾ koji je u izvjesnoj mjeri izmijenjen²⁾ u svjetlu prethodnog rada u Odboru.

Na ovom zasjedanju Odbor je stavio na dnevni red nekoliko prijedloga³⁾ koji na ranijim zasjedanjima nisu bili dovoljno temeljito razmotreni, a takodjer je uvrstio i nove prijedloge država-članica i promatrača.⁴⁾

Rad po ovoj točci Dnevnog reda započeo je s trećim čitanjem članova 14-24 Nacrta konvencije, a završio sa četvrtim i konačnim čitanjem Nacrta od člana 1-13.

Član 14 - Spašavanje osoba

U pogledu ovog člana podneseno je nekoliko prijedloga, međutim, niti jedan od njih nije dobio potrebnu većinu u Pravnom odboru, pa je nacrt člana ostao nepromijenjen.

Tako je npr. predloženo u svrhu pojašnjenja teksta da se u stávku 2 riječ "spašavanje" zamijeni izrazom "operacije navedene u članu 12 stávku 1". Međutim, prijedlogu se suprostavilo nekoliko delegata smatrajući ga supstancialnom, a ne redakcijskom promjenom koja bi za posljedicu imala da se st. 2 ne bi primjenjivao na operacije spašavanja obuhvaćene u članu 11.

Norveška delegacija je stavila prijedlog za dodavanjem novog stávka⁵⁾ kojim bi se dao poseban poticaj "spašavatelju ljudskih života", i to primjereno na način da takav potencijalni spašavatelj bude siguran u odmjerenu naknadu za poduzimanje operacija spašavanja ljudskih života. Većina delegacija je ovaj prijedlog smatrala nedovoljno jasnim, budući da član 14 daje mogućnost spašavatelju ljudskih života da u naknadi za operacije spašavanja sudjeluje u pravičnom iznosu.

Član 15 - Usluge pružene prema postojećim ugovorima

Ostaje nepromijenjen, iako je australska delegacija stvila dva prijedloga za njegovu izmjenu.

Jedan je prijedlog bio da se doda novi stávak⁶⁾ kojim bi se isključila obveza plaćanja usluga pruženih samo u svrhu samozštite.

Većina delegacija je smatrala da je bolje to pitanje ostaviti nacionalnom zakonodavstvu svake države da ga regulira.

Drugi prijedlog je bio da se uvrsti novi član 15 bis⁷⁾, međutim, kako se radi o prijedlogu koji je već više puta stavljani na raspravu, Odbor je odlučio da o njemu u ovoj fazi više ne raspravlja.

Član 16 - Učinak spašavateljevog protupravnog postupka

Odbor je odlučio zadržati u Nacrtu tekst u uglatoj zagradi /"to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part"/ ali bez zagrade.

U toku diskusije po ovom članu ponovo se nametnulo pitanje ograničenja odgovornosti spašavatelja. Prema mišljenju većeg broja delegacija član 16 odnosi se samo na spašavateljevo protupravno postupanje, pa je tako Nacrt konvencije ostavio otvorenim nekoliko pitanja koja se odnose na odgovornost spašavatelja, a to su:

- a) odgovornost spašavatelja u slučaju kad uslijed njegovog protupravnog postupanja nastane šteta bilo na spašenoj imovini bilo prema vlasniku broda i to u iznosu većem od onog odredjenog kao nagrada spašavatelju;
- b) pravo spašavatelja na ograničenje odgovornosti i uvjeti pod kojima se ovim pravom ne bi mogao koristiti.

Predsjedavajući Odbora je s obzirom na ova pitanja istakao da je pitanje pod točkom b) već raspravljeno u Konvenciji iz 1976 o ograničenju odgovornosti drugim konvencijama koje se odnose na pitanje ograničenja brodareve odgovornosti, i u nacionalnim pravima.

U pogledu problema navedenog pod toč. a) ukazano je na mogućnost podnošenja pismenih prijedloga u kasnijoj fazi.

Član 17 - Zabrana od strane vlasnika ili zapovjednika

Dva su osnovna pitanja razmatrana u Odboru u vezi s članom 17, i to: potreba zadržanja riječi "of the vessel" u uglatoj zagradi, te da li pravo na zabranu poduzimanja operacija spašavanja treba imati samo brodovlasnik ili zapovjednik broda, ili bi to pravo treba imati i vlasnik druge spašene imovine.

Nekoliko delegacija je smatralo da bi vlasnik druge spašene imovine pod odredjenim uvjetima morao imati pravo na zabranu pružanja pomoći njegovoj imovini. To bi bilo npr. u situacijama kada je spašavanje usmjereni samo na imovinu, a ne i na brod. Eventualni rizik s obzirom na mogućnost različitih uputa od brodovlasnika ili zapovjednika i vlasnika druge imovine ove delegacije ne vide, budući da je u Nacrtu jasno rečeno da se može staviti samo razumna ("reasonable") zabrana. To bi dalje značilo da ukoliko bi neka od osoba koja ima ovlaštene staviti zabranu odredjenoj situaciji koristila to pravo i stavila zabranu ali neopravdano, spašavatelj bi mogao odbiti njezino provodjenje.

S druge pak strane, bilo je delegacija koje su smatrale da pravo na zabranu poduzimanja postupka spašavanja treba biti ograničeno samo na brodovlasnika ili zapovjednika broda. Prema njihovom mišljenju izraz "razuman ili ne" (reasonable or not) ne predstavlja dovoljnu zaštitu u slučaju oprečnih naloge ovlaštenih osoba. Ove delegacije su također istakle da definicija "broda" u članu 1 (a) uključuje i bilo koju "napravu podobnu za plovidbu", što znači da bi prema tomu svaka plutajuća imovina bila kvalificirana kao "brod", pa nema svrhe za proširenjem kruga osoba koje bi mogle zabraniti poduzimanje operacija spašavanja ili pružanja pomoći. Na ovu tvrdnju stavljen je prigovor nekoliko delegacija koje su ukazivale da se neki materijali kao npr. drvo te plutajući kontejneri ne bi mogli kvalificirati kao "brod".

Nakon vrlo opsežne diskusije o ovom pitanju, Odbor je zaključio da će rješenje problema u velikoj mjeri zavisiti od definicije pojma "operacije spašavanja" koja će u konačnoj varijanti konvencije biti prihvaćena. Prema tome, samo bi brodovlasnik ili zapovjednik broda imali pravo zabraniti poduzimanje operacija spašavanja broda i svake druge imovine koja se nalazi na brodu, a vlasnik druge imovine bi to pravo mogao imati samo ukoliko bi se usvojilo široko odredjenje pojma "operacije spašavanje" koji bi obuhvatilo i pomoći imovini koja nije

"brod", te ukoliko bi se u konkretnom slučaju radilo o pružanju pomoći imovini koja je izvan broda.

Iz tih razloga je Odbor zaključio da i dalje zadrži riječ "of the vessel" u uglatoj zagradi.

Odbor je usvojio prijedlog nadopune naslova člana, tako da glasi: "Zabrana od strane vlasnika ili zapovjednika broda", međutim konačna odluka donijet će se na sljedećem zasjedanju.

Druga rečenica ovog člana Nacrta briše se.

Član 18 - Pomorski privilegij

Prijedlog da se stavak 3 briše nije prihvaćen. Međutim, Odbor je prihvatio sugestiju da bi daleko bolje bilo odredbu iz ovog stavka formulirati kao zaseban član ili uvrstiti je u neki drugi član.

Član 19 - Dužnost pružanja jamstva

Stavak 1 ostaje u tekstu bez promjena.

Većina delegacija i promatrača podržala je rješenje iz stavka 2, budući da je ono vrlo slično odgovarajućoj odredbi iz Lloydovog standardnog formulara 80 i koja u praksi ne nailazi ni na kakve teškoće u primjeni. Manji broj delegacija je bio za ukidanje ovog stavka, posebno naglašavajući da bi u nekim slučajevima brodovlasniku bilo teško utvrditi tko je "vlasnik tereta", što bi izazvalo teškoće oko dobivanja prihvatljivog jamstva od takvog vlasnika. Ovo mišljenje nije dobilo veću podršku pa je zaključeno da stavak 2 ostane bez promjena.

Član 20 - Privremeno plaćanje

Diskusija se vodila oko opravdanosti uvrštavanja ovog člana u Nacrt, budući da je načelo sadržano u spomenutom članu razradjeno u pravima mnogih država. Mišljenje većine je bilo

da ovaj princip ipak treba uvesti u predloženi tekst konveñcije. Odbor je stoga odlučio zadržati ovaj član u tekstu Nacrta konvencije.

Član 21 - Zastara tužbi

Nije usvojen prijedlog Australije da se uvrsti novi stavak koji bi dao mogućnost za produljenje "zastarnog roka u slučaju kada nije bilo moguće zaustaviti brod na teritoriju države koja ima nadležnost po ovoj Konvenciji".⁸⁾

Predsjedavajući Odbora je podsjetio da je ovakva odredba bila uvrštena u tekst Konvencije iz 1910. godine, te da se njezinim ispuštanjem čini korak naprijed k većoj unifikaciji i uklanjanju elemenata "neizvjesnosti". Iz tih razloga navedena odredba nije ušla niti u tekst Konvencije o teretnici iz 1968., niti Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1967. godine.

Odbor je usvojio prijedlog Velike Britanije da se iz teksta Nacrta briše druga rečenica stavka 3 i početak stavka 4.

Član 22 - Nadležnost

Diskusija o ovom članu je bila vrlo opsežna i ukazala je na znatne razlike u mišljenju delegacija. Tako su neke delegacije izrazile svoju bojazan da ne bi mogle podržati odredbu koja izmedju ostalog izričito priznaje nadležnost mjesta zaustavljanja "sister shipa" spašenog broda, te su predlagale da se lista navedena u stavku 1 ovog člana ili briše u cijelosti ili da bude tako formulirana da omogućuje različita rješenja (open-ended jurisdiction clause). U diskusiji o ovom prijedlogu države su se izjasnile da bi radije bile za brisanje stavka.

Delegacije Sjedinjenih Američkih Država predlagala je novu točku f) u stavku 1 koja bi glasila:⁹⁾
"Gdje je inače zabranjeno po nacionalnom pravu".

Obrazlažući svoj prijedlog, američki delegat je rekao da bi se njegovim uvrštenjem udovoljilo zahtjevima kako država koje žele uključenje "sister shipa", tako i onih koje to ne žele. Lista bi sadržavala minimalne okolnosti prema kojima se utvrdjuje nadležnost po Konvenciji, a država-ugovornica bi zadržala pravo njezinog proširenja.

Ovaj prijedlog nije dobio potrebnu većinu u Odboru jer su ga delegacije ocijenile kao suprotnog harmonizaciji nacionalnih zakonodavstava po ovom pitanju.

Delegacija Australije je stavila četiri prijedloga za izmjenu i dopunu ovog člana.

Prvi prijedlog je stavljen u svrhu pojašnjenja stavka 1 i glasi:¹⁰⁾

"Ukoliko stranke ne ugovore nadležnost nekog drugog suda ili arbitraže, tužba za naplatu u smislu odredbi ove Konvencije može prema izboru tužitelja biti podnešena sudu nadležnom prema pravu države u kojoj se nalazi sud i pod čijom nadležnosti je jedno od sljedećih mjesto:"

Odbor je usvojio ovaj prijedlog.

Drugi prijedlog bio je da se doda novi stavak 1 bis gdje bi se dalo objašnjenje mesta gdje su operacije spašavanja bile poduzete za svrhu točke e) u stavku 1. Predloženim tekstom bi se, prema mišljenju ove delegacije, uzelo u obzir pravo obalnih država priznato po Konvenciji UN o pravu mora iz 1982. godine.

Većina u Odboru je smatrala da je prijedlog neprihvatljiv iz razloga što javnopravne odredbe iz drugih konvencija, a koje se odnose na suvremena prava obalnih država, nisu podobne za uvrštenje u privatnopravnu konvenciju.

U trećem prijedlogu delegacija Australija je predlagala dodavanje novog stavka 1 ter kojim bi se države-ugovornice obavezale da će sudovi na njihovom teritoriju biti nadležni u svim točkama navedenim u stavku 1.

Ni ovaj prijedlog nije dobio potrebnu većinu.

Četvrti i posljednji prijedlog Australije bio je da se u stavku 2 iza riječi "commercial purposes" dodaju riječi "at the time the cause of action arose". Na ovaj prijedlog nije bilo prigovora, pa je Odbor odlučio uvrstiti ga u tekst Nacrta. Isto tako je odlučeno da se stavak 2 zadrži u uglatoj zagradi.

Dakle, s obzirom na ovaj član Odbor je zaključio da se usvojeni amandmani uvrste u njegov tekst, te da se stavak 2 u cijelosti stavi u uglatu zagrudu kako bi se Diplomatskoj konferenciji skrenula pažnja na podvojenost mišljenja u samom Odboru s obzirom na načela na kojima se član zasniva.

I na kraju, odlučeno je da će se ovaj član ponovo razmotriti na sljedećem zasjedanju Pravnog odbora kako bi se došlo do općeprihvatljivog nacrta teksta člana 22.

Član 23 - Kamati

Na ovaj član nije bilo primjedbi ni komentara.

Član 24 - Objavljivanje arbitražnih odluka

Velika Britanija je na jednom od prethodnih zasjedanja predložila ukidanje ovog člana, u čemu je dobila podršku nekoliko delegacija. Obrazlažući svoj prijedlog predstavnik Velike Britanije je rekao da bi ovakva odredba mogla postaviti pitanje "povjerenja u arbitražni postupak", te da bi se mogla tumačiti kao obveza na objavljivanje odluka bez pristanka stranaka u postupku. Pored toga, ovaj predstavnik je podsjetio na Konvenciju o teretnici iz 1924. koja ne sadrži ovakvu odredbu - ali je ipak veliki broj odluka na njoj temeljenih publiciran.

Većina delegacija nije dijelila mišljenje Velike Britanije smatrajući da, iako odredba člana 22 ne nameće posebnu obvezu Ugovornicima, u svakom slučaju poslužit će svrsi na način da će stimulirati objavljivanje arbitražnih odluka. Zajedničko je mišljenje da bi objavljivanje odluka trebalo biti samo uz suglasnost stranaka u postupku.

Tekst ovog člana zadržan je bez promjena, ali u uglatoj zagradi.

Četvrtoto čitanje teksta Nacrta

Odbor je poduzeo četvrtoto i posljednje čitanje teksta članova od 1 - 13 Nacrta, s tim da je već prije odlučio da će s trećim čitanjem zaključiti razmatranje članova 14-24.

Udovoljavajući zahtjevu Savjeta da tekst Nacrta konvencije, koji će se dostaviti Diplomatskoj konvenciji, bude potpuno razradjen, Odbor je odlučio da u uglatoj zagradi ostavi samo one odredbe koje u sebi sadrže načelna pitanja (questions of principle) i koja su podobna za odlučivanje na Diplomatskoj konvenciji. Prijedloge i različita mišljenja s obzirom na odredbe u uglatoj zagradi, nastale u toku diskusije, Odbor će uvrstiti u svoj izvještaj koji će takodjer biti dostavljen na znanje vladama i organizacijama pozvanim na Diplomatsku konferenciju.

Član 1 - Definicije

U pogledu definicije u točki 1 ovog člana Odbor je odlučio uvrstiti tekst definicije "operacije spašavanja" kako ju je predložila Savezna Republika Njemačka:¹¹⁾

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

Diskusija definicije "plovni objekt" iz točke 2 bila je u svjetlu prijedloga Francuske po kojemu bi ona trebala glasiti:¹²⁾

"(b) Brod znači svaki pomorski brod, plutajući objekt ili napravu sposobnu za plovidbu koja je u opasnosti, isto kao i svaku imovinu na njemu, uključujući i vozarinu za prijevoz tereta, bilo da je ona na strani vlasnika robe, broda ili naručitelja prijevoza".

Francuski delegat je objasnio da bi, ukoliko se ovaj prijedlog usvoji, bila nepotrebna posebna definicija "imovine", a novi stavak 3 bio bi uvršten u članu 2, tako da glasi:¹³⁾

"3. Država može primijeniti ovu Konvenciju:

(a) na svaku operaciju spašavanja uključujući svu imovinu u opasnosti koja je različita od broda;

(b) na svaki brod koji je nasukan, koji je posada napustila ili koji je potopljen;

(c) na svaku imovinu u opasnosti koja nije trajno i namjerno vezana uz obalu.

Država koja odluči primijeniti Konvenciju u slučajevima navedenim pod točkama (a), (b) i (c) ovog stavka obavijestit će depozitara odredjujući način i uvjete takve primjene".

Prema mišljenju francuskog delegata ovakav kompromisni prijedlog učinio bi tekst Konvencije prihvatljivim za daleko veći broj država, pa stoga smatra da je prijedlog potrebno podastrijeti na razmatranje Diplomatskoj konferenciji. Međutim, veći dio Odbora iskazao je svoje ozbiljno protivljenje prijedlogu koji ponovo stavlja na diskusiju već riješena pitanja.

Predstavnik CMI-a je također intervenirao s obzirom na ovaj prijedlog, te je ukazao da bi njegovim usvajanjem veliki broj neobičnih plovila i imovine koja se može spašavati mogao biti izuzet od primjene Konvencije, budući da nisu bili "vezani uz brod". Među njima bi bili: teret koji pluta (npr. kontejneri), potopljeni teret koji je zadržao vrijednost, tankovi u potpoljenom brodu, brodovi ili tankovi namijenjeni uskladištenju, brodovi-svjetionici, samostalne plutače za sidrenje (SEM), lebdjelice, zrakoplovi, maone za polaganje cjevovoda, platforme za istraživanje nafte, podmorice za istraživanje, podmornička zvona, brodovi ili platforme za stanovanja, oprema za istraživanje i upotrebu na moru, plutajuće dizalice, ribarske mreže, plutajući dokovi itd.

Mišljenju predstavnika CMI-a usprotivio se francuski delegat ističući da bi većina navedenih plovila ili imovine bili

obuhvaćeni predloženom definicijom ukoliko bi se moglo smatrati da "predstavljaju plutajuću napravu".

Francuski prijedlog nije prihvaćen u Odboru, međutim, Predsjednik je, komentirajući podvojenost Odbora u pogledu prijedloga, podsjetio na terminološku različitost definicije "plovni objekt" u francuskom i engleskom jeziku. Kao primjer naveden je engleski izraz "craft", koji je po mišljenju predsjedavajućeg daleko restriktivnijeg značenja od francuskog izraza "engin".

U pogledu definicije "plovni objekt" bilo je još nekoliko različitih prijedloga koji su razmotreni i nakon čega je Odbor odlučio da definicija glasi:¹⁴⁾ "Brod znači svaki brod, plovilo ili napravu sposobnu za plovidbu".

Odbor je također odlučio da briše stavak 2 točku d) u članu 2.

Australija i Medjunarodni pomorski forum naftnih kompanija (OCIMF) stavile su pismeni prijedlog¹⁵⁾ za izmjenu i dopunu točke (c) ovog člana, međutim, s obzirom na rezultat diskusije o definiciji "operacije spašavanja", prijedlog je bio povučen. Kako drugih prijedloga nije bilo, Odbor je odlučio zadržati definiciju "imovine" kako je dana u prijedlogu Nacrta, s tim da se brišu riječi "koja je u opasnosti" i uglati zagrada.

Točka (d) razmatrana je u svjetlu australskog prijedloga,¹⁵⁾ gdje je predložena nova definicija termina "štete pričinjene okolišu".

Prijedlog nije usvojen jer je većina u Odboru smatrala da je preširoko koncipiran, posebno kada se radi o "živim i neživim izvorima", te da su suverena prava država izvan njezinog teritorijalnog mora veća od onih sadržanih u odnosnim odredbama Konvencije UN o pravu mora iz 1982. Odbor je odlučio da tekst definicije iz točke (d) ostane nepromijenjen, s tim da se uklo-ne uglate zgrade oko riječi "vatra" i "eksplozija".

Član 2 - Polje primjene

Tekst stavka 2 točke (a) ostao je nepromijenjen usprkos prijedlogu Velike Britanije, podržanom od nekoliko zemalja, da se odredba iz ove točke zamijeni odredbom prema kojoj se Konvencija neće primijeniti "na operacije na unutrašnjim vodama niti uključivati pomorske brodove" (to operations in inlands waters not involving seagoing vessels). Ovaj prijedlog se trebao razmatrati u kontekstu s drugim prijedlogom iste delegacije, a taj je bio da se postojeći uvodni dio zamijeni sljedećim tekstrom:¹⁷⁾

"Medjutim, Konvencija se neće primjenjivati osim kad nacionalno pravo države ugovornice drugačije određuje".

Delegacije koje su podržale ove promjene navele su kao razlog da je predložena odredba daleko jasnija od postojeće, jer primjenljivost konvencije prvenstveno se bazira na tome da li je operacija spašavanja poduzeta na "unutrašnjim vodama" ili ne, a ne na tipu broda uključenom u operaciju. Tako bi prema predloženom tekstu, "brod unutrašnje plovidbe" i dalje bio obuhvaćen Konvencijom ukoliko je uključen u operacije spašavanja poduzetim u teritorijalnim vodama države-ugovornice. Tip broda bio bi od važnosti samo u slučaju kad je konkretna operacija spašavanja poduzeta na unutrašnjim vodama.

Države koje su se protivile ovom prijedlogu isticale su uglavnom nepoželjnost uvodjenja koncepta "unutrašnje vode" u predloženi tekst konvencije, budući da je značenje opsega "unutrašnjih voda" različito od države do države. S tim u vezi u toku diskusije bilo je postavljeno pitanje da li bi se Konvencija trebala primjenjivati na operacije spašavanja na Velikim jezerima. Kanadski delegat je odgovorio da Velika jezera pravno predstavljaju unutrašnje vode Kanade.

Engleski prijedlog nije dobio podršku većine u Odboru pa nije niti usvojen, a tekst stavka 2 točke 2 ostao je nepromijenjen.

O načinu primjene konvencije na ratne brodove i druge državne brodove angažirane u nerivredne svrhe (stava 2 točka c)

diskutiralo se vrlo opširno i s različitih stajališta. Iznešeno je nekoliko prijedloga za izmjenu i dopunu točke c stavka 2 ovog člana.

Dva pitanja postavljena u diskusiji zaslužuju posebnu pažnju, a to su:

1) Da li se izuzeće od primjene Konvencije odnosi na državni brod angažiran u nepriredne svrhe kad je on predmet operacije spašavanja ili kad je sudjelovao u operacijama spašavanja radi pomoći drugim brodovima ili imovini?

2) Da li bi trebalo smatrati da se Konvencija primjenjuje na državne brodove uvijek osim ako ih država-ugovornica izričito ne izuzme od primjene - odnosno da se Konvencija ne primjenjuje na takve brodove osim kada je država-ugovornica izričito izjavila da se Konvencija primjenjuje i na takve brodove?

Na temelju diskusije o navedenim pitanjima donešen je zaključak Odbora da se u članu 2 doda novi stavak 3 koji bi glasio:¹⁸⁾

Kada država odluči primijeniti Konvenciju na njezine ratne brodove ili druge brodove u njezinom vlasništvu ili kojima upravlja a koji su u vrijeme operacije spašavanja korišteni isključivo u upravne nepriredne svrhe, obavijestit će depozitara o tome određujući uvjete primjene".

Točka (c) iz Nacrta ostala je nepromijenjena.

Norveška, Sjedinjene Američke Države i P and I klubovi kao promatrač, zajednički su predložili da se izmijeni i dopuni točka (c) stavka 2 ovog člana.¹⁹⁾

Predлагаči su objasnili da su se operacije navedene u ovoj odredbi do sada izvršavale tako, da je obalna država vršila striktnu kontrolu i nadzor njihovog provodjenja. U takvim slučajevima bolje bi bilo izjaviti da konvencija ne dolazi do primjene, čime bi se profesionalnim spašavateljima dalo na znanje da usluge s obzirom na takve predлагаče ne podliježu odredbama konvencije.

Većina delegacija je podržala princip istaknut u prijedlogu, uz istovremeno izražavanje sumnje zbog pojedinih aspekata

prijedloga, kao npr. izrazi "brod" i "imovina" koji mogu stvoriti odredjene teškoće. U vezi s ovim diskutiralo se i pitanje naftnih tankera koji se mogu koristiti u skladišne svrhe, tj. da li su takvi tankeri obuhvaćeni predloženom kazurom o izuzeću ili ne.

Odbor nije mogao postići suglasnost o ovom prijedlogu, te je zaključio da se tekst člana 2 stava 2 točke (e) zadrži u uglatoj zagradi. Na sljedećem zasjedanju razmotrit će se eventualna izmjena teksta ove točke.

Delegacija SAD predložila je da se stavak 2 dopuni novom točkom (f) tako, da se isključi primjena konvencije na "imovinu koja je u vlasništvu, posjedu, koja je ukrcana ili se nalazi pod nadzorom države, i koja se ne koristi ili se ne namjerava koristiti u privredne svrhe".

Većina je bila protiv prijedloga SAD. Mišljenje je bilo da bi u praksi spašavatelju bilo teško prilikom pružanja pomoći brodu odrediti da li je i koji je od tereta na brodu u vlasništvu države i da li se može očekivati njegova upotreba u trgovачke svrhe. Pored ovoga, tumačenje izraza "owned", "possessed", "shipped" ili "controlled" moglo bi biti različito u praksi.

Odbor nije postigao suglasnost oko uvrštenja nove odredbe, ali je bio suglasan ponovo je razmotriti na sljedećem zasjedanju zajedno s prijedlogom Velike Britanije koji se odnosi na uvodni dio člana 2 stavka 2.

Član 3 - Operacije spašavanja pod nadzorom javnih organa uprave

Jednoglasno je odlučeno da prijedlog teksta člana 3 ostane nepromijenjen, te da se uklone uglate zgrade oko stavka 2 i 3.

Velika Britanija je predložila da se ovaj član na određeni način preformulira,²⁰⁾ međutim, prijedlog nije usvojen.

Član_4 - Ugovori o spašavanju

Radi pojašnjenja teksta - odlučeno je da stavak 2 glasi:²¹⁾ "Zapovjednik će biti ovlašten zaključiti ugovore o operacijama spašavanja u ime brodovlasnika. Zapovjednik ili vlasnik broda bit će ovlašteni zaključiti takve ugovore u ime vlasnika imovine koja se nalazi na brodu".

S obzirom na stavak 3 ovog člana Odbor je odlučio da na kraju stavka doda objašnjenje "nor duties to prevent or minimize damage to the environment". Svrha ovog objašnjenja je da se onemogući nepoštivanje obaveze zaštiti okoliša iz ugovora o spašavanju.

Član_5 - Nevaljani ugovori ili ugovorni uvjeti

Budući se u Odboru nije mogla postići suglasnost oko naseova člana odlučeno je da se zadrže alternative i to: "valjanost ugovora" (validity of contracts) i "nevaljani ugovori" (invalid contracts).

Naslovi su stavljeni u uglatu zagradu i ponovo će se razmotriti na sljedećem zasjedanju.

Član_6_i_7 - Dužnost vlasnika i zapovjednika i dužnosti spašavatelja

Ponovno je razmotren prijedlog Velike Britanije, iznesen na 56. zasjedanju Odbora, da se objedine članovi 6 i 7 Nacrta, tako da novi član glasi:²²⁾

"1. Spašavatelj će prema vlasniku imovine u opasnosti imati dužnost:

- (I) postupati s dužnom pažnjom pri spašavanju imovine u opasnosti;
- (II) provoditi s dužnom pažnjom operacije spašavanja;
- (III) u obavljanju dužnosti navedenih pod (I) i (II), postupati s dužnom pažnjom radi sprečavanja ili smanjenja opasnosti po okoliš.

- (IV) kad god to okolnosti razumno zahtjevaju, tražiti pomoć od drugih spašavatelja; i
- (V) prihvati intervenciju drugih spašavatelja kad to od njega razumno zatraže vlasnik ili zapovjednik imovine u opasnosti; pod uvjetom da to ne utječe na visinu njegove nagrade ako se pokaže da takav zahtjev nije bio razuman.

2. Vlasnik i zapovjednik imovine u opasnosti će prema spašavatelju imati dužnost:

- (I) s njim u potpunosti suradjivati dok traju operacije spašavanja;
- (II) pri tome postupati s dužnom pažnjom radi sprečavanja ili smanjenja opasnosti po okoliš;
- (III) kad se imovina dopremi na sigurno mjesto, prihvati predaju, kad to spašavatelj od njih razumno zatraži".

Predlagatelj je objasnio da je svrha ovog člana isključenje iz Konvencije svih pitanja koja nisu privatno-pravne prirode i koja se ne tiču odnosa izmedju spašavatelja i vlasnika spašene imovine. Slijedom toga, javnopravna pitanja trebala bi se rješavati u kontekstu Konvencije MARPOL iz 1973. i 1978, a privatnopravna problematika koja se tiče odgovornosti prema trećoj osobi, putem općeg prava o krivnji (general law of negligence) ili drugim odgovarajućim medjunarodnim konvencijama. Primjenjujući gornje kriterije, svi relevantni aspekti sadržani u članovima 6 i 7 CMI-ovog Nacrta uključeni su u predloženi tekst. Ispuštena je jedino obveza o poduzimanju pravovremenih i razumnih mjera radi izvršenja operacije spašavanja, budući da se radi o obvezi koja ne dovodi direktno do odnosa izmedju spašavatelja i spašene imovine.

Većina u Odboru podržala je načelo sadržano u ovom prijedlogu, tako da je Odbor odlučio uvrstiti prijedlog Velike Britanije u osnovni tekst Nacrta. S tim u vezi takodjer je odlučeno da se na odgovarajućim mjestima u prijedlogu uvrste riječi "vessel or other" prije izraza "property".

Italija je stavila sličan prijedlog,²³⁾ međutim, nakon odluke Odbora po članu 6 i 7 Nacrta, prijedlog je povučen.

Član 8 - Dužnost pružanja pomoći

Prijedlog da se stavak 2 izmijeni tako, da su države - ugovornice dužne "osigurati odgovarajuće kazne protiv zapovjednika koji krši svoje dužnosti", nije usvojen.

Takodjer nije prihvaćen ni prijedlog da se stavak 3 izmijeni tako, da bi vlasnik broda po članu 8 bio oslobođen odgovornosti u slučaju nepoštivanja dužnosti od strane zapovjednika. Odbor je bio jednoglasan u mišljenju da je zapovjednikova obveza neopoziva.

Član 9 - Suradnja država ugovornica

Na ovaj član nije bilo nikakvih primjedbi.

Član 10 - Uvjeti za dobivanje nagrade

Velika Britanija je predložila da se u stavku 3 ovog člana izraz "spašena imovina" zamijeni izrazom "spašen brod". Odbor je bio podijeljenog mišljenja u vezi ovog prijedloga, pa je zaključak da je potrebno prije negoli se izvrše bilo kakve izmjene stavka 3 njegovo dodatno razmatranje.

Predstavnik SAD stavio je prijedlog²⁴⁾ za novi stavak 4 prema kojemu bi se sve naknade ili nagrade dodijeljene prema članu 11 i 12 trebale smatrati kao nagrada za spašavanje. Time bi se otklonila eventualna sumnja da li se i posebna naknada iz čl. 12 ima smatrati naknadom za spašavanje za svrhu pomorskih privilegija i ograničenja brodareve odgovornosti.

Odbor nije prihvatio prijedlog SAD, jer je dijelio mišljenje predstavnika CMI-a da bi se korisnost prijedloga očitovala u vrlo malom broju slučajeva, iz razloga što će se naknada iz člana 12 određivati samo u slučaju kada spašavanje broda kojem bi privilegij mogao pripadati nije bilo uspješno.

Član 11 - Iznos nagrade

Većina u Odboru se izjasnila za kompromisno rješenje sa-držano u ovom članu. SAD su predložile prestilizaciju člana²⁵⁾ i to na način da se ne dira u rješenja data u članu 11 i 12, već da ih se nadopuni s "granicom opterećenja koju bi snosio teret kao rezultat mjera poduzetih za sprečavanje štete na okolišu". U obrazloženju prijedloga američki predstavnik je naveo da je u velikom broju slučajeva za štetu okolišu prvenstveno odgovoran brodovlasnik, a tek onda vlasnik tereta. Takva situacija postoji čak i onda kad se radi o naftnom teretu i odgovornosti za štetu nastalu njegovim izlijevanjem.

Predstavnik CMI-a je u vezi s prijedlogom SAD obavijestio odbor da je CMI konzultirao zainteresiranu privredu, koja se izjasnila za "montrealski kompromis". Jednako je postojala i velika većina članica Medjunarodnog udruženja za pomorsko osiguranje (International Union of Marine Insurance), napominjajući da bi usvajanje američkog prijedloga moglo rezultirati njihovim povlačenjem iz sporazuma postignutog 1981. godine.

Predstavnik P and I klubova pismeno je adresirao²⁶⁾ na američki prijedlog u kojem je posebno naglasio da to udruženje ne vidi "nikakve važne strukturalne promjene s obzirom na obračun naknade koja se ima naplatiti zbog spašene imovine: mjere koje imaju za cilj da spriječe zagadjivanje ostat će izvan cjelokupnog spašavanja. Ovakva situacija je bila prije donošenja LOF 80, nije se promjenila niti nakon njegovog objavljenja, pa nije njezinu promjenu zahtijevao ni Nacrt Koncencije. Stoga nema prostora za prekomjerno povećanje naknada, čega se američka delegacija plaši". Isto tako ovo udruženje ne vidi da bi nagrade za imovinu porasle u ogromnom iznosu samo zbog toga što prema nacrtu ovog člana lista okolnosti koje se moraju uzeti u obzir uključuje "vještinsku i napore spašavatelja u sprečavanju ili ublažavanju štete pričinjene okolišu".

I na kraju svoje izjave predstavnik P and I klubova je upozorio da P and I klubove ne bi više obvezivao kompromisni

dogovor iz 1981. godine ako bi se američki prijedlog uvrstio u tekst Nacrta.

Nakon završene diskusije o ovom prijedlogu zaključeno je da u tekstu Nacrta i dalje ostaje dosadašnja formulacija člana 11 stavka 1.

Delegacija NR Kine predložila²⁷⁾ je izmjenu naslova člana 11, tako da glasi: "Mjerila za utvrdjivanje nagrade".

S obzirom na stavak 1 ovog člana Odbor je odlučio da ga prestilizira na način da se u točki (b) briše tekst koji je bio u uglatoj zagradi i da se isti tekst stavi u toč. (e) koja bi glasila:²⁸⁾

"/e/ napor spašavanja pri spašavanju broda, imovine ili života, uključujući utrošeno vrijeme te troškove i gubitke koji su nastali /spašavateljima/";

Predstavnik Medjunarodne pomorske komore (International Chamber of Shipping) u svojstvu promatrača, predložio je izmjenu stavka 2 ovog člana, koji bi trebao glasiti:²⁹⁾

"Usprkos tome što nadležni sud može prema nacionalnom pravu naložiti da bilo koji od interesa na strani imovine odmah izvrši plaćanje prema stavku 1, iznosi isplate bit će određeni srazmjerno njihovoj vrijednosti.

Nagrade, isključujući sve kamate i nastale troškove postupka, neće prijeći vrijednost spašene imovine".

Obrazlažući svoj prijedlog, predstavnik ICS je rekao da je njegova svrha pojašnjenje kompromisa postignutog u Montrealu, a to znači i minimalna mogućnost različitog tumačenja člana 11. Pored toga, prema njegovom mišljenju, pizivanje na nacionalno pravo daje istovremeno maksimalnu fleksibilnost država - ugovornicama.

Vrlo je mali broj država bio protiv ovog prijedloga, a i njihovo protivljenje se odnosilo na njegovu formulaciju. Odbor je svojim zaključkom uvrstio prijedlog ICS u tekstu Nacrta konvencije s bilješkom ispod crte, gdje je ukazao na potrebu ponovnog razmatranja formulacije ovog stavka.

Član 12 - Posebna naknada

Predstavnik Nizozemske je na 56. zasjedanju stavio prijedlog³⁰⁾ da se doda novi stavak 1 bis, kojim bi se spašavatelju omogućilo da se u slučaju kada je namjeravao pružiti pomoć, međutim, uslijed opasnosti od štete na okolišu jedino je uspio poduzeti mjere za sprečavanje ili smanjenje te štete, takva njegova aktivnost smatra operacijama spašavanje za potrebe ovog člana.

Ni ovaj put prijedlog nije dobio potrebnu većinu glasova za uvrštenje u tekst Nacrta.

Odbor je odlučio brisati tekst iz prve uglate zagrade u stavku 1. Isto je učinjeno i s tekstrom u drugoj uglatoj zagradi.

Stavak 2 ovog člana ostaje nepromijenjen, s tim, da je Odbor odlučio da pitanje množitelja (question of the multiplier) i dalje zadrži u uglatoj zagradi i prepusti Diplomatskoj konferenciji odlučivanje o njemu.

Član 13 - Dioba izmedju spašavatelja

Medjunarodno udruženje spašavatelja je još na 53. zasjedanju stavilo prijedlog stavka 0 koji je tada bio uvršten u tekst ovog člana, ali na način da je stavljen u uglatu zagradu. Isti prijedlog je ponovo razmatran na ovom zasjedanju, kada je odlučeno da se briše iz teksta Nacrta. Naime, znatan broj delegacija bio je protiv njega jer je u sukobu s njihovim domaćim pravom.

Okončanjem diskusije po članu 13 Nacrta konvencije Odbor je zaključio svoj rad na nacrtu članova nove Konvencije o spašavanju³¹⁾, te je u pogledu toga odlučio sljedeće:

- da predloži Savjetu IMO-a održavanje Diplomatske konferencije u toku 1988/89. godine u trajanju od dva tjedna;

- da se na dnevni red 58. zasjedanja Pravnog odbora ponovo stavi Nacrt konvencije o spašavanju kako bi se prije dostavljanja Diplomatskoj konferenciji tekst još jednom u cijelosti pogledao i prodiskutirala se ona pitanja o kojima još nije odlučeno;

- nakon što Odbor završi sa svojim konačnim pregledom teksta Nacrta konvencije na 58. zasjedanju, zatražit će se od Generalnog tajnika IMO-a da razašalje Nacrt konvencije vladama i zainteresiranim organizacijama na razmatranje.

Ad. 4

Odbor je razmatrao izmijenjeni Nacrt rezolucije koji su zajednički predložile delegacije Liberije i SAD³²⁾.

U obrazloženju prijedloga izmjena Nacrta rezolucije rečeno je da izmjene idu u prilog postizanja veće suradnje u vodjenju istraga, te u razmjeni odgovarajućih informacija u slučaju pomorske nezgode koja pogadja veći broj država. Većina delegacija dala je načelnu podršku Nacrtu, s tim, da je zatraženo više vremena za njegovo razmatranje.

Iz tih razloga Odbor je odgodio razmatranje Nacrta do 58. zasjedanja kada se očekuje i završetak rada na izradi teksta.

Ad. 5

Odbor je obaviješten da je Savjet, s obzirom na predmet pomorskih privilegija i hipoteka, odobrio preporuku za osnivanje Medjuvladine grupe stručnjaka koja će biti imenovana zajednički od IMO-a i UNCTAD-a, a radi proučavanja različitih aspekata pomorskih privilegija i hipoteka i ostalih pitanja vezanih uz istu problematiku.

Takodjer je priopćeno da su obavljene konzultacije oko priprema prvog sastanka Grupe. Sastanak bi se trebao održati u Ženevi od 1. do 12.XII 1986.

Ad. 6

Budući da će Odbor u ovom periodu neke od svojih termina zasjedanja morati prepustiti Medjuvladinoj grupi stručnjaka za pomorske privilegije i hipoteke, odlučeno je da se u Program rada za naredno dvogodište uvrste samo one teme s kojima će se doista i baviti, a to su:

1. Pomorski privilegiji i hipoteke, uključujući i zauštavljanje brodova. Rad na ovoj problematici direktno je ovisan od rada Medjuvladine grupe stručnjaka;
2. Moguća konvencija o odgovornosti i naknadi štete kod prijevoza štetnih i opasnih tvari morem (tzv. "HNS konvencija"). Jedinstveno je mišljenje u Odboru da bi rad na ovom pitanju mogao uključiti i razmatranje nekih drugih pitanja, osobito pitanje revizije Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., i naknadu za štetu prouzročenu vatrom i eksplozijom na tankerima bez tereta;
3. Pitanje spašavanja i pomoći na moru potrebno je ponovo uvrstiti u Program rada i za 1988/89. godinu jer se u prethodnom dvogodištu nije održala predvidjena Diplomatska konferencija.

Odbor je također raspravljaо prijedlog da se u dvogodišnji program rada uvrsti i izrada Nacrta konvencije o "off-shore mobile craft", budući da je CMI izradio prijedlog nacrta teksta još 1978. godine i dostavio ga Pravnom odboru IMO-a. Nakon diskusije o ovom prijedlogu zaključeno je da prednost u radu ima izrada Nacrta teksta HNS konvencije, međutim, ukoliko bi se došlo do jednoglasnog zaključka da je rad na njoj nemoguć ili beskoristan, Odbor bi mogao u predstojećem dvogodišnjem periodu započeti rješavanjem nekih drugih pitanja predviđenih u Dugoročnom programu rada.

Prijedlog za izmjenu i dopunu Atenske konvencije iz 1974. godine odbijen je jer se shodno Rez.A.500 (XII) svaki amandman na ovu Konvenciju može razmatrati tek nakon njezinog stupanja na snagu.

b) Dugoročni program rada

Odlučeno je da se predloži Savjetu da sva pitanja koja su obuhvaćena trenutnim Planom rada Odbora³³⁾ budu sadržana i u Dugoročnom programu rada za period do 1992. godine.

U pogledu prijedloga koji su se odnosili na dvogodišnji rad Odbora, a nisu uvrštena u odnosni program rada, odlučeno je da se predloži i njihovo uvrštenje u Dugoročni program rada³⁴⁾.

c) Program rada za 1987. godinu

Odbor je odlučio da prvi tjedan svog zasjedanja u 1987. godini dodijeli za sastanak Medjuvladine grupe stručnjaka za pitanja pomorskih privilegija i hipoteka, koji će se održati u Londonu od 11. do 15. svibnja 1987.

58. zasjedanje Odbora održat će se od 12. do 16. listopada 1987., kada će se izmedju ostaloga izvršiti konačni pregled teksta Nacrta konvencije o spašavanju, te razmatranje Nacrta rezolucije o sudjelovanju u službenim istragama kod pomorskih nezgoda i teksta HNS konvencije, i to u svjetlu eventualnih prijedloga koji budu dostavljeni sekretarijatu IMO-a.

Ad. 7

Sa zadovoljstvom je konstatirano da je Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine stupila na snagu 1.XII 1986.³⁵⁾

Ad. 8

Medjunarodna organizacija rada obavijestila je Odbor o prijedlogu teksta Rezolucije o nedozvoljenom zadržavanju pomoća u inozemstvu, koji će se dostaviti na usvajanje Medjuna-

rodnog organizaciji rada kada će raspravljati o pomorstvu. Odbor je na vrlo kratko razmotrio nacrt teksta,³⁶⁾ ali nije donio nikakav zaključak u pogledu predloženog teksta. Naime, neke delegacije su smatrале da predloženi tekst traži znatno više vremena za razmatranje, iako je načelo sadržano u nacrtu preporuke prihvatljivo. S druge pak strane, bilo je delegacija koje su smatrале da bi se ovo pitanje trebalo obuhvatiti konvencijom, a ne preporukom kao što je to učinjeno.

Ad. 9

Na traženje UNEP-a, Odbor je stavio na razmatranje dokument izradjen od ove organizacije pod nazivom "Kairske smjernice i načela za raspolaganje opasnim otpatcima na način koji ne škodi okolišu".³⁷⁾

Nije bilo primjedbi ni drugih komentara na ovaj dokument.

Ad. 10

Ponovno je razmatrana molba Greenpeace Internationala i Medjunarodnog udruženja evropskih procjenitelja generalnih avarija (International Association of European General Average Adjusters) za priznanje savjetodavnog statusa unutar IMO-a.

U pogledu Greenpeace Internationala Odbor nije bio u stanju zauzeti jedinstven stav kojim bi Savjetu preporučio ovu organizaciju za stjecanje statusa promatrača.

S obzirom na drugog podnosioca zahtjeva, utvrđeno je da dostavljeni podaci³⁸⁾ nisu dovoljni za odlučivanje, pa je za tražena njihova nadopuna.

Ad. 11

Komitet je obaviješten o prijedlogu vlada Austrije, Egipata i Italije upućenog Savjetu IMO-a da se započne rad na izradi konvencije za sprečavanje bespravnih čina protiv sigurnosti pomorske plovidbe.

Opće mišljenje Odbora je da se radi o vrlo važnom pitanju koje iziskuje pomno razmatranje, te da bi, ukoliko Savjet odluči da se IMO treba baviti ovom problematikom, Odbor svakako trebao biti uključen bilo u pripremi nacrta konvencije bilo u razmatranju rezultata rada posebne radne grupe koja bi se osnovala za tu svrhu.

- (1) Vidi dok. LEG. 55/3 ili prijevod teksta u časopisu Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja (UPPPK) br. 91, 1981;
- (2) Izmjene osnovnog teksta izradjenog od strane CMI-a nalaze se u dok. LEG. 57/3, prilog;
- (3) Vidi dok. LEG. 57/3, dodatak;
- (4) Ovi prijedlozi se nalaze u dok. LEG. 57/3/1 - 10;
- (5) Prijedlog je glasio: "Nothing in this Convention shall prevent a Contracting State from introducing national regulation in respect of salvage of persons, granting life savors rights and remedies in addition to those granted by the Convention". Vidi dok. LEG. 57/3/6;
- (6) "No payment is due under the provisions of this Convention for services undertaken solely for the purposes of self-preservation";
- (7) Prijedlog je glasio: "The taking of any action at the direction of a coastal State issued in accordance with article... shall not prejudice any payment that may be paid to a salvor pursuant to articles 10 to 12". Vidi dok. LEG. 57/12 str. 7;

- (8) "Contracting States may provide by legislation in their respective countries, that the period of limitation shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel assisted (or a sister ship) in the territory of a State which has jurisdiction under this Convention". Vidi dok. LEG. 57/12, str. 12;
- (9) Vidi dok. LEG. 57/3/8 - "Where otherwise permitted by national law";
- (10) Vidi: dok. LEG. 57/3, dodatak 1 - "Unless the Parties have agreed to the jurisdiction of another court or to arbitration, an action for payment under this Convention may, at the option of the plaintiff, be brought in a court which is competent, according to the law of the State where the court is situated, and within the jurisdiction of which is situated one of the following places";
- (11) Prijedlog je glasio: "Salvage operations means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in anvigabel or any other waters whatsoever";
- (12) "Vessel means any sea-going ship, floating craft or structure which is capable of navigation and which is in danger, as well as any property on board and includes freight for the carriage of the cargo whether such freight be at the risk of the owner of the goods, the shipowner or the charter";
- (13) "3. A State may apply this Convention:
 - (a) to any salvage operation involving any property in danger than a vessel;
 - (b) to any vessel which is stranded, left by its crew, or sunk;
 - (c) to any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and which is in danger.A state which decides to apply the Convention in the cases mentioned in (a), (b) and (c) of this paragraph shall notify the depositary, specifying the forms and conditions of such application";
- (14) "Vessel means any ship, craft or structure capable of navigation";
- (15) Vidi dok- LEG. 57/3/ Add.1, annex, str. 2;
- (16) Vidi dok. LEG. 57/3/Add.1
- (17) "However, the Convention shall not apply, except where otherwise provided by national law of the Contracting State";

- (18) "Where a State decide to apply the Convention to its warships or other vessels owned or operated by State and being used at the time of the salvage operations exclusively on governmental non-commercial services it shall notify the depositary thereof specifying the terms and conditions of such application";
- (19) Prijedlog je glasio: "Whenever the vessel or property is attached to a well for the purposes of exploitation, production, processing or storage of hydrocarbons";
- (20) "This Convention shall not affect the provisions of national law or international convention relating to salvage operations by or under the control of public authority /including any employee of that authority/ who is under a duty to performe salvage operations shall be entitled to avail himself of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations";
- (21) "The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the preoperty on board the vessel";
- (22) "1. The salvor shall owe a duty to the owner of the property in danger:
 - (I) to exercise due care to salve the property in danger;
 - (II) to carry out the salvage operations with due care;
 - (III) in performing the duties specified in (I) and (II) to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
 - (IV) whenever circumstances reasonably require to seek assistance from other salvors; and
 - (V) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.2. The owner and master of the property in danger shall owe a duty to the salvor:
 - (I) to co-operate fully with him during the cours of the salvege operations;
 - (II) in so doing to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;

(III) when the property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so";

(23) Vidi dok. LEG. 57/3/4;

(24) Vidi dok. LEG. 57/3/8;

(25) Vidi dok. LEG. 57/3/10;

(26) Vidi dok. LEG. 57/3/1;

(27) Vidi dok. LEG. 57/3/1;

(28) "(e) the efforts of the salvors in salving the vessel, property and life, including the time used and the expenses and losses incurred (by the salvors)";

(29) Vidi dok. LEG. 57/3/9;

"Notwithstanding that a court having jurisdiction may, under national law, order payments under paragraph 1 to be made initially by any of the property interests, these amounts shall be borne by the property interests in proportion to their value.

The awards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the value of the salved property";

(30) Vidi dok. LEG. 56/9 točka 147-155 i dok. LEG. 57/12, str. 35;

(31) Tekst usvojenog Nacrta u Pravnom odboru objavljen je u dok. LEG. 57/12, dodatak 3;

(32) Tekst Nacrta rezolucije koji se mijenja objavljen je u dok. LEG. 57/4/1, annex I;

(33) Rezolucija A. 591/XIV/;

(34) Vidi o tome u dok. LEG. 57/12, dodatak 4;

(35) Vidi dok. LEG. 57/7;

(36) Nacrt teksta reproduciran je u stavku 7 dok. LEG. 57/8;

(37) Vidi dok. LEG. 57/9;

(38) Vidi dok. LEG. 57/10/1.

SUMMARY

57TH SESSION OF THE LEGAL COMMITTEE OF THE INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION (IMO)

The Legal Committee held its fifty-seventh session at IMO Headquarters from 27 do 31 October 1986, under the chairmanship of Mr. Robert Cleton.

The main item of the agenda was the question of salvage and related issues. The Committee finished its work on the text of the Draft which will be presented to the IMO Council.

The Legal Committee adopted work program for the 1988/89 biennium and for 1987.

Among those items the Committee reviewed the status of IMO's legal conventions and other treaty instruments and also considered a revised draft resolution on co-operation in maritime casualty investigations.