

## KAKO URAČUNATI "POSEBNU NAKNADU" U MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O SPAŠAVANJU, 1989.

Dr.sc. Ivo Grabovac  
redoviti profesor  
Pravnog fakulteta u Splitu

UDK 347.799.2  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: listopada, 1997.

*Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989. veliku pozornost posvećuje i zaštiti morskog okoliša. Poglavitito su značajne odredbe čl. 14. koje, uvodeći tzv. posebnu naknadu, korigiraju "no cure - no pay" načelo na kojemu se ipak i ova Konvencija zasniva. To znači da u slučaju kada je spašavatelj spašavao brod koji je sam ili s teretom prijetio štetom za okoliš, ali nije prema članku 13. ostvario nagradu barem u visini posebnu naknadu koja se procjenjuje u skladu s člankom 14., imat će pravo na posebne naknade od vlasnika toga broda u visini troškova. Članak 14. stavak 3. utvrđuje te troškove spašavatelja.*

*Ako je spašavatelj u svojim operacijama spriječio ili smanjio štetu okolišu, posebna naknada, koju vlasnik plaća spašavatelju, može se povećati do najviše 30 posto od troškova koje je spašavatelj imao. Međutim, sud, ako smatra pravednim i opravdanim, a imajući na umu bitna mjerila u članku 13. stavku 1., može povećati posebnu naknadu i preko toga iznosa, s time da ukupno povećanje ni u kojem slučaju ne može biti veće od 100 posto troškova koje je imao spašavatelj. Troškovi spašavatelja u smislu posebne naknade označuju gotovinske troškove koje je spašavatelj razumno imao tijekom spašavanja i pravedni omjer za opremu i osoblje stvarno i razumno korištenu u spašavanju, uzimajući u obzir mjerila spomenuta u članku 13. stavku 1. točki (h), (i) i (j), tj. brzinu kojom je usluga pružena, raspoloživost i uporabu brodova ili druge opreme namijenjene operacijama spašavanja, te stanje spremnosti, sposobnosti i vrijednosti opreme spašavatelja.*

*U čuvenom sudskom sporu "Nagasaki Spirit" u Velikoj Britaniji Dom Lordova je u veljači 1997. godine konačno razjasnio*

*izričaj "pravedni (pravični) omjer" (engl. "fair rate", franc. "somme équitable"). Spašavatelju bi trebalo priznati i dodatni izdatak koji proizlazi iz zahtjeva, potreba, nužnosti da sredstva za spašavanje uvijek budu na raspolaganju (uključuju se i troškovi održavanja, ulaganja, pada vrijednosti i vremena koje je izgubljeno), ali taj izričaj ne znači nagradu, ne može se sastojati od bilo kakvog dobitka (profita). Ova odluka je također značajna jer i utvrđuje i da se članak 14. primjenjuje na cjelokupno razdoblje pruženih usluga spašavanja, čak i onda kada je rizik štete za morski okoliš prestao ranije.*

## UVOD

Na Diplomatskoj konferenciji u Londonu prihvaćena je 1989. godine Međunarodna konvencija o spašavanju (International Convention on Salvage, 1989). Stupila je na snagu 14. srpnja 1996. godine.

Jedan od temeljnih razloga što se pristupilo izradi i donošenju nove Konvencije o spašavanju je 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 izostane uspjeh u spašavanju broda i tereta, odnosno zbog okolnosti slučaja mali su izgledi da se uspjeh u spašavanju imovine ostvari ili je u pitanju relativno mala vrijednost imovine u pogibelji. Naime, striktna primjena načela "no cure - no pay", tradicionalni postulat da se ne dobiva nagrada ako su pružene usluge ostale bez rezultata, odvraća spašavatelja od spašavanja kada mu prijeti rizik neuspjeha, a to znači gubitak nagrade, bez obzira na uloženi trud i sredstva, uz eventualnu odgovornost za počinjene štete. I pri spašavanju brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari (pri čemu se osobito misli na spašavanje brodova - tankera koji prevoze naftu) valjalo bi, naravno, primjenjivati tradicionalne odredbe o spašavanju kada je spašavanje uspjelo, ali je k tomu nužno da se potiču spašavatelji, koji dobrovoljno pristupaju spašavanju, unoseњem novih načela kada nije bilo uspjeha u spašavanju imovine, ali je, ipak, korisnog rezultata bilo u zaštiti trećih osoba od štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša. Isto tako, brod može spašavati uspješno ili bez uspjeha, i nakon nastale opasnosti koja prijeti štetnim posljedicama onečišćenja, ali se spašavanje isključivo poduzima da se očuvaju interesi trećih osoba, a i interesi broda koji se spašava i koji je ishodište opasnosti zaštićuju se jer u slučaju štete postoji odgovornost toga broda. U spomenutim situacijama načelo "no cure - no pay" ("bez uspjeha - nema nagrade") i dosljedna primjena vrijednosti spašene imovine kao isključiva mjerila pri nagrađivanju mogli bi kočiti ostvarenje osnovnog cilja: poticanje, stimulacija spašavatelja u općekorisnoj društvenoj akciji spašavanja brodova (koji ujedno prevoze i opasne terete) i zaštita mora od onečišćenja.

Stoga je jedan od ključnih pozitivnih reformskih zahvata u Konvenciji o spašavanju bilo unošenje elementa zaštite i očuvanja morskog okoliša pri uređenju imovinskopravnih odnosa iz spašavanja na moru. U nizu odredaba u Konvenciji vodi se računa o značenju spašavanja za zaštitu okoliša, od preambule preko definicije "štete okolišu", ponovljenog isticanja dužnosti u sprječavanju i umanjenju štete za okoliš, do mjerila za utvrđivanje naknade i propisivanja tzv. "posebne naknade" ("special compensation").

Valja naglasiti da pored konvencijskog teksta koji na više mjesta zaštititi i očuvanju morskog okoliša, uz odgovarajuće imovinskopravne posljedice, posvećuje osobitu pozornost, u trima izglasanim dodacima (aneksima) uz Konvenciju postoje odredbe o toj odrednici. U dodatku 1. Zajednički je dogovor koji se odnosi na članke 13. i 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989.<sup>1</sup> (a čl. 14. se uklapa u temu koju obrađujem). Dodatak 2. je Rezolucija koja traži promjenu York-Antwerpskih pravila 1974., gdje se ističe da se isplata prema čl. 14. neće priznati kao zajednička havarija<sup>2</sup>. Dodatak 3. je Rezolucija o međunarodnoj suradnji, radi provedbe Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., u kojoj se posebice naglašava da će Konvencija biti značajni dodatni činitelj za zaštitu morskoga okoliša.

## SPAŠAVANJE KAO ZNAČAJNI ČINITELJ U ZAŠTITI MORSKOG OKOLIŠA - OPĆENITO

Spašavanje imovine, zbog čimbenika zaštite morskoga okoliša, ne tiče se više samo tradicionalnih partnera - spašavatelja i broda kojemu je potrebna pomoć nego se izrazito interferiraju i interesi "treće strane", osobito obalne države, koji mogu biti teško povrijeđeni zbog istjecanja veće količine nafte, naftnih derivata i drugih škodljivih i štetnih tvari u more. Te "treće osobe" imaju danas i te kakav interes da se izbjegnu pomorske nesreće i poduzme spašavanje. Međutim, i u bliskoj prošlosti bilo je više slučajeva kada je izostala operacija odsukanja, odnosno spašavanja ugroženih brodova, jer spašavateljima nije bilo atraktivno da se upuštaju u složenu akciju spašavanja na pravnim temeljima "no cure - no pay" načela. Izostala ili nepravodobna intervencija spašavatelja znala je prouzročiti daleko veće štetne posljedice po morski okoliš, nego što bi iznosili sveukupni troškovi i nagrada spašavatelja. Isto tako, obalne su države zbog opreza često uskraćivale suglasnost za uplovljenje oštećena broda s opasnim teretima u svoje unutrašnje morske vode i teritorijalno more, što je prouzročilo dodatne štete i troškove.

---

<sup>1</sup> "Zajednički je dogovor na Konferenciji da pri utvrđivanju nagrade prema članku 13. i u odmjeravanju posebne naknade prema članku 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. sud nije dužan odrediti nagradu prema članku 13. do visine spašene vrijednosti broda i druge imovine prije nego što odmjeri posebnu naknadu koja se plaća prema članku 14."

<sup>2</sup> V. Ivo Grabovac, "Nova Konvencija o spašavanju i izmjeni pravila VI. Yorkantwerpskih pravila, 1974", *Zakonitost*, Zagreb, br.2-3, 1991., str. 263-267.

Bilo je posljednjih dvadesetak godina eklatantnih slučajeva nesreća brodova kada je nafta istekla u more ili su pak spašavatelji uspjeli zaustaviti daljnje otjecanje nafte umanjujući tako štetu za okoliš (spominjem primjerice samo nesreću broda "Amoco Cadiz", 1978. te sudar brodova "Atlantic Empress" i "Aegean Captain", tzv. karipski sudar<sup>3</sup>). Baš u tom slučaju sudara brodova "Atlantic Empress" i "Aegean Captain" spašavatelji su spriječili mnogo veće štete, zapravo katastrofalno onečišćenje naftom obala južnog Kariba. Uštedeno je mnogo novaca u uspješno otklonjenoj pogibelji da velika količina ulja (nafte) istekne u more. Zar to nije bio "cure"? U ono vrijeme takva akcija nije bila plativa ("pay") jer tradicionalno pravo spašavanja takav uspjeh nije priznavalo. Ovakvi i slični događaji rezultirali su posljedicama da su spašavatelji izbjegavali poduzimati akcije zbog velikih rizika kojima su bili izloženi u strogoj primjeni načela o korisnom rezultatu. Takav gubitak poticaja za spašavatelje, oklijevanje spašavatelja da pristupe spašavanju imalo je očito negativne reperkusije, a također i štetne posljedice za obalne države kada im se katastrofalni slučajevi onečišćenja dogode u blizini njihova kopna. Bjelodano, u vrijeme kada su involvirana načela "no cure - no pay", nije se moglo ni promišljati o složenoj problematici spašavanja tankera (i drugih brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari).

Spomenuti karipski sudar upozorio je i na novi problem. Naime, obalne su države vrlo nesklone, odupiru se dopustiti oštećenim brodovima, potencijalnim onečištačima (polutantima) da uplove u njihove unutrašnje morske vode ili teritorijalno more (tzv. obalno more). Ta je pojava uočena, ne samo u spomenutom slučaju "Atlantic Empressa", nego i u drugim slučajevima: "Christos Bitas", gdje je čak brodovlasnik bio prisiljen otegliti brod na Atlantik i potopiti, "Andros Patria", tanker koga su čuvali spašavatelji, ali mu se nije dopustilo da uđe u neku luku, te je bio izložen u oštećenom stanju na otvorenom moru šest tjedana dok se nije prekrao teret sirove nafte, te "Kurdistan", kome su kanadske vlasti, nakon šest tjedana pregovora, dopustile konačno da krmeni dio uđe u luku pošto su osiguratelji položili jamstvo do 50 milijuna USA dolara (pramac su potopile te vlasti). Tako je za brodove sa škodljivim teretom, koji su se mogli spasiti, nastao novi problem. Ti brodovi su postajali - u odnosu na obalne države - "zaraženi". U engleskom jeziku za takvu "pomorsku bolest" koristi se sintagma "*maritime leprosy*", a takvi su brodovi "leper ships" ("gubavi brodovi") i sl.

Sve ove okolnosti i neprilike iz prošlosti, a posebice osjetljivi element zaštite morskog okoliša, koje su prijetile poduzetništvu spašavanja, trebalo je uzeti u obzir u novom međunarodnopravnom sustavu spašavanja na moru, izraženom u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju iz 1989. godine.

## ODREDBE O ZAŠTITI MORSKOG OKOLIŠA UTKANE U TEKST KONVENCIJE O SPAŠAVANJU, 1989.

Već u preambuli države ugovarateljice konvencije zamjećuju da je stvarni razvitak, a posebice povećana briga za zaštitu okoliša, ukazala na nužnost

izmjene Konvencije o spašavanju iz 1910. godine, te su svjesne koliko je značajno spašavanje, ne samo za sigurnost brodova i druge imovine u opasnosti, nego i za zaštitu okoliša, a sve s ciljem da se potiču akcije spašavanja.

U čl. 1d) Konvencije iz 1989. definira se "šteta okolišu" koja označuje znatno fizičko oštećenje ljudskoga zdravlja, morskoga života i bogatstva u priobalnim ili unutrašnjim vodama ili područjima koja s njima graniče, prouzročene onečišćenjem, kontaminacijom, požarom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama. Valja primijetiti da se šteta okolišu ne sastoji samo od klasičnog onečišćenja, nego i od vatre, eksplozije i sl., te da se priznate štete ne prostiru samo na priobalno područje i unutrašnje morske vode, nego i na područja uz njih, koja s njima graniče ("areas adjacent thereto"), što bi moglo značiti da obuhvaća teritorijalno more i gospodarski pojas.

Zanimljivo je pripomenuti da se izuzimlje primjena Konvencije u odnosu na učvršćene ili plutajuće platforme ili pokretne pučinske (od obale udaljene) naprave (opreme) za bušenje ("mobile offshore drilling units") kada su takve platforme ili oprema postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju podmorskih mineralnih bogatstava. Razlog se za takvo izuzeće, osobito podržano od SAD, tražio u činjenici što su skupe i složene naprave suvremene "off-shore" industrije specifične u svojoj tehnologiji, koju poznaju samo dobro izvježbane, specijalizirane posade koje najvještije umiju postupiti u kriznim situacijama. Stoga bi postojala opasnost da bi spašavatelj, pa čak i profesionalni, mogao u operaciji spašavanja, u nedostatku potrebnih znanja i iskustava s takvim postrojenjima i napravama, počinuti više štete nego koristiti<sup>4</sup>. Smatra se da će se u praksi time omogućiti da potencijalni spašavatelj i vlasnik platforme (naprave za bušenje), koja se općenito smatra brodom, pozivom na čl.6.st.1. Konvencije, gdje se dopušta dispozitivnost<sup>5</sup>, zaključuju poseban ugovor o spašavanju (rabeći i tradicionalne uvjete LOF-a).<sup>6</sup> Uostalom, očekuje se da se međunarodnopravno uredi poseban režim za takve objekte.<sup>7</sup> Kako se Konvencija iz 1989. ne primjenjuje na platforme dok oba-

<sup>3</sup> V. pobliže Ivo Grabovac, "Zaštita morskoga okoliša i odredbe nove Konvencije o spašavanju, 1989.", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*. Zagreb, br. 1-2 (125-126), 1990., str. 15-16.

<sup>4</sup> Predrag Stanković, "Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru", *Naše more*, Dubrovnik, br. 3-4, 1989, str.92.

<sup>5</sup> U čl. 6. st. 1. ističe se da se Konvencija primjenjuje na sva spašavanja, osim ako se ugovorom izričito drukčije ne odredi ili ne podrazumijeva. Međutim, čl.6.st.3. jasno naglašava da se čl. 7. mora primijeniti (to su opća načela o očuvanju pravednosti ugovora), te da je kogentna obveza o dužnosti sprječavanja ili umanjenja štete u okolišu. Znači ne bi se smjelo ugovoriti da se neće voditi računa o zaštiti morskog okoliša.

<sup>6</sup> Donald A. Kerr, "The 1989 Salvage Convention: Expediency or Equity?", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati (Ohio), vol. 20, No 4, 1989, str. 509.

<sup>7</sup> Pobliže Ivo Grabovac, "Položaj platformi za istraživanje i iskorištavanje morskog dna i morskog podzemlja u pomorskom pravu", *Pravni vjesnik*, Pravni fakultet Sveučilišta u Osijeku, 12, 1996, 1-4, str. 140-141.; Edgar Gold, "Marine Salvage: Towards a New Regime", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati (Ohio), vol. 20, No 4, 1989, str. 497.

vljaju svoju osnovnu funkciju, znači da se primjenjuje na te naprave dok su u plovidbi. Međutim, valja svakako naglasiti da od tih naprava upravo najveća opasnost po morski okoliš prijeti dok obavljaju istraživanje i iskorištavaju morsko dno i morsko podzemlje, za vrijeme kojih poslova može doći do nekontrolirane erupcije nafte i drugih štetnih tvari u more<sup>8</sup>.

Među dužnostima spašavatelja u čl.8. st.1b) ističe se dužnost da se tijekom operacija spašavanja primjenjuje *dužna pomnja* (*due care*) u sprječavanju ili umanjenju šteta okolišu. Odgovarajuće vrijedi i za vlasnika i zapovjednika broda ili vlasnika druge imovine u opasnosti, kada su u obvezi suradnje u spašavanju primjenjivati dužnu brigu u zaštiti okoliša (v. čl. 8. st. 2b)). Primjećuje se da u spomenutom članku Konvencija rabi izričaj "dužna pomnja" (pozornost, briga, "due care"), a u članku 13.st.1b), u sklopu mjerila za odmjerenje nagrade, koristi se sintagma "vještina i naponi" ("the skill and efforts") spašavatelja u sprječavanju ili umanjenju štete okolišu.

Članak 11., a u svezi s člankom 9. Konvencije iz 1989., mogao bi pridonijeti umanjenju, reduciranju spomenute pojave "maritime leprosy". Potvrđuje se pravo države na zaštitu vlastite obale od pogibelji onečišćenja zbog pomorske nezgode, uz njezino pravo da izdaje i naloge u svezi s operacijama spašavanja (usp. čl. 9.). Međutim, to se jednostrano pravo obalne države unekoliko ublažuje odredbama o dužnosti te države za međusobnu suradnju. Konkretno, čl. 11. ističe da će država ugovarateljica, kada propisuje ili odlučuje o pitanjima vezanim za spašavanje kao što je pristup u luke brodova u nevolji ili pružanje pogodnosti spašavateljima, voditi računa o potrebi suradnje među spašavateljima, drugim zainteresiranim strankama i javnim vlastima, kako bi se osiguralo djelotvorno i uspješno spašavanje života ili imovine u pogibelji, kao i općenito sprječavanje štete u okolišu.

## VJEŠTINA I NAPOR SPAŠAVATELJA U SPRJEČAVANJU ILI UMANJENJU ŠTETE OKOLIŠU

Od novousvojenih mjerila u Konvenciji o spašavanju iz 1989. valja posebice izdvojiti "vještinu i napor spašavatelja u sprječavanju ili umanjenju štete u okolišu" (čl. 13. st. 1b), "the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment"). Unošenje i elementa *vještine* i *napora* u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš ravnopravno se uklapa u popis svih ostalih mjerila u procjeni visine nagrade (iz čl. 13. st.1.). To znači da se nije išlo za temeljnim korigiranjem visine nagrade u smislu povišenja (tzv "enhancement"), iako će nesumnjivo valjati uvažavati napore spašavatelja i pri sprječavanju ili umanjenju ekološke štete, bez obzira na to što neće biti moguće procjenjivati vrijednost "spašenog interesa". Ovo mjerilo, a u svezi s čl. 12. st. 2.

<sup>8</sup> Poblize Ivo Grabovac, "Neki problemi u vezi s položajem platformi za istraživanje i iskorištavanje mineralnih bogatstava iz podmorja u pomorskom pravu", *Naša zakonitost*, Zagreb, br.1, 1978, str. 49-56.

(plaćanje nagrade prema utvrđenim mjerilima obaviti će se na teret svakog broda i vlasnika druge imovine razmjerno dijelu spašene vrijednosti) može implicirati i obvezu dijela tereta, koji po svojoj naravi inače ne prijeti štetom za (morski) okoliš, na isplatu onog dijela nagrade koji se valorizira na osnovi spomenutog ekološkog kriterija. Rješenje možda formalno jednako ne štiti sve imovinske interese, ali je neizbježno, nužno iz praktičnih razloga (terete je katkada teško posebice razdvojiti u smislu koliko su prijetnja onečišćenju okoliša<sup>9</sup>), a posebice je korisno upravo zbog aktualne ekološke zaštite.

Međutim, sasvim je drukčija pravna situacija kada se problematika sprječavanja ili umanjenja štete u okolišu promatra u kontekstu čl. 14. gdje se predviđa posebna naknada (special compensation, tzv. "safety net" - "sigurnosna mreža"). Stoga čl. 14. valja odvojeno primjenjivati i tumačiti u odnosu na čl. 12. i 13. (v. dodatak 1 - Zajednički dogovor). Naime, u čl. 14. prijetnja štete za okoliš jedino je i isključivo mjerilo, jer se "safety net" može odmjeriti jedino ako nije bilo uspjeha u spašavanju, tj. samo onda i u onom omjeru ako je "safety net" viši od bilo koje nagrade koja bi spašavatelju mogla biti dosuđena po kriterijima utvrđenim u čl. 13.

Posljednja, po formalnom redoslijedu, mjerila su koja su za moju temu posebice zanimljiva, osobito kada u daljem tekstu budem raščlanjivao čl. 14. st. 3. a u svezi s uračunavanjem "posebne naknade".

"Brzina kojom je usluga pružena" ("the promptness of the services rendered"), čl. 13. st. 1 h) također je potpuno novi valorizacijski kriterij koji opravdano naglašava značenje brzih usluga u suvremenim gospodarskim i financijskim odnosima, ali i u zaštiti štete u okolišu.

Mjerila pod (i) i (j), u čl. 13. st. 1., opisuju se kao "raspoloživost i upotreba brodova ili druge opreme namijenjene djelatnostima spašavanja" ("the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations"), odnosno kao "stanje spremnosti, sposobnosti i vrijednosti opreme spašavatelja" ("the state of readiness and efficiency of salvor's equipment and the value thereof"). I u Konvenciji iz 1910. godine isticala se posebice oprema (ako je takve bilo) broda koji je spašavao, ali se u Konvenciji o spašavanju iz 1989. godine s osobitom namjerom *naglašava* značenje opremljenosti, sposobnosti i vrijednosti opreme spašavatelja u operacijama spašavanja, što (zajedno s elementom brzine) ide u prilog profesionalnih spašavateljskih tvrtki. Naime, u svijetu zbog složenih i skupih, a reduciranih potreba spašavanja, postoji tendencija smanjenja broda profesionalnih spašavatelja, pa bi i spomenute odredbe Konvencije iz 1989. trebalo da pridoneseu poticanju takvog korisnog poduzetništva.

Utvrđena nagrada platit će se od svakog broda i vlasnika druge imovine razmjerno dijelu spašene vrijednosti (usp. čl. 13. st. 2.). Time se naglašava da se nagrada uklapa u koncept zajedničke havarije. Međutim, drukčija je pravna situacija kod "posebne naknade" koja se prema Konvenciji iz 1989. godine

<sup>9</sup> Usp. Dante Gaeta, "La convenzione di Londra 1989 sul soccorso in acqua", *Il Diritto Marittimo*, Genova, II, 1991, str. 309.

može tražiti samo od  *vlasnika broda*  koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš, pa stoga posebna naknada nema karakter zajedničke havarije (v. Rezoluciju iz dodatka 2)<sup>10</sup>. Teretu je tako (odnosno predstavnicima tereta) uspjelo ishoditi status "nevinog tereta" ("innocent cargo"), koji nema nadzor nad pomorskim poduzetništvom<sup>11</sup>. Ipak, ako je prijetnja potjecala od tereta na tom brodu, brodovlasniku ostaje mogućnost da nakon isplate posebne naknade traži regres od vlasnika tereta<sup>12</sup>.

## POSEBNA NAKNADA (SPECIAL COMPENSATION)

U Konvenciji o spašavanju, 1989. ostaje se doduše pri tradicionalnom načelu da pravo na nagradu pružaju samo operacije spašavanja koje su imale koristan ishod, rezultat ("no cure - no pay") - čl. 12. st. 1. Ipak, može biti i drukčije predviđeno (usp. čl. 12. st. 2.). To znači da stranke mogu ugovorom odstupati od koncepta "no cure - no pay". Međutim, i u kontekstu Konvencije postoji značajno odstupanje "no cure - no pay" sustava, i to u sklopu primjene odredaba o tzv. *posebnoj naknadi* (čl. 14.).

Odredbe čl.14. o posebnoj naknadi po mnogo čemu postat će "zaštitni znak" nove Konvencije o spašavanju, 1989. (Pomorski zakonik Republike Hrvatske u članku 789. reproducira odredbe Konvencije). Odredbe spomenutog članka kumulativno zahtijevaju ispunjenje dvaju uvjeta da bi se pristupilo odmjeravanju posebne naknade. Spašavatelj *mora* obaviti operacije spašavanja broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš. Zatim, spašavatelj *nije uspio* u spašavanju utoliko što nije spasio imovinu (ili imovinu određene vrijednosti) koja bi mu bila osnovica za utvrđivanje nagrade prema kriterijima iz čl. 13., a ta nagrada bi bila barem u visini posebne naknade. A posebna naknada, koja se može zahtijevati samo od vlasnika broda u opasnosti (a ne i od drugih imovinskih intreresa), bit će u visini troškova koje je imao spašavatelj. "Troškovi spašavatelja" znače gotovinske izdatke koje je spašavatelj razborito uložio pri spašavanju i pravedan (pravičan) omjer za opremu i ljudstvo koji su stvarno i razborito bili uključeni u spašavanje, primjenjujući mjerila utvrđena u čl. 13. st. 1. toč (h), (i), (j) (usp. čl. 788. st. 2. toč. 8., 9. i 10. našeg Pomorskog zakonika), a to su - da još jednom ponovim - brzina kojom su usluge pružene, raspoloživost (dostupnost) i upotreba brodova ili druge opreme namijenjene operacijama spašavanja te stanje spremnosti, sposobnosti (djelotvornosti) opreme spašavatelja. Ti će mu troškovi, kao i minimum, pripasti čak i ako u svojim naporima *nije uspio* ne samo spasiti imovinsku vrijednost, nego niti spriječiti ili umanjiti štetu

<sup>10</sup> Poblize Grabovac, "Zaštita morskog okoliša ...", *op. cit.*, str. 22; Grabovac, "Nova Konvencija o spašavanju...", *op. cit.*, str. 263-267.

<sup>11</sup> Poblize Gold, *op. cit.*, str. 500.

<sup>12</sup> Predrag Stanković, "Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, Zagreb, br. 2-4 (122-124), 1989., str. 297.



za okoliš. Ovaj zaključak proizlazi iz tumačenja st. 5. čl. 14. Naime, ako je spašavatelj bio nemaran (u našem Pomorskom zakoniku rabi se riječ krivnja) pa je time propustio spriječiti ili umanjiti štetu za okoliš, može se lišiti dijelom ili u cijelosti svake posebne naknade. To znači ako je spašavatelj u akciji spašavanja i propustio spriječiti ili umanjiti ekološku štetu, ali pri tome *nije* bio nemaran, uložio je velike napore, upotrijebio je svu pozornost i vještinu u spašavanju, postupio lege artis, bio je krajnje savjestan, jednom riječi nije bio kriv ali, ipak, nije uspio, zbog okolnosti slučaja, spriječiti ili umanjiti štetu za morski okoliš, imao bi ipak pravo barem na **naknadu troškova** kako su definirani. Međutim, ako je spašavatelj, ispunjavajući spomenute uvjete iz čl. 14. st. 1. (usp. čl. 789. st. 1. našeg Pomorskog zakonika) svojim operacijama spašavanja spriječio ili umanjio ekološku štetu, posebna naknada koju vlasnik mora platiti spašavatelju za priznate troškove može se *povisiti* do 30 % od troškova koje je spašavatelj uložio. Čak, ako se to smatra opravdanim (fair and just), sud može *dodatno* povisiti takvu posebnu naknadu, ali ukupno povećanje nikako ne može biti više od 100 % troškova koje je spašavatelj imao i koji se priznaju. Ovaj bonus povišenju naknade do 100 % od priznatih troškova već se raspravljao u sudskoj praksi (engleski Dom Lordova, a prije toga u istom slučaju niži sudovi i arbitraže), što ću u daljem tekstu posebice elaborirati.

#### SUDSKA PRAKSA - "NAGASAKI SPIRIT"

U rujnu 1992. godine oko 23 sata brod "Nagasaki Spirit", s teretom od 40.154 tona sirove nafte, sudario se u Malačkom tjesnacu<sup>15</sup> s kontejnerskim brodom "Ocean Blessing". U sudaru je isteklo u more oko 12.000 tona sirove nafte iz broda "Nagasaki Spirit". Izbio je požar, a plamen je zahvatio oba broda. Samo su se dva člana posade broda "Nagasaki Spirit" spasila, dok je čitava posada broda "Ocean Blessing" stradala. Dana 20. rujna oko 9 sati spašavateljska tvrtka Semco Salvage and Marine P. Ltd. prihvatila je spašavanje broda "Nagasaki Spirit" i njegova tereta u uvjetima poznatog tipskog ugovora LOF (Lloyd's Open Form) 1990. Nešto kasnije istoga dana ta je tvrtka prihvatila spašavati brod "Ocean Blessing" pod istim uvjetima. Spašavatelj je poslao nekoliko tegljača u područje nesreće kako bi se ugasio požar na brodu "Nagasaki Spirit". Vatra je ugašena 26. rujna. Istoga dana malezijska policija, zabrinuta zbog pogibelji onečišćenja, naložila je spašavatelju da otegli brod na otvoreno more. S tegljenjem se započelo 27. rujna te je trajalo do 3. listopada, kada se brod usidrio podalje od Bleawana u Indoneziji, gdje je ostao do 24. listopada. Indonezijske su vlasti 22. listopada dopustile prekrcaj tereta s broda "Nagasaki Spirit". Kako bi se te operacije mogle obaviti, spašavatelj je premjestio brod na drugu lokaciju. Teret je prekr-

---

<sup>15</sup> Šesto kolimetara dugačak Malački tjesnac, između Sumatre i Malezije, jedan je od najopasnijih morskih putova na svijetu.

can na brod "Pacific Diamond". Bilo je prekrcano 24.466 tona. Zatim je 25. studenoga brod "Nagasaki Spirit" bio otegljen u Singapore, gdje je teret 12. prosinca predan vlasniku broda Lancer Navigation.

Slučaj se najprije raspravljao pred Lloyd'ovim arbitražama. U kasnijem postupku rješavali su sudovi u Velikoj Britaniji (High Court of Justice u Londonu, zatim Apelacijski sud - Court of Appeal - i konačno dom Lordova - House of Lords - koji je donio presudu 6. veljače 1997. koja će biti i predmetom raščlambe u ovom radu).

U ovom sporu prvi put se, koliko znam, raspravljalo o visini posebne naknade (special compensation). Još su se u postupku arbitraže fiksirale svote. S obzirom na činjenicu da je bilo uspjeha u smanjenju štete za okoliš, na temelju čl. 14. st. 2. Konvencije o spašavanju odmjerenom je povećanje naknade od 65 % na iznos priznatih troškova.<sup>14</sup>

Zanimljiva je i značajna konačna odluka Doma Lordova, koja ima poticajni cilj za spašavatelje, a odnosi se na razdoblje spašavanja i trajanje rizika onečišćenja morskog okoliša. Naime, u sklopu utvrđivanja posebne naknade valja uračunati cjelokupno razdoblje pruženih usluga spašavanja, od početka do završetka, čak i onda kada je rizik štete za okoliš prestao ranije.<sup>15</sup>

Međutim, temeljno je pitanje u spomenutoj sudskoj odluci bilo tumačenje spornog izričaja o "pravednom (pravičnom) omjeru" (engl. "fair rate", franc. "somme équitable") za opremu i osoblje stvarno i razumno (engl. "actually and reasonably") korišteno u spašavanju, što na temelju čl. 14. st. 3. Konvencije o spašavanju valja priznati spašavatelju kao dodatak na troškove.

## TUMAČENJE IZRIČAJA "PRAVEDAN OMJER" ("FAIR RATE") U SKLOPU MJERILA ZA IZRAČUNAVANJE POSEBNE NAKNADE

Već sam u posebnom poglavlju spominjao i raščlanjivao mjerila za izračun troškova spašavatelja, kao osnovica za obračun posebne naknade, posebice na one nabrojene u čl. 13. st. 1. toč (h), (i) i (j) Konvencije o spašavanju.

Dom Lordova je potvrdio stajalište nižih sudova. Tumačeći i objašnjavajući izričaj "pravedan (pravičan) omjer" ("fair rate") sud je konstatirao da se spašavatelju mora priznati i dodatni izdatak koji proizlazi iz zahtjeva, potreba, nužnosti da sredstva za spašavanje uvijek budu na raspolaganju (uključuju se i troškovi održavanja, ulaganja, pada vrijednosti i vremena koje je izgubljeno), ali ta sintagma ne uključuje i nagradu, ne može se priznati bilo kakav dobitak (profit)<sup>16</sup>. "Troškovi spašavatelja" ("Sal-

<sup>14</sup> V. *Il Diritto Marittimo*, Genova, II., 1997., House of Lords, 6 febbraio 1997, str. 543.

<sup>15</sup> Poblize *Il Diritto Marittimo*, Genova II., *op. cit.*, str. 543-544; *Il Diritto Marittimo*, Genova I., 1997, Court of Appeal, 21 dicembre 1995., str. 217. i 220.

<sup>16</sup> "... fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation in article 14.3 means a fair rate of expenditure, and does not include any element of profit". (citat iz presude Dom Lordova, 1997., v. *Il Diritto Marittimo*, Genova, II, *op. cit.*, str. 557.

vors's expenses") ne mogu biti klasična "nagrada" ("reward") za koju vrijedi načelo "no cure - no pay". Sud nije želio izjednačiti dva različita sustava naknada, onaj klasični nagrade "no cure - no pay" i onaj poticajni za spašavatelje okoliša izražen u novoj kategoriji posebne naknade (special compensation). Stoga se **komercijalna dobit** nikako ne može uračunavati u posebnu naknadu, mada će dodatna mjerila iz čl. 14. st. 3. i te kako utjecati na visinu obračuna. Bit će značajno npr. s koliko je brodova (tegljača) nastupio spašavatelj, kapacitet tegljača, sastav posade, održavanost broda i opreme, a poglavito izgubljeni vrijeme u operaciji spašavanja. Uostalom, sud ne zanemaruje ni osobiti stimulans u uvećanju troškova i do 100 % kada je spašavatelj svojim djelovanjima spriječio ili smanjio štetu okolišu.

Postoji u teoriji i mišljenje koje se razlikuje od odluke Doma Lordova.<sup>17</sup> U teleološkoj raščlambi izričaja na francuskom i engleskom jeziku u izvorniku Konvencije o spašavanju ("indemnité", "compensation", "dépenses", "expenses"), uz osobito naglašavanje motiva za primjenu posebne naknade, nastoji se sugerirati i drukčije stajalište. Naime, ističe se da je spašavanje brodova u pogibelji, a poglavito kada je riječ o brodovima koji prevoze opasne stvari štetne za okoliš, jedna od temeljnih odrednica u sprječavanju pomorskih nezgoda i njihovih posljedica. Valja svakako poticati takvo spašavanje. Stoga ne bi trebalo da bude zapreka (a ni u tumačenju smisla relevantnih izričaja) da se pri utvrđivanju posebne naknade ostvare viši iznosi koji ne znače samo priznanje troškova. Valjalo bi uračunati i neki (legitimni) dobitak, profit, pače kao određeni pravedni dobitak (profit équitabile)<sup>18</sup>.

## ZAKLJUČAK

Smatram da su stajališta u spomenutoj odluci Doma Lordova prihvatljiva. U odgovarajućim konvencijskim odredbama o posebnoj naknadi, odvojenim od ostalih mjerila za dobivanje nagrade, naglasak je na naknadi troškova. Stoga se zbilja u posebnu naknadu ne bi smio pridodati element klasično ostvarene dobiti. Ipak, mjerila utvrđivanja "troškova" spašavatelja u čl. 14. st. 3. (osobito ona o osoblju i opremi) Konvencije o spašavanju mogu pridonijeti znatnom povišenju svota (osobito ako se dopusti slobodna interpretacija "izgubljenog vremena"). Spašavatelji u zaštiti morskog okoliša, osobito profesionalni spašavatelji, bit će **dodatno** stimulirani i činjenicom da se naknada može povisiti i do 100% troškova (zanimljivo je da je u pripremnim radovima pri donošenju Konvencije bilo i prigovora o prekoračenju preko 30%), ako je bilo uspjeha u zaštiti okoliša. Neizravno se takvim uvećanim postotcima ostvaruje i "dobit".

<sup>17</sup> Prvostupanjski arbiter R. F. Stone isticao je da se "fair rate" mora zasnivati na komercijalnoj procjeni dobiti (v. kratki komentar M.H. u *Il Diritto Marittimo*, II, *op. cit.*, str. 544.).

<sup>18</sup> Poblizé Pierre Bonassies, "La fin de l'affaire 'Nagasaki Spirit': une espérance déçue", *Le droit maritime français*, Paris, 571, 1997, str. 451-460.

Stajalište Doma Lordova da se pri procjeni trajanja akcije spašavanja uračuna cjelokupno vrijeme spašavanja, od početka do završetka, bez obzira na trajanje rizika za okoliš, nesumnjivo je pozitivno stajalište koje će pozdraviti spašavatelji.

Sa zanimanjem se mogu očekivati ubuduće stajališta sudske prakse u drugim državama. Ako bude nekih promjena u tumačenju sadržaja posebne naknade, posebice sintagme "pravednog dijela" ("fair rate"), vjerujem da će to biti u korist spašavatelja koji djeluje s ciljem sprječavanja ili umanjavanja štetnih posljedica za morski okoliš.

### *Summary*

#### *HOW TO ACCOUNT THE "SPECIAL COMPENSATION" IN THE INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989*

*The International Convention on Salvage, 1989 devotes a significant part to the protection of the marine environment. Especially important is article 14 which introduces "special compensation" as a corrective means of the traditional "no cure - no pay" principle. This means that if the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or by its cargo threatened with damage to the environment and has failed to earn a reward under a well-known criteria set out in article 13, at least a reward equivalent to special compensation assessable in accordance with article 14, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses. Article 14, paragraph 3 defines the salvor's expenses.*

*If the salvor has prevented or minimized damage to the environment by his salvage operations, special compensation payable by the owner of the salvor may be increased up to a maximum of 30 per cent of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may further increase such special compensation, but in no event shall total increase exceed 100 per cent of the expenses incurred by the salvor.*

*Salvor's expenses for the purpose of special compensation means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operations and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operations, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j), i.e. the promptness of the services rendered, the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations and the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.*

*In the famous case "Nagasaki Spirit" in England the House of Lords finally clarified in February 1997 the issue of "fair rate" as one which should be based not only on out-of-pocket expenses but should include the element of maintenance, investment, depreciation and idle time. But the fair rate should not be a profitable one, namely it does not include any element of profit. The decision is also important in confirming that any claim under article 14 will apply for the whole period of the services even if the risk of damage to the environment has been stopped at an earlier stage of service.*