

Dr. sc. Ivo Grabovac, professor emeritus  
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu  
Split, Hrvatska  
ivo.grabovac@pravst.hr

## SPAŠAVANJE BRODOVA U MJESTIMA ZAKLONIŠTA

### *Sažetak*

Spašavanje jest svaki čin ili činidba poduzeta radi pomoći osobama, brodu ili drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili podmorju. Pomorski zakonik Republike Hrvatske (2004.) prihvatio je načela Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. Svaka potrebna i korisna usluga i pomoć imovini i osobama u opasnosti na moru može se pružiti na tehnički različite načine. Djelatna intervencija broda spašavatelja može biti i tegljenjem drugog broda (s teretom) u opasnosti do mjesta koja pružaju sigurnost i zaštitu od propasti ili daljnjeg oštećenja ugroženog broda. Takva mjesta nazivaju se mjestima zakloništa. Mjesto zakloništa u hrvatskom Pravilniku o mjestima zakloništa definira se kao mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima ili okolišu. Široki je raspon mogućih mjesta zakloništa na obali. Značajna je procjena i izbor tih mjesta, sredstava i opreme za pružanje pomoći i spašavanje, mogućnost smanjenja i uklanjanja onečišćenja. Upravo na osnovi Konvencije o spašavanju iz 1989. (Pomorskog zakonika Republike Hrvatske) stimuliraju se i slučajevi spašavanja u situacijama kada je nužno spašavati brod od kojega prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša od štetnih tvari (npr. od tankera s teretom ulja), a moguće je da u tim nastojanjima ne bude uspjeha u spašavanju broda i tereta, odnosno zbog okolnosti slučaja mali su izgledi da se ostvari uspjeh u spašavanju imovine ili je u pitanju mala vrijednost imovine u pogibelj. I suvremeni normativi ostaju pri klasičnom načelu da nema pravo na nagradu spašavatelj koji nije uspio

u spašavanju broda i tereta (“no cure – no pay”). Stoga je Konvencija o spašavanju (1989) kao stimulaciju u takvim okolnostima priznala “posebnu naknadu” brodu spašavatelju ako i nije bilo stvarnog uspjeha u spašavanju, ali je bilo pokušaja da se takvom akcijom spašavanja otklone ili ublaže posljedice onečišćenja morskog okoliša. Iako je u okolnostima slučaja jedina opcija izbjegavanja onečišćenja mora upravo bila izbor mjesta zakloništa, postoje danas ustrajni otpori obalnih država da dopuste ulazak oštećenih brodova s opasnim teretima u svoje teritorijalno more ili unutarnje morske vode (mjesta zakloništa na obali) zbog paničnog straha od mogućih štetnih posljedica onečišćenja. Republika Hrvatska je jedna od rijetkih država koja ima Pravilnik o mjestima zakloništa. Kako u međunarodnim okvirima razriješiti ovu problematiku? Da li odgovarajućom obvezujućom konvencijom? Postoje i direktive Europskog parlamenta, a i smjernice Međunarodne pomorske organizacije. Ipak, može se očekivati i u skorij budućnosti da će obalne države nastaviti s praksom da nevoljko dopuštaju uplovljavanje u vlastita tzv. mjesta zakloništa stranim oštećenim brodovima koji svojim teretom prijete morskome okolišu.

**Ključne riječi:** *spašavanje; onečišćenje mora; mjesta zakloništa; praktične dvojbe*

## 1. Uvod

Pomorski zakonik Republike Hrvatske (2004)<sup>1</sup> definira spašavanje kao svaki čin ili činidbu poduzetu radi pomoći osobama, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem (čl. 761. toč. 1). Taj je Zakonik inače prihvatio načela Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine (Republika Hrvatska ratificirala je tu Konvenciju u rujnu 1998).<sup>2</sup> Svaka potrebna i korisna usluga i pomoć imovini i osobama u pogibelji na moru može se pružiti na tehnički različite načine. Djelatna intervencija broda spašavatelja može se odvijati i tegljenjem drugog broda (s teretom) u opasnosti do mjesta koja pružaju određenu sigurnost i zaštitu od potonuća ili daljnjih oštećenja. Takva mjesta nazivaju se i

<sup>1</sup> Narodne novine br. 181/2004., 76/2007., 146/2008., 61/2011.

<sup>2</sup> Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 9/1998.

mjestima zakloništa, a mogu biti na različitim lokacijama uz obalu ili u blizini obale, u nekim lukama ili prostorima koji jamče stanovitu zaštitu. Posebno je akutan problem spašavanja brodova s štetnim i opasnim teretima (npr. spašavanje tankera s teretom ulja, nafte i naftnih derivata). Stoga, u suvremenim uvjetima plovidbe pored klasičnog spašavanja ljudi i brodova, često se spašavanju pristupa i s ciljem da se tom akcijom zaštiti i morski okoliš, jer se često potonuće ili havarija nekog broda vezuje uz štetne posljedice (katkada i u katastrofalnim razmjerima) onečišćenja morskog okoliša. U prošlosti (a nažalost neće se ni u buduće to moći izbjeći) bilo je poznatih nesreća tankera s golemim štetama za morski okoliš obalnih država, iako su se havarije dogodile na otvorenom moru. Stoga se obalne države veoma teško odlučuju dopustiti oštećenim brodovima s opasnim teretima uplovljavanje u svoje teritorijalno more ili unutarnje morske vode, iako je takva opcija uplovljavanja u sigurno mjesto zakloništa na obali ili u blizini obale bila realna mogućnost izbjegavanja onečišćenja mora. Kakve se dvojbe pojavljuju u razrješenju ove problematike?

## 2. Konvencija o spašavanju i Pomorski zakonik RH

Spašavanje je samo ona djelatnost koja je imala *koristan rezultat*. O korisnom rezultatu govorimo kada je pogibelj uklonjena djelatnošću spašavatelja. Ako nije bilo korisnog rezultata, riječ je o pokušaju spašavanja. Objekti spašavanja na moru su ljudski životi (osobe) i imovina (brodovi i stvari s tih brodova). Pravna je obveza spašavati ljudske živote. Ipak, postoje i razlozi koji oslobađaju zapovjednika broda od obveze spašavanja osoba u životnoj opasnosti (v. čl. 765. Pomorskog zakonika RH, a u skladu s Konvencijom o spašavanju iz 1989). Za spašavanje osoba ne duguje se nagrada. U načelu ne postoji obveza spašavanja imovine (iznimno nakon sudara). Međutim, spašavatelju imovine pripada pravedna nagrada samo ako je spašavanje dalo koristan rezultat, ishod (osim ako stranke drukčije predvide, što može biti veoma iznimno). Iznos (visinu) nagrade stranke mogu ugovoriti, a ako nema u tom smislu dogovora stranaka, odlučuje sud na temelju propisanih mjerila (usp. čl. 774. Pomorskog zakonika).

Jedan od osnovnih razloga što se pristupilo izradi i donošenju nove Konvencije o spašavanju iz 1989., umjesto takve konvencije iz 1910. godine (revidirana 1967. godine), jest *stimuliranje* spašavatelja u situacijama kada bi trebalo spašavati brod od kojega prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša (npr. tankeri s teretom), a moguće je da ne bude uspjeha u spašavanju broda i tereta, odnosno, zbog okolnosti slučaja mali su izgledi da se ostvari uspjeh u spašavanju imovine, ili je u pitanju relativno mala vrijednost imovine u pogibelji. Naime, striktna primjena načela "no cure – no pay", tradicionalni postulat da nema nagrade ako su u spašavanju brodova (tankera) pružene usluge ostale bez rezultata, odvraća spašavatelje od spašava-

nja kada im prijete rizik neuspjeha, a to znači gubitak nagrade, bez obzira na uloženi trud i sredstva, uz eventualnu odgovornost za počinjene štete (a i o tome se znalo raspravljati u akcijama spašavanja).<sup>3</sup> I pri spašavanju brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari (pri čemu se osobito misli na spašavanje brodova tankera, odnosno brodova koji prevoze, i u većim količinama, ulje) valjalo bi, naravno, primjenjivati tradicionalne odredbe o spašavanju kada je spašavanje uspješno. Međutim, bilo je nužno, kako bi se poticali dobrovoljni spašavatelji u veoma korisnoj akciji, propisati nova načela kada, doduše, nije bilo (klasičnog) uspjeha u spašavanju imovine, ali je bilo itekako *korisnog* rezultata u zaštiti (trećih osoba) od štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša. Isto tako, i nakon nastale opasnosti koja prijete štetnim posljedicama onečišćenja, brod se može spašavati uspješno ili bez uspjeha, ali je bjelodano da se spašavanje u svakom slučaju poduzelo kako bi se opravdano očuvali interesi trećih osoba, a interesi broda koji se spašava i koji je ishodište opasnosti zaštićuju se tako što se eventualna odgovornost za naknadu štete nastoji izbjeći. U spomenutim situacijama načelo “no cure – no pay” (“bez uspjeha – nema nagrade”) i striktna primjena vrijednosti spašene imovine kao značajnog mjerila pri nagrađivanju mogli bi ometati ostvarenje osnovnog cilja: stimulacija spašavatelja u općekorisnoj društvenoj akciji spašavanja brodova (koji ujedno prevoze i opasne terete) i zaštita mora od onečišćenja.

Stoga je jedan od pozitivnih zahvata u Konvenciji o spašavanju (1989) bio unos elementa zaštite i očuvanja morskog okoliša pri uređenju imovinskopравnih odnosa iz spašavanja na moru. U mnogim odredbama Konvencije (pa prema tome i u našem Pomorskom zakoniku) vodi se računa o značenju spašavanja za zaštitu morskog okoliša, od preambule, preko definicije “štete morskog okolišu”, opetovanog isticana dužnosti u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš, do mjerila za utvrđivanje nagrade i propisivanja “posebne naknade”.<sup>4</sup> Posebno značenje u stimulaciji zaštite morskog okoliša ima (novi) institut *posebne naknade* (Special Compensation, čl. 14. Konvencije, 775. Pomorskog zakonika) u kojem se priznaju barem troškovi spašavanja broda koji je svojim teretom prijeteo štetom za morski okoliš.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Poblize Ivo Grabovac, “Odgovornost broda spasioca za vrijeme spašavanja na moru”, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, br. 3/1976., str. 283; Ivo Grabovac, “Odgovornost spašavatelja za štete tijekom spašavanja na moru”, *Pomorski zbornik*, god. 34, Rijeka 1996., str. 151-162; Ivo Grabovac, “Odgovornost broda spašavatelja za štete od onečišćenja mora sa spašavanog broda (tankera)”, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 33 (br. 41-42), 1996., str. 5-9; Ivo Grabovac, *Ogledi o odgovornosti brodarara*, Split 1997., str. 119-127; Ivo Grabovac, *Temelj odgovornosti u prometnom pravu*, Split 2000., str. 80-84; Ivo Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split 2005., str. 216-228.

<sup>4</sup> Poblize Ivo Grabovac, *Pomorski zakonik Republike Hrvatske – ekologija i meteorološke pojave*, Split 2011., str. 72-73.

<sup>5</sup> Poblize Ivo Grabovac, “Kako uračunati ‘posebnu naknadu’ u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju”, 1989., *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, Zagreb 1999., XXXIX/1997., br. 153-154, str. 1-12; Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split

### 3. Mjesta zakloništa – dvojbe i teškoće u primjeni

Svaka potrebna i korisna usluga i pomoć imovini i osobama u opasnosti na moru može se pružiti na tehnički različite načine. Važno je da spašavatelj na vrijeme intervenira, pa i tegljenjem drugog broda (s teretom) u opasnosti do mjesta koja pružaju sigurnost i zaštitu od propasti ili daljnjeg oštećenja ugroženog broda. Takva mjesta nazivaju se *mjestima zakloništa*. Hrvatski Pravilnik o mjestima zakloništa<sup>6</sup> definira mjesto zakloništa kao mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu ili okolišu (v. čl. 3. toč. 1.). Inače, smatra se da takvo mjesto (luka) zakloništa, spasa, mora biti prirodno sigurno, zaštićeno od vjetrova, dovoljno duboko za primanje i velikih brodova i pogodno za sidrenje, te relativno udaljeno od naseljenih prostora. To bi mogla biti i neka kvalitetna uvala, ali u svakom slučaju na takvom mjestu moraju biti vatrogasna i ekološka oprema, a nužan je i kvalitetan pristup spašavateljima s kopna.

Izostala ili nepravidobna intervencija spašavatelja znala je prouzročiti daleko veće štetne posljedice, nego što bi možda iznosili sveukupni troškovi i nagrada spašavatelju. Događa se da su takve štetne posljedice, posebice za morski okoliš, rezultat ponašanja obalnih država koje zbog opreza često uskraćuju suglasnost za uplovljenje oštećena broda s opasnim (škodljivim) teretima, potencijalnim onečištačima, u svoje unutarnje morske vode i teritorijalno more. Naime, mnogi su brodovi sa škodljivim (opasnim) teretom, koji su se mogli spasiti da im je pravodobno dopušteno uplovljenje u određeno obalno zaštićeno područje (mjesto zakloništa), bili izloženi novim nevoljama. Takvi brodovi postaju – u odnosu na obalne države – “zaraženi”. U engleskom se jeziku za takvu “pomorsku bolest” rabi izričaj *maritime leprosy*, pa su takvi brodovi “leper ships” (“brodovi zaraženi gubom”, “brodske lepre”) i sl. Bez obzira na nove konvencijske odredbe i ugovorne klauzule (SCOPIC klauzulom – *Special Compensation Protecting and Indemnity Clause* – spašavatelji imaju pravo na naknadu i u onim slučajevima kada ne postoji prijetnja okolišu) akutna je i dalje nesklonost obalnih država da dopuste uplovljenje brodova koji prijete morskom okolišu u svoje unutarnje morske vode ili teritorijalno more kao mjesta zakloništa.

Dakle, mjesta zakloništa (ili nedostupnost takvih mjesta) već se dugo vremena pojavljuju kao problem za profesionalne spašavatelje. Ako mjesto zakloništa nije dostupno, uskratila ga je obalna država, tri su moguća izbora djelovanja: 1. spašavatelj nastavlja sa svojim naporima i uz dodatna opterećenja i osobiti trud uspije spasiti brod usprkos povećanoj pogibelji (slučaj broda “Castor”); 2. usprkos povećanim naporima spašavatelja, brod potone u dubokom moru, prouzročivši

2003., str. 344; Ivo Grabovac, *Pomorski zakonik...*, op. cit., str. 73.

<sup>6</sup> *Narodne novine*, br. 3/08.

štetu okolišu u susjednim državama (slučaj broda "Prestige"); 3. prihvatiti brod u teglju u duljem razdoblju i na temelju odobrenja potopiti (*dump*) taj brod u moru (kao što traži Londonska konvencija o potapanju, 1972).

U svim ovim predviđenim scenarijima ili je bila prijetnja okolišu ili je nastupilo i samo onečišćenje morskog okoliša. U većini slučajeva bolje je omogućiti brodu pristup mjestu zakloništa gdje bi potencijalno onečišćenje bilo pod nadzorom, a prijeteeće se onečišćenje suzbijalo prekrcajem tereta. Međutim, i danas se, što je veoma razočaravajuće, situacija u tom smislu nije poboljšala. Pače, neke su države pooštrile zahtjeve (do apsurdna) da bi eventualno dopustile uporabu mjesta zakloništa. Kao primjeri su zahtjevi obalne države da se zauzvrat dopuštenju pristupu mjesta zakloništa prijevoznik odrekne prava na ograničenje odgovornosti ili/i da jamči za povišenu granicu odgovornosti mimo i suprotno prihvaćenim granicama iz mjerodavnih međunarodnih konvencija (i nacionalnih propisa) o ograničenju odgovornosti. Svi takvi uvjeti i zahtjevi samo su potencirali općepoznate teškoće u dodjeli mjesta zakloništa.

Međunarodno udruženje spašavatelja (*International Union Salvage, ISU*) želi da se državama, kao obveza, nametne dužnost da dopuste uplovljenje brodova u određena mjesta zakloništa, osim ako te države mogu dokazati da im od tih brodova prijeti znatna opasnost. Poznate su i direktive Europskog parlamenta o uspostavljanju sustava nadzora prometa brodova i informacijskog sustava Zajednice, odnosno o prijehu brodova kojima je nužna pomoć. U obzir treba uzeti i Smjernice Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u svezi s mjestom zakloništa za brodove u nevolji.<sup>7</sup> Međutim, dok se ne izglasa odgovarajuća obvezujuća međunarodna konvencija, vrlo je vjerojatno da će obalne države nastaviti s praksom da ne dopuštaju u tzv. mjesta zakloništa uplovljavanje brodova koji svojim teretom prijete morskome okolišu.

Republika Hrvatska je jedna od rijetkih država koja ima Pravilnik o mjestima zakloništa.<sup>8</sup> U veljači 2008. suočili smo se sa slučajem turskog broda "Und Adriyatik" koji se zapalio ispred zapadne obale Istre, ali je prijeteća opasnost, na sreću, otklonjena jer se požar na vrijeme ugasio.<sup>9</sup>

#### 4. Umjesto zaključka

Spašavati brodove u opasnosti, posebice brodove koji prevoze opasne i štetne tvari (poglavito ulje), veoma je riskantno. Osobito se prijetnja od onečišćenja morskog okoliša povećava kada obalne države, iako je kao preventiva nužno, ne dopuštaju oštećenim brodovima uplovljavanje u svoje unutarnje morske vode ili

<sup>7</sup> V. Grabovac, *Pomorski zakonik...*, op. cit., str. 82-83.

<sup>8</sup> O osnovnom sadržaju toga Pravilnika Grabovac, *Pomorski zakonik...*, op. cit., str. 84-86.

<sup>9</sup> Grabovac, *Pomorski zakonik ...*, op. cit., str. 86.



teritorijalno more kao mjesta zakloništa. Uбудуće bi se ova problematika mogla rješavati tako što bi se mjesta zakloništa za brodove (posebno ako je riječ o nakrcanim tankerima), kojima je potrebna pomoć, a udaljeni su od obala svoje države, unaprijed odredila kao zemljopisna područja koja bi se u slučaju potrebe opskrbljivala opremom, uslugama i drugim uvjetima pogodnim za ispitivanje i saniranje štete i obavljanja hitnih popravaka brodova te prekrcaj tereta. Naravno, međunarodne bi obveze mogle biti čvršće i sigurne ako bi se uspjela izglasati odgovarajuća međunarodna konvencija koja bi stupila na snagu i velikim brojem ratifikacija država osiguravala primjenu.

Republika Hrvatska donijela je veoma značajan i precizan Pravilnik o mjestima zakloništa, sa svim potrebnim postupcima (na primjer, kada je riječ o pružanju pomoći u slučajevima onečišćenja mora, o dopuštenom uplovljavanju u zaklonjeno područje, o namjernom nasukanju broda, prekrcaju tereta, pružanju pomoći tegljačima, tegljenju broda, upućivanju stručnog osoblja i namjenske opreme s kopna, te korištenja obalnih postrojenja), koji bi – ako bi bila uspješna praktična primjena – znatno mogao pridonijeti razrješavanju (i na međunarodnom planu i u sklopu Europske unije) aktualne problematike pomoći brodovima u nevolji odabirom mjesta zakloništa. Slučaj turskog broda “Und Adriyatik” ozbiljno je upozorio na moguće teškoće u budućoj odluci i izboru mjesta zakloništa.

## Summary

### SALVAGING VESSELS IN PLACES OF REFUGE

Salvage constitutes each act or activity undertaken for the purpose of helping people, vessels or other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever. The Maritime Code of the Republic of Croatia (2004) adopted the principles of the International Convention on Salvage from 1989. Each necessary and useful service and help to people and property in danger at sea can be provided in many technically different ways. Active intervention of another salvor can be executed through towing of the other (cargo) ship in danger to the shelter point providing protection from complete destruction or further damaging of the ship. Such places are called places of refuge. A place of refuge in Croatian Regulations on places of refuge is defined as a place suitable for a temporary placement of a vessel in need of assistance or for eliminating a potential threat to people or environment. There is a wide range of possible shelters which could serve as places of refuge on the coast. The assessment and selection of those places, as well as the choice of tools and equipment for provid-

ing assistance and salvage and the possibility of minimising and preventing pollution are extremely important. In accordance with the Convention on Salvage from 1989 (of the Croatian Maritime Code) there is compensation in cases where it is necessary to salvage a vessel which by itself or its cargo threatened damage to sea environment (e.g. oil tanker), and there is a possibility that these endeavours yield no results when it comes to the salvage of vessels or cargo, i.e. in the event of special circumstances where there is little chance to salvage property or property value in danger is minor. Modern normative provisions rely on the classic principle that no payment is due to the salvor if the salvage of vessels and cargo yielded no useful results ("no cure – no pay"). Thus the Convention on Salvage from 1989 introduced the "special compensation" to the salvor in such circumstances even if the salvage operation yielded no actual results, although the attempt had been made to eliminate or minimise the consequences of the sea environment pollution. Even though in special circumstances the only option available to avoid sea pollution is particularly the selection of the place of refuge, there is still tenacious resistance from certain coastal States to allow the damaged ships with dangerous cargo into their territorial or inland waters (coastal places of refuge) for the overwhelming fear of potentially damaging pollution consequences. The Republic of Croatia is one of the few coastal States with the Regulations on places of refuge. How to resolve this issue within the international framework? Perhaps if we implement an adequate binding convention? There are certain directives from the European Parliament and the International Maritime Organization. However, it could be expected that the coastal States will continue to allow unwillingly the entering of the foreign damaged ships which threaten damage to sea environment into their own so-called places of refuge.

*Keywords:* salvage; sea pollution; places of refuge; practical dilemmas