

MEĐUNARODNI POMORSKI ODBOR I RASPRAVA O IZMJENAMA I DOPUNAMA MEĐUNARODNE KONVENCIJE O SPAŠAVANJU IZ 1989. GODINE

Dr. sc. IGOR VIO*
Dr. sc. MIŠO MUDRIĆ**

UDK 341.176 : 341.18
347.799.2 : 34.018
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 3.10.2014.
Prihvaćeno za tisak: 12.11.2014.

U radu se analizira aktivnost Međunarodnog pomorskog odbora u svezi prijedloga izmjena i dopuna Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Autori raščlanjuju prijedloge koji su upućeni Međunarodnom pomorskom odboru na razmatranje, ocjenjuju korisnost upućenih prijedloga, te objašnjavaju razloge uspjeha odnosno neuspjeha pojedinih prijedloga. Poseban osvrt posvećuje se prijedlogu uvođenja u tekst Konvencije tzv. ekološke nagrade, novom konceptu naknade za pruženu uslugu spašavanja u svezi sprječavanja ili smanjenja štete morskom okolišu, koji je odbijen na konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora u Pekingu 2012. godine. Kako bi se dobio bolji uvid u predloženi koncept ekološke nagrade, autori razmatraju konvencijska i privatno-pravna rješenja naknade za spašavanje, analiziraju koncept spašavanja od odgovornosti, razmatraju konvencijska rješenja od izravnog značaja za zaštitu morskog okoliša, te proučavaju relevantnu sudsku praksu iz područja prava spašavanja i prava pomorskog osiguranja pred australskim, američkim, engleskim i španjolskim sudovima. Koncept ekološke nagrade posebno se razmatra sa stajališta pravičnosti, daje se kritički osvrt na trenutni pravni okvir, te se ističu one okolnosti koje omogućavaju dvije različite metode vrednovanja pružanja usluge spašavanja, čime se u bitnome mijenja opseg spašenog fonda te visina nagrade za spašavanje.

Ključne riječi: Konvencija o spašavanju; CMI; spašavanje na moru; spašavanje od odgovornosti; ekološka nagrada

1. UVOD

Nastavno na prijedlog Međunarodnog udruženja spašavatelja (*International Salvage Union*, u daljnjem tekstu: ISU) iz 2008. godine, Međunarodni pomorski odbor (*Comité Maritime International*, u daljnjem tekstu: CMI) priredio je dva upitnika kako bi se razmotrile moguće izmjene i dopune Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine¹ (*International Salvage Convention, 1989*, u daljnjem tekstu: Konvencija).

* Dr. sc. Igor Vio, viši predavač, Katedra za društvene znanosti, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000 Rijeka, e-mail: ivio@pfri.hr

** Dr. sc. Mišo Mudrić, viši asistent predavač, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb, e-mail: miso.mudric@pravo.hr

¹ Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., NN-MU 009/1998.

Otvorena pitanja pokrivena prvim upitnikom uključivala su: potrebu izmjene definicije ekološke štete i izmjene prostornog važenja Konvencije (članak 1., točka (d)), pitanje prava javnih tijela na potraživanje nagrade za spašavanje (članak 5.), pitanje uvrštavanja koncepta mjesta zakloništa u konvencijsko uređenje (članak 11.), potrebu izmjene pravnog uređenja obveze pribavljanja sredstava osiguranja tražbine (članak 13., stavak 2.), pitanje izmjene koncepta posebne naknade kroz uvođenje tzv. ekološke nagrade (članak 14.), razmatranje postupka ishoda nagrade za spašavanje od strane spašavatelja koji su se bavili samo spašavanjem života (članak 16.), pitanje proširenja kruga založnih prava na način da se, u slučaju usvajanja prijedloga o uvođenju tzv. ekološke nagrade, predvidi i spašavateljevo založno pravo na brod u odnosu na ovu tražbinu (članak 20.), te pitanje mogućnosti javne objave arbitražnih odluka (članak 27.), dok je u drugi upitnik uvršteno nekoliko pitanja oko iskustava spašavatelja glede primjene Konvencije, Lloydovog obrasca standardnog ugovora o spašavanju (eng. "*Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement*", skraćeno "*Lloyd's Open Form*", u daljnjem tekstu: LOF) i posebne naknade P&I klauzule (*Special Compensation P&I Clause*, u daljnjem tekstu: SCOPIC) u praksi, te pitanje uvrštavanja tzv. *Brice Protokola* u Konvenciju.

Krajnji ishod trogodišnjega razmatranja revizije Konvencije, koja je uključivala osnivanje posebnog Međunarodnog pododora (*International Sub-Committee*, u daljnjem tekstu: ISC), brojne panele, rasprave i sastanke svih zainteresiranih dionika, rezultirao je odlukom usvojenom na plenarnom zasjedanju na Konferenciji CMI-a u Pekingu 2012. godine, u skladu s kojom je prihvaćen samo prijedlog vezan uz proširenje prostornog važenja Konvencije, po uzoru na koncept prisutan u Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine (u daljnjem tekstu: CLC Konvencija).²

2. RAZMATRANJE REVIZIJE KONVENCIJE O SPAŠAVANJU – OD OSNIVANJA MEĐUNARODNE RADNE SKUPINE DO ZAKLJUČAKA KONFERENCIJE CMI-A U PEKINGU

2.1. Prvi upitnik Međunarodnog pomorskog odbora

Međunarodni pomorski odbor (*Comité Maritime International - CMI*) razmatrao je na nekoliko svojih skupova mogućnost usvajanja određenih izmjena i dopuna Konvencije o spašavanju iz 1989.³ Nakon što je od strane ISU dvadeset godina na-

² Prostorno važenje Konvencije, sukladno prihvaćenim izmjenama i dopunama, prostire se na teritorijalne vode te isključivi gospodarski pojas. Vidi više o tzv. *CLC sustavu*: D. Čorić, *Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem – najnovije izmjene*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, v. 27, br. 2 (2006), na 889. *et seq.*

³ Nakon izlaganja "Environmental Salvage" koje je Archie Bishop, kao predstavnik International Salvage Uniona, održao tijekom Kolokvija CMI-a u Dubrovniku 2007. godine, pitanje revizije Konvencije o spašavanju stavljeno je na dnevni red redovitih godišnjih Skupština CMI-a u Rotterdamu

kon usvajanja Konvencije upućen prijedlog CMI-u, u kojemu je izraženo stajalište da postoji potreba njezine revizije, osnovana je u okviru Međunarodnog pomorskog odbora 2009. godine posebna Međunarodna radna skupina (*International Working Group*, u daljnjem tekstu: IWG), koja je pripremila upitnik te ga u srpnju iste godine odaslala nacionalnim udrugama za pomorsko pravo.⁴

Udruge su se trebale očitovati na sljedeća pitanja:⁵

- a) Treba li mijenjati definiciju štete okolišu na način da se brišu izrazi "znatna šteta" ili "veća nezgoda" (eng. "*substantial damage*" & "*major incident*") iz članka 1. točke (d) Konvencije o spašavanju iz 1989.?
- b) Treba li intervenirati u istom članku smislu širenja njezine prostorne primjene i proširiti je s pojma obalnih i unutarnjih voda (eng. "*coastal or inland waters*") na područje teritorijalnog mora i gospodarskog pojasa po uzoru na konvencije koje uređuju odgovornost za onečišćenje morskoga okoliša - CLC Konvencija, Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem iz 1996. godine (u daljnjem tekstu: HNS Konvencija) i Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom iz 2001. godine (u daljnjem tekstu: Bunker Konvencija)?
- c) Treba li mijenjati i brisati odredbu iz članka 5. stavka 3. Konvencije, koja uređuje pravo na nagradu javnih tijela (eng. "*public authority*") u situaciji kada imaju dužnost obaviti akciju spašavanja?
- d) Treba li mijenjati članak 11. Konvencije na način da se uputi na Smjernice Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization*, u daljnjem tekstu: IMO) o mjestima zakloništa (*IMO Guidelines on Places of Refuge, Resolution A949(23), 2003*), uz zahtjev da udruge dostave eventualne nacionalne propise o mjestima zakloništa?
- e) Treba li dopuniti odredbe članka 13. stavka 2. Konvencije u smislu da se uvrsti specifično rješenje, koje bi u slučaju spašavanja kontejnerskih brodova predvidjelo odgovornost brodaru za pružanje jamstava i za plaćanje nagrade za spašavanje i u ime vlasnika tereta (uz pravo na regresni zahtjev), a s obzirom na njihovu brojnost, koja otežava i usporava postupke?

2009., Buenos Airesu 2010., Oslu 2011., te Pekingu 2012. godine, dok se o njemu iscrpno izlagalo i raspravljalo na Kolokviju u Buenos Airesu i Konferenciji u Pekingu.

⁴ Tekst prvog upitnika i odgovori nacionalnih udruga objavljeni su u CMI Yearbook 2010, Part II – Review of Salvage Law, S. Hetherington, *Discussion Paper for Review of Salvage Convention* (Annex 1, Annex 2 i Annex 3), na 418.-448.

⁵ Hrvatsko društvo za pomorsko pravo u pravilu odgovara na sve upitnike CMI-a pa je i za ovu prirodu osnovana radna skupina. Međutim, prikupljena mišljenja članova radne skupine bila su toliko različita (dostupna su na mrežnim stranicama Društva), u nekim dijelovima i oprečna, tako da nije bilo moguće od njih izraditi kompromisni odgovor. Ovo dobro ilustrira koliko je pitanje revizije Konvencije bilo kontroverzno već i na razini jedne nacionalne udruge, te je lakše shvatiti suprotstavljene pozicije na međunarodnoj razini koje su se manifestirale na skupovima CMI-a u Buenos Airesu 2010. i Pekingu 2012. godine.

- f) Treba li mijenjati članak 14. Konvencije, koji uređuje posebnu naknadu (eng. "*special compensation*") u smislu uvođenja prava na tzv. "ekološku nagradu" (eng. "*environmental award*"), a što bi, u slučaju da se ova zamisao prihvati, iziskivalo također izmjene i dopune u člancima 1. točka (d), 13., 15. i 20.?
- g) Treba li mijenjati članak 20. Konvencije, koji uređuje pravo na nagradu za spašavanje kao privilegiranu tražbinu spašavatelja (eng. "*salvor's maritime lien*"), na način da se, u slučaju usvajanja prijedloga o uvođenju tzv. ekološke nagrade, predvidi i spašavateljevo založno pravo na brod u odnosu na ovu tražbinu (eng. "*statutory lien against the ship*")?
- h) Treba li mijenjati članak 16. Konvencije, koji uređuje pravo na dio nagrade za spašavanje od strane spašavatelja koju su spašavali ljudske živote, kako bi se predvidjelo da se ovi zahtjevi moraju uputiti vlasnicima spašene imovine, a ne spašavatelju koji je tu imovinu spasio?
- i) Treba li mijenjati članak 27. Konvencije, koji predviđa objavljivanje arbitražnog pravorijeka samo uz pristanak stranaka postupka, u smislu da se prihvati stajalište *Lloyd's Salvage Group*, koje predlaže "automatsko" objavljivanje ovih odluka do kojega ne bi došlo samo ukoliko se neka od stranaka tome izričito usprotivi?
- j) Postoje li bilo kakvi drugi problemi ili pitanja u odnosu na Konvenciju o kojima bi u djelovanju CMI IWG trebalo posvetiti pozornost te razmotriti moguće izmjene i dopune?
- k) Koliko je u odnosnoj državi nacionalne udruge za pomorsko pravo donijeto sudskih presuda u sporovima o spašavanju na temelju Konvencije?

Nacionalne udruge za pomorsko pravo su po pitanju brisanja ili zadržavanja izraza "znatne štete" (eng. "*substantial damage*") bile podijeljene.⁶ Društva za pomorsko pravo Italije, Njemačke i Slovenije smatrala su da bi taj izraz mogao prouzročiti teškoće prilikom tumačenja kako razlikovati znatnu štetu od one koja to nije (Italija), ili odrediti što predstavlja "veću nezgodu" (eng. "*major incident*"), otvarajući na taj način prostor za sporove (Njemačka), ilustrirajući probleme ovakvih definicija slučajem *Castor* (Slovenija). S druge strane, za udругu iz Novoga Zelanda taj izraz ne bi mogao uzrokovati probleme kod tumačenja. Međutim, Njemačka udruge je ipak, zajedno s udrugama iz Argentine i Meksika, predlagala da se riječ "znatna" zadrži u tekstu članka 1. točke (d) Konvencije, obrazlažući kako bi odluku o interpretaciji tih izraza trebalo prepustiti sudovima.⁷ Udruge iz Argentine smatrala je da bi trebalo zadržati riječ "znatna" ili je zamijeniti sličnom, koja će jasno staviti do znanja da

⁶ Vidi više: S. Hetherington, op.cit. (Annex 2: Report of the IWG on the Salvage Convention meeting of 18 January 2009), CMI Yearbook 2010, Part II – The Work of the CMI (CMI: Antwerp, 2011.), na 384.-456.

⁷ Hetherington, op.cit., na 430.

ekološka šteta mora biti dovoljno velika da potakne mehanizam posebne naknade, te da minimalna šteta nije dovoljna. S druge strane, pomorskopravne udruge iz Brazila, Kine, Švedske, Italije i Slovenije bile su sklone brisanju izraza "znatna", dok je udruga iz Francuske predlagala zamjenu izraza "substantial" s izrazom "important", koji pruža veću fleksibilnost.

Glede mogućega proširenja prostornog važenja Konvencije postigla se najveća suglasnost i ovo je jedino pitanje koje je dobilo opću podršku već od 2009. godine, kada su započela izjašnjavanja o mogućoj reviziji Konvencije pa sve do zaključaka Konferencije u Pekingu 2012. godine. Većina odgovora koji su dostavile nacionalne udruge za pomorsko pravo podržava izmjene članka 1. točke (d) Konvencije, držeći da je formulacija "*in coastal or inland waters or areas adjacent thereto*" neprecizna i neodređena pa bi je trebalo izbrisati. Udruge iz Italije i Njemačke smatrale su da ipak treba postaviti granice prostornog važenja Konvencije te da se ono nikako ne bi smjelo protegnuti na otvoreno more. Većina odgovora je podržavala izmjene koje bi uključile gospodarski pojas, odnosno (ako država nije proglasila gospodarski pojas) područje koje se prostire uz teritorijalno more, određeno sukladno međunarodnom pravu, a koje seže najviše 200 milja od polaznih crta. Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP), kojega je proglasila Republika Hrvatska, upravo je ovakav pojas proširene jurisdikcije obalne države na kojega bi se trebalo proširiti važenje Konvencije.

Što se tiče prava tijela državnih vlasti na potraživanje nagrade za spašavanje, većina nacionalnih udruga odgovorila je da njihova nacionalna zakonodavstva ovo pravo ne poriču, te smatraju da bi državna tijela, pogotovo ako je njihovo djelovanje prelazilo uobičajene dužnosti, mogla potraživati nagradu za spašavanje, ali se u praksi (posebice kada je riječ o spašavanju koje je izvršeno brodovima ratne mornarice ili obalne straže) ne pojavljuje, dok se izuzetno traže samo troškovi spašavatelja, a nikada nagrada za spašavanje. Sve su se udruge usuglasile u stajalištu da izmjene i dopune članka 5. stavka 3. Konvencije ne treba mijenjati (niti brisati, ni dopuniti), jer se time ne bi poboljšao položaj javnih tijela.

Odgovarajući na pitanje o povezivanju odredbe iz članka 11. Konvencije s konceptom mjesta zakloništa iz Smjernica IMO-a iz 2003. godine, nacionalne udruge su, iako pružajući različite odgovore na potpitanja o ratifikaciji same Konvencije u njihovim zemljama i o usvajanju propisa kojima se primjenjuje članak 11., gotovo jednoglasno odbacile prijedlog iz trećeg potpitanja o dopuni članka 11., koja bi sadržavala izravnu referencu na Smjernice IMO-a (Rezoluciju A.949(23)). Izuzetak su odgovori tri nacionalne udruge (Argentina, Kanada i Njemačka), od kojih valja istaknuti stajalište Njemačke udruge kako bi ovakva dopuna u smislu obveze država stranaka da poštuju Smjernice IMO predstavljala značajan doprinos ujednačavanju prava, uz dodatno obrazloženje kako za države članice Europske unije (u daljnjem tekstu: EU) postoji obveza da na temelju Uredbi (Paketi "Erika" 2 i 3) donesu nacio-

nalne propise o primjeni IMO Smjernica o mjestima zakloništa.⁸

Nacionalne udruge za pomorsko pravo, uz izuzetke udruge iz Grčke i Nizozemske, uglavnom su bile ujednačene u stavu kako bi trebalo dopuniti odredbe članka 13. stavka 2. Konvencije u smislu da se uvrsti specifično rješenje, koje bi u slučaju spašavanja kontejnerskih brodova predvidjelo odgovornost brodaru za pružanje jamstava i za plaćanje nagrade za spašavanje i u ime vlasnika tereta. Svi su uglavnom bili jednoglasni u mišljenju kako Konvencija treba sadržavati odredbe koje su jednake bez obzira na tip brodova i tereta.

Najkontroverznije se pokazalo krucijalno pitanje u prvom upitniku CMI-a i središnja točka eventualne revizije Konvencije, kako su je zamislili u ISU, koje se odnosi na uvođenje koncepta nagrade za spašavanje okoliša ("ekološka nagrada") u članak 14. Konvencije. Pitanje je polučilo najrazličitije odgovore nacionalnih udruge za pomorsko pravo, a izazvalo je i žučne rasprave na skupovima CMI-a koji su uslijedili. Intenzivno suprotstavljanje stajališta se manifestiralo posebice na Kolokviju u Buenos Airesu 2010. godine, a nešto manje na Konferenciji u Pekingu 2012. godine. U izlaganjima i raspravama do izražaja su najviše dolazili dijametralno oprečni stavovi, ne toliko od predstavnika raznih udruge za pomorsko pravo, koliko od predstavnika spašavatelja (ISU) na jednoj strani⁹, te predstavnika brodaru (*International Chamber of Shipping*, u daljnjem tekstu: ICS)¹⁰ i osiguratelja odgovornosti (*International Group of P&I Clubs*, u daljnjem tekstu: IGP&I) na drugoj.¹¹ Analizirajući odgovore nacionalnih udruge na prvi upitnik, vidljivo je kako je prevladala većina koja je protiv uvođenja "ekološke nagrade" (oko dvije trećine udruge, koje su dostavile odgovor: Belgija, Brazil, Danska, Francuska, Italija, Japan, Kanada, Meksiko, Nizozemska, Norveška, Slovenija, Švedska te Ujedinjeno Kraljevstvo), dok jedna trećina ovu inicijativu podržava (Argentina, Australija i Novi Zeland, Grčka, Kina, Malta, te Njemačka).¹²

Slična je bila podjela među udrugama u odgovoru na pitanje koje je u uskoj vezi s prethodnim, a to je: za slučaj usvajanja navedenoga prijedloga o uvođenju ekološke nagrade, treba li mijenjati članak 20. Konvencije, koji uređuje pravo na nagradu za spašavanje kao privilegiranu tražbinu spašavatelja (eng. "*salvor's maritime lien*"), na način da se predvidi i spašavateljevo zakonsko založno pravo na brod u odnosu na ovu novu tražbinu (eng. "*statutory lien against the ship*"). Norveška udruge držala je da eventualne nove privilegije treba regulirati isključivo u Međunarodnoj konvenci-

⁸ Hetherington, op.cit., Annex 3, na 441.

⁹ Vidi tekst izlaganja: A. Bishop, *Environmental Awards – How they could be achieved?*, CMI Yearbook 2010, Part II – The Work of the CMI (Antwerp: CMI, 2011.), na 488.-492.

¹⁰ Vidi više: K. Khosla, *Salvage Law – Is it Working? Does it Protect the Environment?*, CMI Yearbook 2010, Part II – The Work of the CMI (Antwerp: CMI, 2011.), na 478.-487.

¹¹ H. Hurst, *Amending the Salvage Convention 1989 – The International Group of P&I Clubs' View*, CMI Yearbook 2010, Part II – The Work of the CMI (CMI: Antwerp, 2011.), na 499.-510.

¹² Hetherington, op.cit., na 444.

ji o privilegijima i hipotekama iz 1993. godine, te u nacionalnim zakonodavstvima.¹³ Udruga Australije i Novog Zelanda, iako je u načelu podržala razmatranje uvođenja ekološke nagrade, smatrala je da za osiguranje te tražbine (kao i za nagradu za spašavanje) treba predvidjeti *maritime lien*, a ne *statutory lien*.¹⁴

Odgovarajući na pitanje o mogućoj izmjeni članka 16. Konvencije u smislu da zahtjevi spašavatelja koji su spašavali osobe budu usmjereni prema vlasnicima imovine (broda i tereta) umjesto prema spašavateljima te imovine, nacionalne udruge za pomorsko pravo su bile još više podijeljene: pola ih je podržalo ovaj prijedlog (Argentina, Australija i Novi Zeland, Grčka, Kanada, Kina, Malta, Meksiko, Nizozemska i Njemačka), a pola ih je izrazilo neslaganje (Belgija, Brazil, Danska, Italija, Japan, Norveška, Slovenija, Švedska te Ujedinjeno Kraljevstvo), dok Francuska udruga nije uopće izrazila stav. Kinesko društvo za pomorsko pravo čak je predložilo osnivanje posebnog fonda za spašavanje života (eng. "*fund for life-saving*").¹⁵

Objavljivanje arbitražnih odluka predviđeno je člankom 27. Konvencije isključivo pod uvjetom da stranke daju svoj izričiti pristanak, a prijedlog izmjene bio je zamišljen tako da objavljivanje postane redovita stvar postupka nakon donošenja odluke (eng. "*a matter of course*"), do kojega ne bi došlo jedino u slučaju protivljenja stranaka. Većina nacionalnih udruge nije podržala ovaj amandman (Belgija, Brazil, Grčka, Italija, Japan, Kanada, Kina, Norveška, Slovenija, Švedska te Ujedinjeno Kraljevstvo), dok je za njega bilo šest nacionalnih udruge (Argentina, Australija i Novi Zeland, Danska, Malta, Meksiko i Njemačka). Francuska udruga nije se izjasnila za ili protiv ovakve izmjene, ali je predložila kompromisno rješenje po uzoru na praksu *Chambre Arbitrale Maritime* u Parizu, gdje se objavljuje samo sažetak svake arbitražne odluke bez navođenja imena stranaka.¹⁶

Zaključna pitanja iz prvog upitnika očekivano nisu izazvala puno kontroverznih reakcija, tako da su se sve udruge za pomorsko pravo složile kako nema drugih otvorenih pitanja ili problema koje bi trebalo obuhvatiti eventualnim izmjenama i dopunama Konvencije, a samo je Njemačka udruga smatrala da bi trebalo intervenirati u definicije "broda" i "imovine" u članku 1. točka (b) i točka (c) u svjetlu definicije "podrtine" u Konvenciji o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, te također razjasniti da li se pojam "brodara" odnosi i na zakupnika broda (eng. "*bareboat charterer*"). Što se tiče drugog potpitanja – onoga o broju sporova o spašavanju na koje se primjenjivala Konvencija, uz izuzetak Ujedinjenog Kraljevstva (gdje je tijekom dva desetljeća, od 1990. do 2010. godine, prijavljeno čak 675 arbitražnih odluka i 282 drugostupanjska postupka), većina nacionalnih udruge odgovorila je da je u

¹³ Ibid., na 445.

¹⁴ Više o distinkciji između pojmova *maritime lien*, *possessory lien* i *statutory lien* vidi u I. Grabovac, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991., na 87-88.

¹⁵ Hetherington, op.cit., Annex 3, na 446.

¹⁶ Ibid., na 447.

njihovim zemljama broj sporova bio zanemariv, bilo da ih nije uopće bilo (Belgija, Brazil, Japan, Kanada, Malta, Njemačka, Slovenija i Švedska) ili ih je bilo malo (deset u Australiji i Novom Zelandu, četiri u Italiji, šest u Meksiku, sedam u Nizozemskoj te četiri u Norveškoj).¹⁷ Nacionalne udruge iz Danske i Kine odgovorile su da još prikupljaju podatke, a Grčka udruga je naglasila da svi važniji sporovi idu na arbitražu u London, dok se manji sporovi rješavaju pred nacionalnim sudovima, dodavši da nisu u mogućnosti utvrditi njihov točan broj.¹⁸

2.2. Drugi upitnik Međunarodnog pomorskog odbora

Godinu dana nakon prvog upitnika, IWG je u prosincu 2010. godine odaslala i drugi upitnik nacionalnim udrugama za pomorsko pravo, koji je najviše bio usmjeren prema praktičnim aspektima primjene Konvencije, u smislu prikupljanja od nacionalnih udruga primjera sudske prakse u državama strankama Konvencije, primjeni LOF-a, te iskustava profesionalnih spašavatelja u njihovim zemljama.

Pitanja u drugom upitniku su se odnosila na: a) moguće slučajeve kada je spašavatelju onemogućeno okončanje akcije spašavanja zbog odbijanja državnih vlasti dopuštenja ulaska broda u luku, b) konkretne primjere prakse određivanja visine nagrade za spašavanje temeljem članka 13. Konvencije, posebice u slučajevima niske vrijednosti spašenoga broda, c) mogućnosti ishoda posebne naknade na temelju članka 14. Konvencije ili primjene SCOPIC klauzule, d) postojanje eventualnih sudskih ili arbitražnih odluka u kojima je prihvaćen i element profita iznad "golih" troškova spašavatelja (dakle, suprotno presudi Doma lordova u slučaju "Nagasaki Spirit"), e) postotak operacija spašavanja koje se obavljaju temeljem sklopljenog LOF ugovora, te korištenje eventualnih drugih tipova ugovora o spašavanju u odnosnim državama, f) postojanje tzv. brodova tegljača za slučajeve nužde (eng. "*emergency towage vessels*" u daljnjem tekstu: ETV) te troškove njihove nabave i održavanje (pripadaju li flotama profesionalnih spašavatelja ili ih financiraju državne vlasti iz proračuna, doprinosima brodarka ili na neki treći način), g) postotak sudskih ili arbitražnih pravorijeka odnosno nagodbi u kojima su spašavatelji ishodili posebnu naknadu temeljem članka 14. Konvencije ili ekvivalenta kao što je SCOPIC klauzula, h) primjere kada je spašavatelj otklonio pružanje usluga spašavanja zbog procijenjene niske vrijednosti imovine koju bi trebalo spašavati, a koji su imali za posljedicu onečišćenje morskog okoliša, te konačno i) prijedlog izmjene odredbe iz članka 1. točke (a) Konvencije koja bi uredila vađenje tzv. historijskih podrtina ("*historic*

¹⁷ Ibid., na448.

¹⁸ Vidi detaljne odgovore nacionalnih udruga na prvi upitnik također u: *Report of the IWG on Review of the Salvage Convention (Annex 4)*, CMI Yearbook 2011-2012, Part II – The Work of the CMI – Documents for the Beijing Conference, (Antwerp: CMI, 2012.), na 205.-219.

wrecks”) koje čine brodovi, teret ili njihovi ostaci prehistorijskog, arheološkog, historijskog ili drugog kulturnog značaja – ovu dopunu Konvencije predviđao je tzv. *Brice Protokol* o kojemu se raspravljalo još od Konferencije CMI-a u Singapuru 2001. godine.¹⁹

Na drugi upitnik odgovorio je upola manji broj nacionalnih udruga za pomorsko pravo (dvanaest, u odnosu na dvadesetčetiri odgovora na prvi upitnik).²⁰ Udruge su prijavile samo nekoliko slučajeva u kojima su vlasti spriječile operaciju spašavanja (najpoznatiji je primjer broda *Prestige*), a što se tiče određivanja visine nagrade za spašavanje, ustvrdilo se kako nema općeg pravila, no u praksi je rijetko da ona prelazi polovinu vrijednosti spašene imovine dok najčešće iznosi između osam i dvanaest postotaka te vrijednosti.²¹ U odgovorima većine udruga navodi se da su vrlo rijetki primjeri u kojima je spašavatelj zbog male vrijednosti spašene imovine dobio prenizak iznos nagrade, a Britanska udruga ovo pripisuje uvođenju SCOPIC klauzule. Zanimljivo je da niti jedna udruga nije prijavila plaćanje posebne naknade spašavatelju uvećane za određeni postotak temeljem članka 14. Konvencije, koja bi sadržavala elemente profita. Glede učestalosti spašavanja na temelju LOF ugovora, u odgovorima udruga njegova zastupljenost varira od petine svih slučajeva u Kini, preko trećine u Australiji, Novom Zelandu i Belgiji, do polovine u Ujedinjenom Kraljevstvu ili Norveškoj (u kojoj se primjenjuje i *Scandinavian Salvage Contract*).²² Preko polovine udruga prijavilo je postojanje ETV plovila u njihovim državama, čije troškove nabave i održavanja financiraju državne vlasti iz proračuna, doprinosima brodarka ili na neki treći način. Kanadska udruga istaknula je kako tegljači koji djeluju u sastavu Obalne straže povremeno izvode operacije tegljenja u nuždi, ali da nikada ne konkuriraju interesima tvrtki koje se profesionalno bave spašavanjem ili tegljenjem.²³

Potpuno jednoglasno udruge su odgovorile na pitanje o postotku sudskih ili arbitražnih pravorijeka, odnosno nagodbi, u kojima su spašavatelji ishodili posebnu naknadu temeljem članka 14. Konvencije ili njegova ekvivalenta kao što je SCOPIC klauzula, kojih u praksi gotovo da i nema, kao i na pitanje o mogućim slučajevima kada je spašavatelj otklonio pružanje usluga spašavanja zbog procijenjene niske vrijednosti imovine koju bi trebalo spašavati, a koji su imali za posljedicu onečišćenje

¹⁹ Geoffrey Brice pripremio je ovaj tekst imajući u vidu donošenje Konvencije UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine iz 2001. Hrvatski službeni prijevod Konvencije o zaštiti podvodne kulturne baštine objavljen je u: *Narodne novine – Međunarodni ugovori* (dalje: NN-MU), br. 10/2004.

²⁰ Vidi detaljne odgovore nacionalnih udruga na drugi upitnik u: *Report of the IWG on Review of the Salvage Convention (Annex 6)*, CMI Yearbook 2011-2012, Part II – The Work of the CMI – Documents for the Beijing Conference, (Antwerp: CMI, 2012.), na 224.-229.

²¹ *Ibid.*, na 225.

²² Još su neke udruge navele postojanje nacionalnih obrazaca ugovora o spašavanju (primjerice *Hamburg form* u Njemačkoj ili *Turkish Open Form* u Turskoj), *ibid.*, na 226.

²³ *Ibid.*, na 227.

morskog okoliša, kojih također nema. Što se tiče zadnjeg pitanja, koje se odnosilo na razmatranje *Brice Protokola*, udruge iz Čilea, Kine, Meksika, Norveške i Turske su jedine podržale ovaj prijedlog, dok su se sve ostale protivile. Britanska udruga smatra da nije jasno zašto bi zaštita podvodnih povijesnih podrtina uopće trebala biti predmetom razmatranja kada se govori o Konvenciji.²⁴

2.3. Konferencija Međunarodnog pomorskog odbora u Peking

Zasjedanjima Panela koji je razmatrao reviziju Konvencije predsjedavali su Stuart Hetherington i Diego Chami (kao *Rapporteur*).²⁵ Svoje predstavnike poslali su, kao i na skupu u Buenos Airesu, ISU,²⁶ ICS, te IGP&I, koji su u svojim opsežnim izlaganjima ponovno argumentirali svoja, uglavnom nepomirljiva stajališta.²⁷ Nakon ovih uvodnih izlaganja predsjedavajući je predložio da se počne raspravljati o amandmanima slijedeći strukturu same Konvencije. Međutim, na prijedlog Francuske udruge za pomorsko pravo promijenjen je redoslijed raspravljanja i odlučivanja o prijedlogu izmjena i dopuna Konvencije. Svi su prihvatili argument francuske delegacije da je najbolje prvo raspraviti središnje pitanje uvođenja ekološke nagrade jer prihvatanje ili odbijanje prijedloga izmjena i dopuna članaka 13. i 14. Konvencije izravno utječe i na druga pitanja. Nakon rasprave, u kojoj su jedino predstavnici udruga iz Malte, kao otočne obalne države u središtu Sredozemnog mora čiji je morski okoliš izložen opasnosti od onečišćenja zbog blizine plovnih putova s intenzivnim prometom, te Irske i Brazila, podržali prijedlog o uvođenju ekološke nagrade, dok su predstavnici drugih udruuga stali na stranu predstavnika udruuga za pomorsko pravo Švedske i Ujedinjenog Kraljevstva koji su bili čvrsti u stajalištu koje odražava i načelo IMO-a, a to je da ne treba pristupati izmjenama i dopunama međunarodnih konvencija dok god za to ne postoji prijevka potreba ("*compelling need*"), a u ovom slučaju to je i dodatno argumentirano potpunim nedostatkom konsenzusa među sudionicima. Konačno je u postupku glasovanja većina nacionalnih udruuga za pomorsko pravo bila protiv izmjena i dopuna članaka 13. i 14. Konvencije, a prijedlog su podržali samo predstavnici udruuga Belgije, Brazila, Irske, Južne Afrike i Malte.²⁸

Nakon ovakvog rezultata glasovanja, delegati Njemačke udruge utvrdili su da nema smisla raspravljati o ostalim prijedlozima izmjena i dopuna Konvencije, ali

²⁴ Ibid., na 229.

²⁵ Vidi detaljno o tijeku Konferencije u: S. Hetherington, D. Chami, *Report on discussions and decisions related to the Salvage Convention*, CMI Yearbook 2013, Beijing II, Documents of the Conference, Part II – The Work of the CMI (Antwerp: CMI, 2013.), na 230.-253.

²⁶ Vidi u: R. Wallis, *ISU opening address and closing comments*, CMI Yearbook 2013, Beijing II, Documents of the Conference, Part II – The Work of the CMI (Antwerp: CMI, 2013.), na 254.-257.

²⁷ Tekst izlaganja u: K. Khosla, *Salvage Convention review – Salvors' proposals for environmental salvage award*, CMI Yearbook 2013, Beijing II, Documents of the Conference, Part II – The Work of the CMI (Antwerp: CMI, 2013.), na 258.-263.

²⁸ Vidi pobliže u Hetherington – Chami, op. cit., na 245.

ovom gledištu su se suprotstavili predstavnici udruga iz Francuske i Irske, držeći da je potrebno nastaviti po dnevnom redu. Međutim, nakon rasprave o svim predloženim amandmanima, usvojen je jedino prijedlog promjene prostornog važenja Konvencije na način da je u članku 1. (d) izbrisana formulacija "*in coastal or inland waters or areas adjacent to*" na način da je preuzeta primjena definicije štete na teritorijalno more i gospodarski pojas po uzoru na CLC Konvenciju, HNS Konvenciju i Bunker Konvenciju.

Konačno, na plenarnoj sjednici Konferencije koja je održana 19. listopada 2012. godine usvojena je Rezolucija sljedećeg sadržaja:

1. Izvršni odbor CMI-a proslijedit će izvješće Pravnom odboru IMO-a;
2. CMI potiče zainteresirane strane (spašavatelje, brodare i njihove osiguratelje) da nastave tražiti rješenja za pitanja o kojima se raspravljalo tijekom Konferencije u svezi sa spašavanjem okoliša, *pitanjima mjesta zakloništa* i sredstvima osiguranja tražbina kod nezgoda kontejnerskih brodova.

Ovom Rezolucijom formalno je okončan višegodišnji postupak revizije Konvencije o spašavanju iz 1989. godine.

3. PRIJEDLOG UVOĐENJA POSEBNE NAGRADE ZA ZAŠTITU OKOLIŠA

Najspornija točka rasprave koja je okončana u Pekingu bila je pitanje uvođenja zasebne vrste naknade za spašavanje, tzv. *ekološke nagrade*.²⁹ Udruženje ISU predlagalo je mogućnost zasebnog vrednovanja napora koje spašavatelji ulažu prilikom zaštite morskog okoliša od onečišćenja, te se zalagalo za koncept po kojem operacija spašavanja koja uspješno spriječi ili smanji štetu morskome okolišu zavrjeđuje posebnu vrstu nagrade za zaštitu morskog okoliša (koja bi zamijenila institut posebne naknade), neovisno o nagradi za spašavanje.

Činjenica kako je CMI odbio prihvatiti koncept ekološke nagrade ukazuje na propust udruženja ISU, koje, sudeći prema reakcijama zainteresiranih dionika tijekom rasprave i na samom skupu u Pekingu, nije ponudilo adekvatno pravno obrazloženje niti dostatnu činjeničnu osnovu potrebnu za razumijevanje i usvajanje nove vrste naknade za spašavanje.³⁰ Prijedlog udruženja ISU temeljio se na nekoliko zasebnih postavki obrazloženja potrebe uvođenja nove vrste naknade za spašavanje. Spašavatelji su isticali goleme financijske poteškoće u kojima se industrija spašavate-

²⁹ Marin koristi izraz "posebna nagrada za zaštitu okoliša", vidi: J. Marin, *Mišljenje – Upitnik CMI o izmjenama Konvencije o spašavanju iz 1989.*, 14. veljače 2010. godine, dostupno na: web portal Hrvatskog društva za pomorsko pravo, <http://hdpp.hr/>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine. Petrinović koristi izraz "nagrada za zaštitu okoliša", vidi: R. Petrinović, *CMI prijedlog izmjena Konvencije o spašavanju iz 1989. (London): Odgovor na upitnik CMI*, dostupno na: web portal Hrvatskog društva za pomorsko pravo, <http://hdpp.hr/>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

³⁰ Vidi više: Khosla, op. cit., na 258. *et sec.*

lja nalazi.³¹ Prevladavajuće stajalište dionika rasprave, poglavito na strani industrije osiguranja, sukladno kojem navedena teza nije prihvaćena kao uvjerljiva, ukazuje na propust udruženja ISU koje nije iznesenu pretpostavku potkrijepilo konkretnim i dostatnim podacima.³² Potrebno je također navesti tvrdnju udruženja ISU kako koristan ishod, koji za brodare odnosno njihove osiguratelje proizlazi iz pružanja usluge spašavanja koja s uspjehom spriječi ili smanji štetu morskom okolišu, nije pravično reflektiran u iznosu nagrade odnosno posebne naknade za spašavanje.³³ Većina dionika rasprave zauzela je stajalište kako se spašavateljima pružaju dostatni modeli kompenzacije, bilo putem konvencijskih ili privatno-pravnih rješenja, te da udruženje ISU ničim nije ukazalo na ozbiljne propuste i nedostatke prisutne u dostupnim modelima.³⁴ Slično je razmišljanje i dijela članova Hrvatskog društva za pomorsko pravo (u daljnjem tekstu HDPP), koji zastupaju stav kako pitanju uvođenja koncepta ekološke nagrade u tekst Konvencije mora prethoditi ustaljena praksa, ali i konsenzus svih zainteresiranih dionika oko svih temeljnih pitanja primjene takvog koncepta.³⁵

Istovremeno, zadržavanje *status quo* pravnog uređenja u Konvenciji potvrđuje kako zainteresirani dionici nisu pronašli modalitet pravnog normiranja kroz koji bi se prepoznalo i pravno uredilo one pojavnosti iz prakse koje očigledno zaobilaze pravna rješenja u Konvenciji te na drugačiji način rješavaju praktične probleme vezane uz pružanje usluge spašavanja. Pritom se prije svega aludira na pojavu zasebne tarife naplate usluge spašavanja putem SCOPIC klauzule, koja u potpunosti zaobilazi instrument posebne naknade prisutan u Konvenciji te zasebno normira pravno uređenje prava i obveza stranaka iz ugovora o spašavanju. Kako je uporaba SCOPIC klauzule sve učestalija u praksi, postavlja se valjano pitanje smislenosti međunarodnog instrumenta koji, iako zadržava punu primjenu u slučajevima izvanugovornog spašavanja, sve više odudara od zahtjeva i potreba onih osoba koje usluge spašavanja pružaju u sklopu

³¹ Vidi više: International Salvage Union, *Environmental Awards - Investing in Spill Prevention*, 5 June 2007, dostupno na: International Salvage Union web portal, <http://www.marine-salvage.com/>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

³² Vidi više: International Chamber of Shipping, *Proposal for Review of the Salvage Convention: A Position Paper by the International Chamber of Shipping*, na 1., dostupno na: Comité Maritime International web portal, <http://www.comitemaritime.org>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine. Nedavno istraživanje ukazuje na relativno stabilno financijsko poslovanje industrije spašavanja, čime se potvrđuje prevladavajuće stajalište tijekom navedenih rasprava, vidi: M. Mudrić, *The Professional Salvor's Liability in the Law of Negligence and the Doctrine of Affirmative Damages* (Hamburg: Lit Verlag, 2013), na 13.-20.

³³ Vidi više: A. Tsavlis, *Salvors call for Environmental Salvage Awards*, nije numerirano, dostupno na: International Salvage Union web portal, <http://www.marine-salvage.com/>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

³⁴ Vidi više: International Chamber of Shipping, op.cit.

³⁵ Usporedi: Marin, op.cit., i, Ćorić, *Konvencija o spašavanju iz 1989.: Prijedlozi izmjena - CMI Upitnik*, dostupno na: web portal Hrvatskog društva za pomorsko pravo, <http://hdpp.hr/>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine. Vidi suprotno: Petrinović, op.cit.

obavljanja profesionalne djelatnosti spašavanja na moru. Dostatno je podsjetiti kako je tzv. *Montrealški sporazum*,³⁶ dogovoren prije više od 30 godina, uspješno iznašao rješenje za očiti nerazmjer međunarodnog prava i prakse, te pružio pravno rješenje prihvatljivo za sve relevantne dionike, čime je bitno pospješeno usvajanje i same Konvencije.³⁷

3.1. Konvencijski model plaćanja usluge spašavanja

A) Nagrada za spašavanje

Opće načelo vrednovanja korisnosti pružene usluge spašavanja – *bez uspjeha nema nagrade* (eng. “no cure - no pay”) – prepoznato i kodificirano još u antičkim vremenima, detaljno je razrađeno i primijenjeno u sudskoj praksi kako kontinentalnih, tako i anglo-američkih sudova tijekom 19. i 20. stoljeća. Sukladno tom načelu, koje je naknadno uvršteno u relevantno međunarodno pravo,³⁸ spašavatelj ima pravo potraživati nagradu za spašavanje pod uvjetom da je djelomično ili u cijelosti uspio spasiti ugroženu imovinu. Vrijednost spašene imovine (spašeni fond) čini temelj izračuna nagrade za spašavanje, pri čemu bitnu ulogu igra niz kriterija koji služe kao ispomoć prilikom određivanja visine nagrade za spašavanje.³⁹ Temeljem bogate europske i američke sudske prakse, Konvencija u članku 13. navodi određene kriterije o kojima sudovi odnosno arbitražna sudišta imaju voditi računa prilikom izračuna visine nagrade (pod uvjetom da stranke nisu kroz ugovorne odredbe drugačije uredile izračun nagrade za spašavanje), uz opasku kako nije riječ o *numerus clausus* kvalifikaciji metode izračuna. Pritom valja naglasiti kako jedan od kriterija (članak 13. stavak 1. točka (b) Konvencije) navodi vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na morskom okolišu, čime je dodatno potvrđen značaj zaštite morskog okoliša prilikom pripremanja teksta nove Konvencije.

B) Posebna naknada

Članak 14. Konvencije predviđa instrument posebne naknade,⁴⁰ po kojem se, za razliku od općeg pravila o nagradi za spašavanje sadržanog u članku 13. iste

³⁶ Vidi više: *infra* 3.3.

³⁷ Vidi više o tzv. *Montrealškom sporazumu*: M. Mudrić, *Liability Salvage – Environmental Award: A New Name for an Old Concept*, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 49 (2010), 146, na 483. *et sec.*

³⁸ Članak 2. stavak 1. Briselske konvencije za izjednačavanje određenih pravila u svezi pružanja pomoći i spašavanja na moru iz 1910. godine, tekst Konvencije iz 1910. godine dostupan u: C. Parry (ur.), *The Consolidated Treaty Series* (Dobbs Ferry: Oceana Publications, 1980), vol. 212, na 198.–201.; te, članak 12. stavak 1. Konvencije.

³⁹ Temeljem podataka dostupnih u svezi uporabe LOF obrasca, prosječni iznos nagrade za spašavanje iznosi oko 10-15% spašenog fonda, vidi više: the Lloyd's Agency Department web portal, *Salvage Arbitration Branch section*, www.lloyds.com, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

⁴⁰ Predviđena je mogućnost naknade troškova za iznos koji prelazi iznos nagrade za spašavanje te dodatni poticaj od 30% do 100% uvećanja iznosa troškova usluge spašavanja u slučaju uspjeha u sprječavanju odnosno smanjenju štete okolišu.

Konvencije, spašavatelju pruža mogućnost naknade bez obzira na koristan ishod spašavanja, pod uvjetom da je spašavatelj poduzeo radnje s ciljem sprječavanja ili smanjenja štete na morskom okolišu.⁴¹ Takvim konvencijskim rješenjem prepoznata je ustaljena praksa ugovaranja spašavanja. LOF obrazac iz 1980. godine uvodi instrument tzv. *zaštitne mreže* (eng. "safety net"), čime se kroz privatno-pravnu ugovornu klauzulu pokušalo razriješiti problematiku spašavanja brodova s malom mogućnosti pozitivnog ishoda u smislu spašavanja cijele ili dijela ugrožene imovine.⁴² Na taj se način, između ostaloga, pokušala i otkloniti mogućnost nastavljanja loše prakse napuštenih plovila koja prijete morskom okolišu, kao što je to bio slučaj s brodovima *Atlantic Empress* i *Torrey Canyon*.⁴³ Prilikom pripremanja nacрта nove Konvencije, prepoznati su pozitivni učinci takve ugovorne klauzule u praksi, te je princip zaštitne mreže prihvaćen i proširen kako bi zadovoljio potrebe efektivne zaštite morskog okoliša.⁴⁴ Kasniji obrasci LOF ugovora, ali i drugih, u praksi često korištenih standardnih obrazaca ugovora o spašavanju, u potpunosti prihvaćaju model ustrojen kroz Konvenciju.⁴⁵

3.2 Privatno-pravni model plaćanja usluge spašavanja

U novije se vrijeme, međutim, pokazalo kako model posebne naknade usvojen u Konvenciji u potpunosti ne zadovoljava očekivanja spašavatelja koji ukazuju na prostornu ograničenost važenja članka 14. Konvencije, problematično tumačenje pravične tarife (u predmetu *Nagasaki Spirit*⁴⁶ tadašnji Dom lordova ustvrdio je kako troškovi sukladno članku 14. Konvencije ne uključuju element dobiti) te neprecizno određivanje visine posebne naknade. Kao alternativu, spašavatelji u suradnji

⁴¹ Vidi više o posebnoj naknadi: D. Aberdein, *Marine Salvage and the Environment: New Zealand and the 1989 Salvage Convention*, Austl. & N.Z. Mar. L.J. 10 (1994) 35, na 35. *et seq.*

⁴² Vidi više o institutu tzv. zaštitne mreže: C. Redgwell, *The greening of salvage Law*, Marine Policy 14 (1990) 142, na 147. *et seq.*

⁴³ Vidi više: Mudrić, op.cit. bilj. 32, na 474.-475., i, M. Lacey, *Looking back, looking forward*, P&I International 17, No. 7 (2003) 13, na 13.-15.

⁴⁴ Vidi više: *Submission by the United States*, Document LEG/CONF.7/22, Consideration of the Draft Convention on Salvage, u: F. Berlingieri (ur.), *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989* (Antwerpen: CMI, 2003); Govor nizozemskog predstavnika, u: *International Conference on Salvage Convention, 1989*, Document LEG/CONF.7/VR.7, W/1420e/ep, unpublished, dostupno u: International Maritime Organization's Library, na 5. *et seq.*; Govor ISU predstavnika, u: *International Conference on Salvage Convention, 1989*, Document LEG/CONF.7/VR.151, W/1609e/HB, unpublished, dostupno u: International Maritime Organization's Library, na 4.-5. *et seq.*; i, Govor ISU predstavnika, u: *International Conference on Salvage Convention, 1989*, Document LEG/CONF.7/VR.153, W/1611e/ap, unpublished, dostupno u: International Maritime Organization's Library, na 1. *et seq.*

⁴⁵ Vidi više: M. Allen, *The International Convention on Salvage and LOF 1990*, J. Mar. L. & Com. 22 (1991) 119, na 120. *et seq.*

⁴⁶ *Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation Co. Ltd. (The Nagasaki Spirit)* [1997] 1 Lloyd's Rep. 323. Vidi više o predmetu: A. Gilligan, *Nagasaki Spirit: A recent Decision Affecting Marine Salvage and Environmental Concerns*, Tul. Mar. L.J. 22 (1997-1998) 619, na 619. *et seq.*

s Lloyd's osigurateljima i *Protecting & Indemnity* klubovima (u daljnjem tekstu: P&I klubovi) osmišljavaju novu ugovornu klauzulu, SCOPIC klauzulu.⁴⁷ Pod uvjetom da je SCOPIC klauzula uvrštena u ugovor o spašavanju te da se spašavatelj na istu pozove, učinci klauzule na ugovor o spašavanju, sukladno članku 6. stavku 1. Konvencije, kojim se strankama ugovora o spašavanju dopušta odstupiti od onih pravila Konvencije koja nisu kogentna, očituju se u slijedećim čimbenicima: isključuje se iz primjene članak 14. Konvencije, plaćanje usluge spašavanja vrši se u skladu s prethodno dogovorenom tarifom i fiksnim bonusom od 25%, te spašavatelj nije dužan pružiti dokaze o postojanju prijetnje po morski okoliš. Naknadu za SCOPIC pokriva P&I klubovi. Dok je uporaba SCOPIC klauzule u razdoblju od 1999. do 2007. godine bila relativno skromna (183 slučaja),⁴⁸ noviji podaci (ukupno 260 slučajeva zaključno s 2013. godinom, što čini 22% od ukupno 1172 LOF ugovorenih operacija spašavanja u razdoblju od 2000. do 2013. godine⁴⁹) ukazuju na sve učestaliju uporabu iste, što dodatno potvrđuje tvrdnju kako je SCOPIC model naplate prihvaćen i učestalo korišten u praksi.

3.3. Spašavanje od odgovornosti

Tijekom rasprava koje su prethodile usvajanju Konvencije, jedna od tema kojoj je posvećena puna pozornost bila je usmjerena na razmatranje pozitivnih učinaka spašavanja po pitanju odgovornosti spašavane osobe za naknadu štete koju trpe treće osobe.⁵⁰ Tzv. *spašavanje od odgovornosti* (eng. "*liability salvage*") podrazumijeva pristup vrednovanja spašavanja po kojem se spašavatelju, uz standardnu naknadu za uspješno pruženu uslugu spašavanja, priznaje pravo na dodatnu naknadu u svezi otklanjanja predstojeće odgovornosti spašavanoga za naknadu štete trećim osobama. Tipični primjeri koji su se navodili prilikom razmatranja mogućnosti uvrštavanja koncepta spašavanja od odgovornosti u konvencijski pravni okvir uklju-

⁴⁷ Vidi više o SCOPIC klauzuli: E. Gold, *Gard Handbook on P&I Insurance* (Arendal: Gard, 5th ed., 2002), na 192.-194., i, L. Chen, *Recent Developments in the Law of Salvage of the Marine Environment*, Int'l J. Marine & Coastal L. 16 (2001) 686, na 686. *et seq.*

⁴⁸ Vidi više: The International Salvage Union web portal, www.marine-salvage.com, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine. Također vidi: S. Hetherington, D. Chami, *Report on Discussions and Decisions related to the 1989 Salvage Convention*, CMI Yearbook 2013, Beijing II, Documents of the Conference, na 230.-231., i, B. Browne, *Trends and Developments in Salvage Law and Practice*, Lloyd's Maritime Academy Seminar on Salvage Law and Practice, 14-15 December 2009, London, Conference material, nije numerirano.

⁴⁹ Vidi više: Browne, *id.*, i, Salvage Arbitration Branch section, www.lloyds.com, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

⁵⁰ Vidi više: E.C. Selvig, *Report on the Revision of the Law of Salvage*, u: Berlingieri, *op.cit.*, Annex 4, na 25. *et seq.*, i, *Report by the Chairman of the International Sub-Committee*, Document Salvage 5/IV-80, u: Berlingieri, *op.cit.*, na 109. Također vidi: B. Makins, P. McQueen, B. White, *Salvage and the Environment*, Austl. & N.Z. Mar. L.J. 4 (1987) 3, na 7.-8., i, H.J. Enge, *Ölverschmutzung der Meere und Versicherung*, VersR 9 (1981) 207, na 207.-209.

čuju blokiranje pristupa luci, štetu na imovini i interesima trećih osoba, otklanjanje podrtina i sl. U skladu s predloženim načelom, izloženost brodovlasnika, broдача i drugih subjekata odgovornosti prema trećima postaje zaseban objekt spašavanja te potražuje zasebnu metodu naknade, poglavito ako je riječ o situacijama kada se sprječavanjem nastupa odgovornosti za naknadu štete trećim osobama otklanjaju potencijalno visoki novčani iznosi naknade štete.

Koncept spašavanja od odgovornosti, kako je predložen tijekom rada na tekstu nove Konvencije, nije naišao na odobravanje dionika rasprave. Učestali prigovor na potencijalno prihvaćanje predloženog modela naknade upozorava kako, uz iznimku izrazito uzročno-posljedično jasnih slučajeva,⁵¹ u principu nije moguće jasno razlučiti visinu potraživanja iz razloga što je teško izračunati i odrediti štetu koja nije nastupila⁵² te odgovornost koja nije ostvarena,⁵³ uz istovremenu opasku kako je upitno u kojoj je mjeri moguće prepoznati i pravno legitimirati sve osobe koje osjećaju pozitivne učinke spašavanja od odgovornosti.⁵⁴ Slijedom navedenoga, koncept spašavanja od odgovornosti nije usvojen, već je prihvaćeno kompromisno rješenje poznato kao tzv. *Montrealški sporazum*,⁵⁵ temeljem kojeg P&I klubovi pružaju osiguranje troškova po osnovi posebne naknade, a kasko i kargo osiguratelji nastavljaju osiguravati troškove po osnovi nagrade za spašavanje (potonji nisu pokazivali spremnost snositi troškove spašavanja od odgovornosti). Spremnost osiguratelja na sudjelovanje u snošenju troškova naknade potvrdila je čvrstu nakanu svih zainte-

⁵¹ Vidi više: Lloyd's, LOF Digest (London: Salvage Arbitration Branch, 2001), na 164. Riječ je o arbitražnom slučaju gdje se razmatrala korist sprječavanja sudara. Više o tom konceptu vidi: predmet *Whippingham*, *infra* 4.3).

⁵² Vidi više: S.F. Friedell, *Salvage and the Public Interest*, *Cardozo L. Rev.* 4 (1983) 431, na 435. i J. Hare, *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa* (Kenwyn: Juta, 2nd ed., 2009), na 316.

⁵³ Vidi više: *International Conference on Salvage Convention, 1989*, Document LEG/CONF.7/VR.58, W/1498e/d1, unpublished, dostupno u: International Maritime Organization's Library, na 2.

⁵⁴ Vincenzini navodi jednu talijansku arbitražnu odluku gdje je koncept spašavanja od odgovornosti uzet u razmatranje (*Arbitral Award 26 November 1982*), vidi više: E. Vincenzini, *International Salvage Law* (London: Lloyd's of London Press, 1992), na 118.-122.

⁵⁵ Vidi više: B. Nielsen, *The Montreal Draft Salvage Convention*, *CMI Newsletter Winter (1985)* 1, na 2.; B. Nielsen, *The Montreal Draft Convention – text*, *CMI Newsletter Winter (1987)* 1, na 1.-9.; G. Darling, *The Montreal Compromise – How Court or Arbitrators will Apply the Formula*, u: *Lloyd's, Salvage: The 1989 Convention Conference Papers* (London: Lloyd's of London Press, 1990), 93, na 93.; B. Nielsen, *Statement by Mr. Bent Nielsen, representative of the CMI, on the CMI Draft Convention*, u: Berlingieri, *op.cit.*, na 323 *et seq.*; D. O'May, *Lloyd's Form and the Montreal Convention*, *Tul. L. Rev.* 57 (1982-1983) 1412, na 1412., *et seq.*, i B. Nielsen, Document LEG 52/4, Comité Maritime International report to the International Maritime Organization – IMO on the draft international convention on salvage approved by the XXXII International Conference of the CMI held in Montreal, May 1981 and designed to replace the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea made in Brussels on 23 September 1910, 6 April 1984, u: Berlingieri, *op.cit.*, – *The Nielsen Report – Annex 2*, na 33. *et seq.* Također vidi kritiku usvojenog kompromisa: *Federal Republic of Germany*, Document LEG/CONF.7/10, Consideration of the Draft Convention on Salvage – Observations by the Government of the Federal Republic of Germany, u: Berlingieri, *op.cit.*

resiranih dionika da osiguraju što kvalitetniji pravni i financijski okvir zaštite morskog okoliša.⁵⁶

3.4. Ekološka nagrada

Kako tzv. *ekološke usluge spašavanja* (eng. "environmental salvage services")⁵⁷ – sve radnje poduzete s namjerom sprječavanja ili smanjenja štete na morskom okolišu – postaju sve učestalije u praksi, s vremenom se kod dijela članova udruženja ISU javila potreba obnavljanja nastojanja da se relevantne dionike upozori na problematiku spašavanja od odgovornosti, s posebnim naglaskom na potencijalnu odgovornost za naknadu štete koja nastupa u slučajevima onečišćenja morskog okoliša.⁵⁸

A) Zaštita morskog okoliša

i) Dužna pažnja

Korisno je istaknuti kako Konvencija stavlja bitan naglasak na zaštitu morskog okoliša, čime prijedlog udruženja ISU poprima dodatnu težinu. Konvencija u članku 8. stavku 1. točka (a) predviđa posebnu dužnost spašavatelja da tijekom pružanja usluge spašavanja uloži dužnu pažnju (eng. "due care"). Neki su dionici usuglašavanja teksta nove Konvencije upozoravali kako nije nužno u tekst Konvencije uvrstiti normu koja propisuje standard pažnje potreban prilikom pružanja usluge spašavanja iz razloga što većina modernih pravnih sustava prepoznaje i propisuje dužnost skrbi o tuđoj imovini i interesima kao opće pravno načelo, poglavito ako je riječ o pružanju profesionalnih usluga. Prethodna Konvencija iz 1910. godine ne poznaje takvu odredbu, što nije spriječilo europske i američke sudove u razdoblju do stupanja nove Konvencije na snagu primjenjivati opće pravne principe i načela prisutna u domaćem zakonodavstvu, čime se prethodno opisani stav potvrđuje kroz dotadašnju praksu.⁵⁹ No, većina dionika rasprave smatrala je kako je potrebno jasno naznačiti i normirati prava i obveze stranaka u odnosu spašavanja (po ugovornoj i izvanugovornoj osnovi).

Nastavno na prethodnu odredbu, Konvencija posebno vrednuje situacije u kojima spašavatelji poduzimaju radnje usmjerene na sprječavanje ili smanjenje štete

⁵⁶ Vidi više: P. Coulthard, *A New Cure for Salvors? – A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the C.M.I. Draft Salvage Convention*, 14 *Journal of Maritime Law and Commerce* 45-67 (1983).

⁵⁷ Vidi više: T.L. Nummey, *Environmental Salvage Law in the Age of the Tanker*, *Fordham Envtl. L. Rev.* 20 (2009) 267, na 290.-296.; N. Malashkina, *Law Reform in the International Regime of Salvage*, *The Insurance Perspective* (Lund: Lund University, 2010), i, B.F. Binney, *Protecting the Environment with Salvage Law Risks, Rewards, and the 1989 Salvage Convention*, *Wash. L. Rev.* 65 (1990) 639, na 643. *et seq.*

⁵⁸ Vidi više: International Salvage Union, *Marine Salvage: Reinforcing Pollution Defence in EU Waters* (London, International Salvage Union, 2006), dostupno na: International Salvage Union web portal, www.marine-salvage.com, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

⁵⁹ Vidi više: J. Villeneau, *Répertoire Pratique de l'Assistance* (Paris: Librairie Générale, 1952), na 133. *et seq.*

na morskom okolišu. Prije svega, Konvencija u članku 8. stavku 1. točka (b) predviđa posebnu obvezu ulaganja dužne pažnje prilikom pružanja ekoloških usluga, pri čemu, za razliku od prethodne točke istog stavka, u kojoj se propisuje dužnost ulaganja dužne pažnje prilikom pružanja usluge spašavanja u širem smislu, a što je podložno ugovornim izmjenama i dopunama stranaka (članak 6. stavak 1. Konvencije), Konvencija, temeljem članka 6. stavka 3., izričito navodi kako su odredbe Konvencije koje se tiču zaštite morskog okoliša kognitivne naravi. Na taj način se u bitnom ograničava pravo stranaka na zasebno, ugovorno uređenje odnosa iz spašavanja u onom segmentu koji se tiče zaštite morskog okoliša (stranke u ugovornim odredbama ne mogu isključiti primjenu onih konvencijskih odredbi koje su kognitivne), ali ujedno i dodatno potvrđuje namjera zainteresiranih dionika da pruže što kvalitetniji pravni okvir zaštite morskog okoliša.

Korisno je pritom upozoriti na činjenicu kako danas većina profesionalnih spašavatelja redovito koristi standardne obrasce ugovora o spašavanju, koji predviđaju veći standard pažnje od onog prisutnog u tekstu Konvencije, te se samostalno obvezuju na (viši standard) dužnost ulaganja svih potrebnih sredstava i svih raspoloživih znanja i iskustava (eng. "*best endeavours*") kako bi s uspjehom izvršili uslugu spašavanja, odnosno, s uspjehom zaštitili morski okoliš. Time profesionalna industrija spašavanja potvrđuje i podupire namjeru donositelja Konvencije da se omogućiti kvalitetnija zaštita morskog okoliša, prihvaća povećani opseg odgovornosti u slučajevima neizvršavanja ili nekvalitetnog izvršavanja dogovorene usluge (ako je riječ o obvezi urednog pružanja usluge, eng. "*obligation of means*", odnosno, "*obligation of conduct*"), te prihvaća dodatnu ulogu bitnog dionika u zaštiti morskog okoliša. Iako je tijekom rasprava koje su prethodile usvajanju teksta nove Konvencije bilo prijedloga da se standard prisutan u Konvenciji izjednači s onim koji je već bio prisutan u standardnim ugovorima o spašavanju (LOF obrazac iz 1908. godine po prvi puta uvodi standard "*best endeavours*"⁶⁰), većina sudionika rasprave smatrala je kako bi se time stvorila nepotrebna pravna nesigurnost prilikom razmatranja kvalitete usluge koju pružaju neprofesionalni spašavatelji, odnosno, usluge koja se pruža po izvanugovornoj osnovi.⁶¹

ii) *Pravne sankcije*

Konvencija u članku 18. navodi pravne sankcije raspoložive, između ostaloga, u slučaju kršenja dužne pažnje prilikom pružanja usluge spašavanja, pri čemu konvencijsko rješenje kao krajnju sankciju navodi gubitak ukupnog iznosa nagrade za spa-

⁶⁰ Primjerak obrasca ugovora LOF 1908 zaprimljen od g. Mike Lacey, Glavnog tajnika udruženja ISU, e-mail korespondencija, 17. kolovoza 2012. godine. Više o razlikovanju standarda dužne pažnje i dužnosti ulaganja svih potrebnih sredstava i svih raspoloživih znanja i iskustava, vidi: Mudrić, op.cit. bilj. 32, na 170.-175.

⁶¹ Vidi više: Mudrić, *ibid.*, na 68.-70.

šavanje koju bi spašavatelj zaslužio da je uredno izvršio pruženu uslugu spašavanja. Slično tome, po pitanju pružanja ekoloških usluga, Konvencija u članku 14. stavku 5. predviđa iste vrste sankcija u slučaju propusta ulaganja dužne pažnje prilikom pružanja ekoloških usluga. Za razliku od članka 18. Konvencije, u svezi kojeg postoje relevantne sudske odluke (primjerice, predmeti *Tojo Maru*⁶² i *Noah's Ark*⁶³), gdje su došućene pravne sankcije predvidjele gubitak ukupnog iznosa nagrade za spašavanje te omogućile oštećenim osobama (spašavane osobe) potraživanje daljnje štete (iznos štete koji prelazi iznos nagrade za spašavanje koju bi spašavatelj zaslužio da je uredno izvršio pruženu uslugu spašavanja), koja je posljedica nekvalitetno pružene usluge spašavanja (koncept tzv. *dodatnih šteta* koje proizlaze iz nekvalitetno pružene usluge spašavanja, eng. "*affirmative damages*"), sudska praksa ne poznaje slučajeve kada se ista metoda proširenih sankcija primijenila u slučajevima nekvalitetnog pružanja usluge ekološkog spašavanja. Kako je temeljna ideja prihvaćanja koncepta posebne naknade u tekstu Konvencije bila usmjerena na omogućavanje svih raspoloživih metoda i poticaja zaštite morskog okoliša, dopuštanje prava na potraživanje dodatne štete bilo bi kontradiktorno svrsi instituta posebne naknade. Sukladno takvom shvaćanju, opravdano je raspravljati o pitanju prvenstva dužnosti urednog izvršavanja ekoloških usluga pred dužnosti izvršavanja usluge spašavanja, a što se dodatno naglašava kroz prethodno navedeni članak 6. stavak 3. Konvencije.⁶⁴

B) Prijedlog udruženja ISU

Jedna od predloženih mjera udruženja ISU kojom se namjeravalo nadopuniti međunarodni sustav regulacije spašavanja jest uvođenje posebne kategorije nagrade za spašavanje, ekološke nagrade.⁶⁵ Sukladno navedenom prijedlogu, ekološka nagrada postala bi posebna vrsta nagrade za spašavanje, te bi na nju pravo ostvarivali oni spašavatelji koji tijekom izvođenja ekoloških usluga spašavanja s ciljem sprječavanja ili smanjenja prijetnje za morski okoliš, uspješno odrade preuzetu zadaću te pritom otklone potencijalno izlaganje spašavane osobe odgovornosti za naknadu

⁶² *Owners of the Motor Vessel Tojo Maru v. N.V. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru)*, [1972] A.C. 242.

⁶³ *The Noah's Ark v. Bentley & Felton Corp.*, 292 F.2d 437, C.A.Fla.1961 (5th Cir. 1963), 322 F.2d 3, 1964 A.M.C. 59

⁶⁴ Vidi više o pitanju prvenstva ekološke usluge spašavanja pred uslugom spašavanja u širem smislu: M. Mudrić, *Whether the duty to protect the marine environment takes precedence over the general duty to protect the imperiled object of salvage: Article 8 of the 1989 Salvage Convention*, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 18, issue 5 (2012).

⁶⁵ Vidi više: International Salvage Union, *ISU Policy Paper 2 – Rewards for Environmental Salvage International Salvage Union* (London: ISU, 2007); T. Busch, *Fair Reward for Protecting the Environment – the Salvor's Perspective*, CMI Buenos Aires 2010 Colloquium, 24-27 October 2010, Buenos Aires, Conference material, nije numerirano; i J. Timmermans, *The future of Lloyd's Form, from the salvors' perspective*, ITS Conference, 28-30 May 2008, Singapore, Conference material, nije numerirano.

štete koju trpe treće osobe.⁶⁶ Sukladno tome, može se zaključiti kako se koncept ekološke nagrade u svojoj biti oslanja na koncept spašavanja od odgovornosti, pri čemu je ekološka nagrada užeg karaktera, kako po pitanju određivanja uvjeta koji moraju biti ispunjeni kako bi spašavatelj ostvario pravo potraživanja iste (zaštita morskog okoliša), tako i po pitanju određivanja osoba koje uživaju određene prednosti iz takve operacije te time snose i određenu odgovornost prema spašavatelju.

i) Izmjene i dopune članka 13. Konvencije

Kako bi se usluga spašavanja usmjerena na ekološke aktivnosti pojmovno izdvojila od ostalih aktivnosti koje čine uslugu spašavanja izravno ugrožene imovine u širem smislu, udruženje ISU predložilo je brisanje kriterija prisutnog u članku 13. stavku 1. točka (b) Konvencije koji se odnosi na vještine i napore spašavatelja prilikom sprječavanja ili smanjenja štete na morskom okolišu. Nastavno na tu izmjenju, udruženje ISU dodatno je predložilo novi stavak istog članka u kojem se sadržajno ponavlja intencija brisanja navedene odredbe.⁶⁷ Neovisno o naknadnom uvrštavanju navedenog stavka, brisanje prethodno navedene odredbe (članak 13. stavak 1. točka (b) Konvencije) otvara mogućnost odvojenog normiranja vrednovanja ekološke usluge spašavanja u zasebnom pravnom okviru posebne vrste nagrade.

Daljnja bitna novina koja se očituje u prijedlogu udruženja ISU jest predlaganje nove točke (j) u članku 13. stavku 1. Konvencije, kojom se izričito navodi kako će se za potrebe izračuna nagrade za spašavanje u skladu s tim člankom, između ostaloga, razmotriti i nagrada izračunata u skladu s izmijenjenim i dopunjenim člankom 14. Konvencije.⁶⁸ Za razliku od postojećeg pravnog okvira Konvencije kojim se naknada temeljem članka 14. Konvencije (posebna naknada) dopušta isključivo pod uvjetima kada i u kojem iznosu posebna naknada prelazi iznos nagrade za spašavanje izračunate temeljem članka 13. Konvencije, udruženje ISU predložilo je bitnu konceptualnu izmjenju međunarodnog režima spašavanja po kojoj je moguće istovremeno potraživati punu naknadu temeljem izmijenjenog i dopunjenog članka 13. Konvencije, te punu naknadu temeljem izmijenjenog i dopunjenog članka 14. Konvencije.⁶⁹ Iako se u prijedlogu udruženja ISU navodi kako predložena točka (j) članka 13. stavka 1. Konvencije služi samo kao dodatno pojašnjenje ciljanih izmjena

⁶⁶ Vidi više: A. Witte, *Concurrent Legal & Liability Workshop*, IUMI Annul Conference, 14-17 September 2008, Vancouver, Conference material, nije numerirano.

⁶⁷ Tekst predloženog stavka glasi: "13.4 For the avoidance of doubt no account shall be taken under this article of the skill and efforts of the salvor in preventing or minimising damage to the environment." Vidi više: International Salvage Union, *Position Paper on the 1989 Salvage Convention*, na 6., dostupno na: International Salvage Union web portal, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

⁶⁸ Tekst predloženog stavka glasi: "(j) Any reward under the revised Article 14.", vidi više: International Salvage Union, *id.*

⁶⁹ Vidi više: *infra* 3.4.B)ii).

i dopuna, nejasno je u kojoj mjeri kriterij postojanja osnove za potraživanje ekološke nagrade može poslužiti sudu odnosno arbitražnom sudištu za izračun nagrade za spašavanje. Pravna nesigurnost koja proizlazi iz nejasno formulirane predložene odredbe dodatno je otežana činjenicom kako ekološka nagrada, temeljem izmijenjenog i dopunjenog članka 14. Konvencije, pretpostavlja zasebni temelj izračuna kojim se u cijelosti iscrpljuju sve aktivnosti ekološke naravi te svi beneficiji proizašli iz tako pružene usluge. Krajnje je neopravdano prihvatiti tezu po kojoj se koristan ishod ekološke usluge spašavanja, temelj kojeg je izračunata ekološka nagrada, ponovno uzima u razmatranje prilikom izračuna nagrade za spašavanje, a da se pritom izričito otklonilo mogućnost razmatranja kvalitete pružene ekološke usluge spašavanja prilikom izračuna nagrade za spašavanje. Za razliku od postojećeg konvencijskog rješenja po kojem se vještina i naponi spašavatelja usmjereni na sprječavanje ili smanjenje štete morskom okolišu razmatraju prilikom određivanja visine nagrade za spašavanje, osnovni cilj prijedloga udruženja ISU jest upravo takvu vrstu aktivnosti izdvojiti iz sustava izračuna nagrade za spašavanje te ju uobličiti kroz zaseban temelj potraživanja naknade za spašavanje. Vjerojatnije objašnjenje predloženog stavka počiva na premisi kako je u ovom slučaju riječ o "negativnom" kriteriju koji ima za svrhu podsjetiti suca, odnosno arbitra kako prilikom izračuna nagrade za spašavanje ne smije uključivati koristan rezultat koji izravno proizlazi iz pružene ekološke usluge. Moguće je također prihvatiti tezu kako navedeni stavak služi kao podsjetnik relevantnom forumu zaduženom za izračun visine nagrade za spašavanje kako postoje osnove za izračun ekološke nagrade, a što može utjecati na eventualno proporcionalno smanjenje (ili povišenje) nagrade za spašavanje. Takva teza, međutim, otvara čitav niz pitanja i nejasnoća, jer nisu predstavljeni jasni kriteriji po kojima bi se odmjeravao prethodno opisani utjecaj.

ii) Izmjene i dopune članka 14. Konvencije

a) Dokidanje instituta posebne naknade

U svezi članka 14. Konvencije, prijedlog udruženja ISU u bitnome, iz teksta Konvencije, uklanja odredbe o posebnoj naknadi (prijedlog udruženja ISU zadržava meritum odredbi članka 14. stavka 5. i članka 14. stavka 6. Konvencije), čime posebna naknada prestaje biti priznati konvencijski model plaćanja usluge spašavanja. Umjesto posebne naknade, prijedlog ISU predviđa pravo spašavatelja potraživati ekološku nagradu u slučajevima kada, neovisno o uspjehu (isto kao i kod instituta posebne naknade, koristan rezultat nije presudan faktor za priznavanje prava na potraživanje naknade), pruži ekološku uslugu spašavanja brodu koji samostalno, odnosno s obzirom na pogonsko gorivo ili teret koji se tim brodom prevozi, predstavlja opasnost nastanka štete na morskom okolišu, s ciljem sprječavanja ili smanjenja takve štete. Kao što je prethodno naznačeno, takvo pravo spašavatelja stoji

samostalno u odnosu na pravo (istog) spašavatelja potraživati nagradu za spašavanje (sukladno izmijenjenom i dopunjenom članku 13. Konvencije), pri čemu valja naglasiti kako oba potraživanja proizlaze iz iste operacije spašavanja te se međusobno ne isključuju, s obzirom na različitu pravnu osnovu nastanka prava na potraživanje jedne, odnosno druge vrste naknade. Pritom se u tekstu prijedloga naglašava kako će se izračun ekološke nagrade utvrđivati posebno vodeći računa o potrebi poticaja sprječavanja ili smanjenja štete na morskome okolišu, te uzimajući u razmatranje precizirane kriterije (po uzoru na kriterije relevantne za izračun nagrade za spašavanje).⁷⁰ Postojanje kriterija, ali i naglašavanje javne politike poticanja pružanja usluge spašavanja (eng. *"public policy of encouraging salvage services"*),⁷¹ ukazuje na namjeru predlagачa da se konvencijskim rješenjem zaobiđe sudska praksa u skladu s kojom troškovi spašavatelja u smislu članka 14. Konvencije (posebna naknada) ne uključuju element dobiti.⁷²

b) Kriteriji za izračun ekološke nagrade

Sukladno tome, izračun ekološke nagrade nije ograničen stvarno učinjenim troškovima spašavatelja, već ovisi o diskrecijskoj ocijeni suda odnosno arbitražnog sudišta, pri čemu se vodi računa o poticanju spašavanja i predviđenim kriterijima za izračun ekološke nagrade. Predloženom izmijenjenom i dopunjenom točkom (a) članka 14. stavka 1. Konvencije izričito se predviđa kako će se za potrebe izračuna ekološke nagrade uzeti u razmatranje i nagrada izračunata u skladu s izmijenjenim i dopunjenim člankom 13. Konvencije (nagrada za spašavanje).⁷³ Kao i po pitanju izmijenjene i dopunjene točke (j) članka 13. stavka 1. Konvencije,⁷⁴ i u ovom je slučaju nejasno na koji način ta odredba utječe na izračun ekološke nagrade, s obzirom da je riječ o dvije različite osnove izračuna naknade za spašavanje. Stoga se, isto kao i slučaju prethodno navedene točke, pretpostavlja kako je riječ o "negativnom" kriteriju koji ima za svrhu podsjetiti suca odnosno arbitra kako prilikom izračuna ekološke nagrade ne smije uključivati koristan rezultat koji proizlazi iz pružene usluge spašavanja izravno ugrožene imovine u širem smislu. Nadalje se kroz prijedlog udruženja ISU (izmijenjena i dopunjena točka (b) članka 14. stavka 1.

⁷⁰ Tekst predloženog stavka glasi: "14.1. *If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself, or its bunkers or its cargo, threatened damage to the environment he shall also be entitled to an environmental award, in addition to the reward to which he may be entitled under Article 13. The environmental award shall be fixed with a view to encouraging the prevention and minimisation of damage to the environment whilst carrying out salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below.*" Vidi više: International Salvage Union, op.cit.

⁷¹ Vidi više o javnoj politici poticanja pružanja usluge spašavanja: Mudrić, op.cit. bilj. 32, na 35.-36.

⁷² Vidi više: predmet *Nagasaki Spirit*, supra 3.2.

⁷³ Tekst predloženog stavka glasi: "(a) *any reward made under the revised Article 13*", vidi više: International Salvage Union, op.cit.

⁷⁴ Vidi više: supra 3.4.B)i).

Konvencije) predviđa uporaba istih kriterija prisutnih u izmijenjenom i dopunjenom članku 13. stavku 1. Konvencije. Konačno, u izmijenjenoj i dopunjenoj točki (c) članka 14. stavka 1. Konvencije, uvrštava se odredba o razini uspješnosti spašavatelja prilikom sprječavanja ili smanjenja štete na morskom okolišu.⁷⁵ Pritom udruženje ISU naglašava kako predložena izmijenjena i dopunjena točka (c) članka 14. stavka 1. Konvencije ne predstavlja puko mjerilo uspjeha kod sprječavanja ili smanjenja štete na morskom okolišu (primjerice, u cijelosti ili djelomično sprječavanje istjecanja pogonskog goriva u morski okoliš), već se njome razmatra utjecaj postignutog uspjeha u kontekstu potencijalne odgovornosti spašavane osobe za naknadu štete trećim osobama (primjerice, je li opasnost nastanka štete morskom okolišu prijetila u području prostornog važenja relevantne međunarodne konvencije koja propisuje odgovornost vlasnika broda).⁷⁶ Iznimno, u slučaju da ekološka usluga ne postigne željeni rezultat, te se njome ne uspije spriječiti ili smanjiti šteta na morskom okolišu, spašavatelju ima pripasti naknada stvarnih troškova, kako je predviđeno i u trenutno pravno važećem rješenju Konvencije (članak 14. stavak 1. Konvencije).

Konačno, izmijenjeni i dopunjeni članak 14. stavak 3. Konvencije predviđa uspostavu pomorskog privilegija u svezi potraživanja ekološke nagrade. Predloženi stavak navodi kako će plaćanje ekološke nagrade imati prvenstvo pred ostalim tražbinama koje nastupaju kao posljedica štete koju trpe treće osobe i za koje brodar odgovara. Predloženo rješenje predstavlja još jedan novitet u odnosu na postojeće pravno stanje (privilegirana tražbina nije predviđena za institut posebne naknade).

iii) Ograničenje odgovornosti spašavane osobe

Po pitanju odgovornosti za plaćanje ekološke nagrade, isto kao i u slučaju posebne nagrade, predviđena je odgovornost brodara (brodovlasnika) odnosno njegovog osiguratelja (izmijenjeni i dopunjeni članak 14. stavak 4. Konvencije). Prijedlog udruženja ISU u izmijenjenom i dopunjenom članku 14. stavku 2. Konvencije predviđa posebne iznose ograničenja odgovornosti za plaćanje ekološke nagrade (u što nisu uključeni pravni i drugi relevantni troškovi) te gornju (maksimalnu) granicu ograničenja odgovornosti. Za brodove do 20.000 bruto tona (izmijenjeni i dopunjeni članak 14. stavak 2. točka (a) Konvencije) predviđa se neprecizirani iznos "x" pomnoženo s posebnim pravima vučenja (u daljnjem tekstu: PPV). Za brodove iznad 20.000 bruto tona (izmijenjeni i dopunjeni članak 14. stavak 2. točka (b) Konvencije) predviđa se neprecizirani iznos "x" pomnoženo s PPV, zbrojeno s nepreciziranim iznosom "y" pomnoženo s PPV za svaku narednu bruto tonu broda. Pritom takav iznos neće prijeći gornju granicu ograničenja odgovornosti postavljenu na nepreci-

⁷⁵ Tekst predloženog stavka glasi: "(c) *the extent to which the salvor has prevented or minimised damage to the environment and the resultant benefit conferred*", vidi više: International Salvage Union, op.cit.

⁷⁶ Arg. očitovanje udruženja ISU, vidi više: International Salvage Union, *id.*

zirani iznos "z" pomnoženo s PPV. Udruženje ISU u samom prijedlogu nije iznijelo konkretne iznose, smatrajući kako je to tema za daljnju raspravu.

Pretpostavlja se kako su posebna pravila o pravu brodar (brodovlasnika) odnosno njegovog osiguratelja na ograničenje odgovornosti za snošenje troškova ekološke nagrade propisana imajući na umu potencijalno visoke novčane iznose odgovornosti spašavane osobe za naknadu štete trećim osobama, čime se pretpostavlja i potencijalno visoki iznos ekološke nagrade. Uvođenjem instituta ograničenja odgovornosti, brodar (brodovlasnik) unaprijed može predvidjeti krajnji iznos potencijalne izloženosti obvezi snošenja troškova ekološke nagrade te, sukladno tome, pribaviti adekvatno osiguranje (od odgovornosti).

iv) Nejasnoće vezane uz pravo potraživanja ekološke nagrade

U prijedlogu udruženja ISU nije precizno pojašnjeno što točno predstavlja spašeni fond kod izračuna ekološke nagrade i na koji način se isti utvrđuje. Kao što je prethodno navedeno, spašeni fond kod izračuna nagrade za spašavanje predstavlja vrijednost spašene imovine u trenutku kada je operacija spašavanja završena, pri čemu nagrada za spašavanje ne može biti viša od vrijednosti spašenog fonda (članak 13. stavak 2. i stavak 3. Konvencije). Kod instituta posebne naknade, pojam spašenog fonda zamjenjuje iznos troškova spašavatelja koji predstavlja vrijednost koja se spašavatelju nadoknađuje, ako i u kojem iznosi prelazi iznos utvrđen kao nagrada za spašavanje, uvećana za 30% odnosno 100% ovisno o razini uspješnosti pružene usluge. Za razliku od trenutnog pravnog okvira Konvencije, koji pravila o opsegu iznosa nagrade za spašavanje i posebne naknade temelji na vrijednostima koje se u većini slučajeva mogu prikazati (odnosno procijeniti) kroz jasnu novčanu protuvrijednost (vrijednost spašenog broda, vrijednost spašenog tereta, troškovi spašavatelja i sl.), koncept ekološke nagrade predviđa drugačiji modalitet izračuna visine naknade koja pripada spašavatelju. Prepoznajući činjenicu kako je u većini slučajeva teško unaprijed predvidjeti koliki bi bio opseg stvarne štete koja bi vjerojatno nastupila u izostanku uspješno pružene ekološke usluge spašavanja, pretpostavlja se kako je udruženje ISU nastojalo naznačenu faktičku poteškoću prevladati putem uvođenja zasebne pravne osnove uređenja odgovornosti za snošenje troškova ekološke nagrade koja se temelji na prethodno opisanom institutu posebnog ograničenja odgovornosti za ekološku nagradu. Na taj je način udruženje ISU nastojalo ozakoniti koncept po kojem činjenica pružanja ekološke usluge spašavanja sama po sebi predstavlja dostatnu osnovu za priznanje prava spašavatelja na potraživanje ekološke nagrade, sukladno ograničenju propisanom kroz institut posebnog ograničenja odgovornosti spašavane osobe. Tako postavljen koncept ekološke nagrade podrazumijeva kako uopće nije potrebno upuštati se u izračun opsega štete koja bi nastupila u izostanku uspješne ekološke usluge spašavanja, odnosno štete koja je nastupila jer pružena usluga ekološkog spašavanja nije uspjela u cijelosti spriječiti

nastup štetnih posljedica, odnosno, uspjela samo djelomično smanjiti nastup štetnih posljedica. Time je udruženje ISU ujedno nastojalo otkloniti i one kritike koje su upozoravale na nemogućnost odnosno poteškoće kod faktičkog izračuna štete koja nije nastupila ili je samo djelomično nastupila.

Pritom je udruženje ISU propustilo adekvatno analizirati, obrazložiti i dostaviti na uvid zainteresiranim dionicima okolnosti i uvjete koji moraju biti prisutni kako bi sud odnosno arbitražno sudište procijenilo svrsishodnost i opravdanost dodjeljivanja ekološke nagrade. U nedostatku jasne pravne analize ostaje nejasno kada relevantni forum može, a kada mora razmatrati ekološke usluge, odnosno, kada može, a kada mora priznati pravo spašavatelja na ekološku nagradu. Dok se diskrecijski elementi odlučivanja suda odnosno arbitražnog sudišta prilikom izračuna nagrade za spašavanje odnosno posebne naknade prihvaćaju kao razumni i nužni za pravično rješenje, krajnje je nedopustivo primjenu samog instituta prepustiti diskrecijskoj ocjeni suca odnosno arbitra. Primjena koncepta ekološke nagrade, u slučaju kada bi isti bio prihvatljiv za sve relevantne dionike, morala bi biti jasno pravno utvrđena i ograničena, kao što je to slučaj s primjenom koncepta posebne naknade i nagrade za spašavanje (posebna naknada smije se razmatrati samo ako su ispunjeni točno određeni uvjeti;⁷⁷ isto vrijedi i za nagradu za spašavanje⁷⁸). Pritom valja ponovno istaknuti činjenicu da se uvjeti kojima se pravno ograničava pravo potraživanja nagrade za spašavanje odnosno posebne naknade temelje na realnim vrijednostima (spašena imovina, troškovi) te po tim vrijednostima realno (i tržišno) utvrđenim novčanim protuvrijednostima, dok se ekološka nagrada u pravilu odnosi na gubitak vrijednosti koji nije nastupio, odnosno nastup odgovornosti za naknadu štete u određenoj vrijednosti, a što se nije ostvarilo.

Nejasno formuliran koncept ekološke nagrade otvara mogućnost da spašavatelji prilikom svake operacije spašavanja izvrše minimalno jedan pojedinačan čin koji se pojmovno može uvrstiti pod pružanje ekološke usluge (primjerice, održavanje pripravnosti za slučaj istjecanja pogonskog goriva),⁷⁹ ustvrde da bi u slučaju nastupa štetnog slučaja (istjecanje pogonskog goriva) nastupila velika ekološka šteta te zatraže zasebni iznos naknade po osnovi ekološke nagrade, pri čemu, u nedostatku jasne pravne raščlambe u konvencijskom, odnosno ugovornom rješenju, realna opasnost nastupa štetnih posljedica nije morala biti niti velika ni vjerojatna (taj kriterij može

⁷⁷ Vidi više: *supra* 3.1.A).

⁷⁸ Vidi više: *supra* 3.1.B).

⁷⁹ Udruženje ISU i samo je ustvrdilo kako pitanje zaštite morskog okoliša u pravilu biva relevantno za izračun nagrade za spašavanje (razlog koji udruženje ISU navodi jest uobičajeno inzistiranje lučkih i drugih javnih vlasti da se prethodno poduzimanju operacije spašavanja redovito s ugroženog broda ukloni pogonsko gorivo), vidi više: Comité Maritime International, *Report of the International Working Group on Review of the Salvage Convention – For consideration by delegates to the CMI Conference: Beijing 2012*, na 28.-29., dostupno na: Comité Maritime International web portal, <http://www.comite-maritime.org>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

utjecati na visinu izračunate naknade). Sukladno konvencijskom pravnom okviru, sud odnosno arbitražno sudište ima mogućnost diskrecijske ocjene svrsishodnosti i učinkovitosti provedenih mjera (održavanja pripravnosti), ali i postojanja i razine opasnosti odnosno vjerojatnosti nastupa štetnih posljedica, prilikom izračuna nagrade za spašavanje. Po pitanju prethodno navedenog hipotetskog slučaja, trenutajući pravni okvir pruža kvalitetniji i pravičniji model izračuna zaslužene naknade, pri čemu se vodi računa o interesima svih stranaka odnosa spašavanja. To je vidljivo iz činjenice kako prema konvencijskom rješenju relevantan forum može prethodno opisani čin (održavanje pripravnosti) u potpunosti zanemariti prilikom izračuna visine nagrade ako procijeni da isti nije bio potreban niti je doveo do korisnog rezultata. S druge strane, sukladno prijedlogu udruženja ISU, samo postojanje tog čina predstavlja pravni osnov postojanja prava na potraživanje ekološke nagrade, što samo po sebi znači da će taj isti čin, koji prema trenutaju konvencijskom rješenju nije proizveo nikakve učinke mjerene u novčanoj protuvrijednosti, prema pravnom okviru sadržanom u prijedlogu ISU udruženja nužno za sobom povlačiti određenu novčanu protuvrijednost. Time pravna nejasnoća i nedorečenost koja proizlazi iz prijedloga udruženja ISU dovodi spašavatelja u neopravdano povoljniji položaj u odnosu na spašavanu osobu jer automatski garantira pravo spašavatelja na naknadu, a što je je prema trenutaju pravnom okviru podložno prethodnoj diskrecijskog ocjeni suda odnosno arbitražnog sudišta.

3.5. *Status quo* i pitanje pravičnosti

Za razliku od prethodno iznesenih kritika predloženog rješenja udruženja ISU, koje upozoravaju na nepravičnost određenih odredbi tog prijedloga, upitno je u kojoj mjeri trenutajući pravni okvir nudi bezuvjetno pravično rješenje svih činjeničnih pojavnosti.

Potrebno je istaknuti kako je, iako je prijedlog udruženja ISU odbačen, nekoliko obalnih država (Malta, Irska, Brazil, Južnoafrička Republika i Belgija⁸⁰) izrazilo podršku konceptu ekološke nagrade. Navedene države vodile su se praktičnim poteškoćama vezanim uz uspostavljanje i održavanje potrebnih ljudskih i tehničkih kapaciteta koji bi adekvatno odgovarali na ozbiljne pomorske akcidente, pri čemu je tijekom relevantnih rasprava učestalo napominjano kako samo mali broj država ima financijsku sposobnost održavati vlastita sredstva (primjerice, obalnu stražu) putem kojih je moguće pružiti adekvatnu zaštitu u kritičnim situacijama. Ostale države ovise isključivo o postojanju i angažmanu profesionalne industrije spašavatelja te su, sukladno tome, zainteresirane iznalaziti dodatne poticaje spašavateljima.⁸¹ Pokušaj ICS-a da umanjí značaj industrije spašavatelja u praktičnoj zaštiti

⁸⁰ Vidi više: S. Hetherington, D. Chami., op.cit., na 243.-245.

⁸¹ U tom smislu, ništa se značajno nije promijenilo u odnosu na stanje stvari prije više od 30 godina, usporedi: Comité Maritime International, op.cit., izvadak iz teksta prof. Selviga, na 4.

morskog okoliša kod ozbiljnih pomorskih akcidenata pozivanjem na napore Europske agencije za pomorsku sigurnost (eng. "European Maritime Safety Agency"),⁸² koja sustavno širi opseg djelovanja i kapacitet flote brodova specijaliziranih za pružanje različitih usluga pomoći i spašavanja na moru, nije u potpunosti uvjerljiv, kako iz razloga što državne članice EU i dalje zadržavaju primarnu odgovornost za rješavanje pomorskih akcidenata, tako i zbog činjenice kako navedena Agencija navedenu mrežu brodova u pripravnosti (trenutačni kapacitet iznosi 17 brodova koji pokrivaju čitavo područje pomorskih zona EU⁸³) održava putem javno-privatnih ugovora, a što podrazumijeva prethodno postojanje ljudskog i tehničkog kapaciteta u privatnom sektoru (čime se u pravilu podrazumijeva kapacitet koji dolazi iz industrije spašavatelja).⁸⁴ Pritom se ne smije zanemariti činjenica kako takva vrsta organiziranog nastojanja nije (globalno) pravilo, već (regionalna) iznimka.⁸⁵

Neke su obalne države promovirale rad spašavatelja kroz posredan utjecaj na formiranje standardnih obrazaca ugovora o spašavanju, kao što je to bio slučaj sa "Standardnim obrascem 84" ugovora o spašavanju koji je izdao osiguratelj Croatia d.d. Zagreb, u kojem se kroz posebnu ugovornu klauzulu predviđa pravo spašavatelja na potraživanje naknade stvarnih troškova za razumno poduzete mjere u cilju otklanjanja prijeteće odgovornosti brodar, čak i ako imovina nije spašena (*klauzula 3. Ovisnost nagrade o uspjehu*).⁸⁶ Bez obzira na činjenicu kako sudska praksa, prema dostupnim informacijama, nije pružila primjer takvog izračuna, razvidno je kako je rasprava koja je prethodila *Montrealskom sporazumu* izvršila svoj posredan utjecaj na neke obalne države koje su procijenile kako meritum koncepta spašavanja od odgovornosti zaslužuje dodatnu pažnju i razmatranje. Zaključenjem rasprave u Pekingu propušteno je u cijelosti razmotriti razmišljanje onih dionika koji su smatrali kako koncept spašavanja od odgovornosti, odnosno ekološke nagrade zavrjeđuje dodatnu analizu.

Ishod rasprave u Pekingu dao je naslutiti kako je većina zainteresiranih dionika zadovoljna *status quo* pravnim okvirom, te kako nisu pruženi dostatni argumenti koji bi potvrdili potrebu zakonodavne intervencije u konvencijski tekst. Moguće je, međutim, zamisliti hipotetsku situaciju spašavanja gdje trenutačni konvencijski

⁸² International Chamber of Shipping, op.cit.

⁸³ Podaci iz siječnja 2014. godine, vidi više: European Maritime Safety Agency web portal, <http://www.emsa.europa.eu/>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

⁸⁴ Vidi više: European Maritime Safety Agency, *Annual Report 2012*, na 44. et seq., dostupno na: European Maritime Safety Agency web portal, <http://www.emsa.europa.eu/>, zadnja posjeta 1. lipnja 2014. godine.

⁸⁵ Vidi, primjerice, australski primjer: the National Maritime Emergency Response Arrangement, u: Comité Maritime International, op.cit., na 8.-9.

⁸⁶ Vidi: P. Stanković, *Pomorske havarije* (Zagreb: Školska knjiga 1995), na 247. Bitno je za istaknuti kako danas niti jedan standardni obrazac ugovora o spašavanju u redovitoj uporabi ne poznaje takvu vrstu ugovorne klauzule.

sustav ne pruža adekvatan pravni okvir pravične naknade za uspješno pruženu uslugu spašavanja. Kao primjer uzima se moderni trgovački brod *post-Panamax* klase koji prevozi 13.000 TEU tereta u kontejnerima. Brod doživljava havariju te prijeti potpuni gubitak broda i tereta. Zapovjednik broda angažira spašavatelja, koji hitnom intervencijom dolazi do broda, te uspješno iz broda uklanja pogonsko gorivo, u vrijednosti 300.000 PPV. Zbog teških vremenskih uvjeta u kojima se provodi operacija spašavanja, spašavatelj ne uspijeva spasiti ni brod niti teret. Sukladno tome, spašeni fond odgovara iznosu od 300.000 PPV (vrijednost uklonjenog pogonskog goriva). Kako je pogonsko gorivo na vrijeme uklonjeno, spriječeno je vjerojatno istjecanje pogonskog goriva u morski okoliš (potonuće broda te posljedično napuknuće trupa na mjestima gdje se nalaze spremnici goriva), čime je ujedno otklonjena i potencijalna odgovornost vlasnika broda u iznosu od nekoliko milijuna PPV, sukladno odgovornosti koja proizlazi iz Bunker Konvencije,⁸⁷ te iznosu ograničenja odgovornosti uređenim Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom iz 1996. godine.⁸⁸ Imajući na umu činjenicu kako je operacija spašavanja trajala relativno kratko te bila relativno ograničenog karaktera, stvarni troškovi iznose svega 10.000 PPV. Uvažavajući činjenicu kako je spašavatelj ostvario koristan rezultat, izračun nagrade za spašavanje (u pravilu 10-15% spašenog fonda), primjenom svih relevantnih kriterija za izračun nagrade prisutnih u članku 13. Konvencije, ukazuje na iznos od 30.000 PPV, pri čemu je posebno kriterij znanja i vještina spašavatelja u svezi pružanja ekoloških usluga u bitnome utjecao na povećanje iznosa nagrade. Najviši izračun iznosa posebne naknade, sukladno članku 14. stavku 2. Konvencije, dopušta ukupnu vrijednost od 20.000 PPV, čime, sukladno članku 14. stavku 1. i stavku 4. Konvencije, nije moguće potraživati posebnu naknadu, već će ukupan iznos naknade za spašavanje odgovarati iznosu koji je izračunat po osnovi nagrade za spašavanje. Spašavatelj će, dakle, u najboljem slučaju dobiti 30.000 PPV. Očigledno pitanje koje se u ovakvom slučaju postavlja jest na koji način se iznos od nekoliko milijuna PPV potencijalne štete kojoj je vlasnik broda bio izravno izložen prije dolaska spašavatelja na mjesto akcidenta, vrednuje unutar iznosa od 30.000 PPV. Kao što je prethodno navedeno, lista kriterija koji služe sudovima odnosno arbitražnim sudovima za izračun nagrade za spašavanje nije ni pravno obvezujuća niti postavljena kao *numerus clausus*. Sukladno tome, postavlja se pitanje može li sudac ili arbitar u ovakvom slučaju uzeti u razmatranje uspješno otklanjanje potencijalne odgovornosti vlasnika broda za na-

⁸⁷ Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine, NN-MU 009/2006.

⁸⁸ Zakon o potvrđivanju (ratifikaciji) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, NN-MU 002/1992., te: Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, NN-MU 012/2005.

knadu štete trećim osobama koja bi nastupila uslijed izlivanja pogonskog goriva u morski okoliš, prilikom izračuna nagrade za spašavanje, pri čemu krajnji iznos tako izračunate nagrade za spašavanje ne bi prelazio iznos spašenog fonda, no istovremeno reflektirao iznos za naknadu štete po osnovi potencijalne odgovornosti za naknadu štete trećim osobama, koja bi vrlo vjerojatno bila predmet potraživanja u nedostatku uspješne intervencije spašavatelja.

4. RELEVANTNA SUDSKA PRAKSA

Prijedlog ISU djelomično se temeljio na pretpostavci kako relevantna arbitražna sudišta (prvenstveno se podrazumijeva arbitražna praksa pred Lloydovim arbitražnim sudištem, eng. "*Lloyd's Salvage Arbitration Branch*"), imaju dovoljno vještine i iskustva kako bi se s uspjehom upustili u izračun potencijalne odgovornosti za naknadu štete trećim osobama u slučaju ostvarenja prijeteće štete. Time je udruženje ISU pokušavalo odgovoriti na argumentaciju protivnika uvođenja ekološke nagrade (identična rasprava vođena je prethodno usvajanju *Montrealskog sporazuma*), koji zastupaju mišljenje kako, u pravilu, nije faktički moguće doći do takvog izračuna. Ako se pred engleskim arbitražnim sudištem pojavila metodologija koja omogućava takve izračune, udruženje ISU propustilo je ishoditi dopuštenje relevantnih stranaka za objavu dijelova arbitražnog pravorijeka, koji bi javnosti predstavili učinkovitost specijaliziranih arbitara. Potrebno je istaknuti kako je problematika tajnosti arbitražnih pravorijeka bila predmet rasprave kako u Pekingu tako i u Montrealu,⁸⁹ no ishod tih rasprava nije iznašao adekvatno rješenje koje bi, uz dužno poštivanje prava stranaka na povjerljivost informacija, omogućilo bolji uvid u praksu engleskog arbitražnog sudišta. Novija rješenja u standardnim obrascima ugovora o spašavanju, kako što je slučaj s LOF verzijom ugovora iz 2011. godine (LOF 2011), načelno dopuštaju mogućnost objave pravorijeka ili relevantnih dijelova teksta obrazloženja, no stranke i dalje zadržavaju pravo uskraćivanja objave, čime se *de facto* potvrđuje *status quo*. Iako neka arbitražna sudišta, kao što je slučaj s Lloydovim,⁹⁰ objavljuju preglede pravno relevantnih dijelova obrazloženja pravorijeka te popratne komentare, dostupni pregledi ne ukazuju na postojanje metodologije koju spominje udruženje ISU.

4.1. Australska praksa

Po pitanju sudske prakse koja se, između ostaloga, bavila pitanjem određivanja nagrade za spašavanje pri čemu sprječavanje nastupa odgovornosti spašavane oso-

⁸⁹ Vidi više: F. Berlingieri, B. Nielsen, *The Montreal Draft Salvage Convention*, CMI Newsletter Autumn (1986) 3, na 4., i: Govor francuskog predstavnika, u: *International Conference on Salvage Convention, 1989*, Document LEG/CONF.7/VR.137, W/1595e/d1, unpublished, dostupno u: International Maritime Organization's Library, na 1. *et seq.*

⁹⁰ Vidi više: LOF Digest, op.cit.

be za naknadu štete trećim osobama bitno utječe na visinu nagrade, valja se prije svega osvrnuti na obrazloženje australskog saveznog suda, okrug New South Wales, u predmetu *La Pampa*.⁹¹ Trgovački brod *La Pampa* (stvarna vrijednost broda procijenjena je na iznos od \$20 milijuna, vrijednost pogonskog goriva i drugih ulja procijenjena je na iznos od \$390.000), nakon što je u cijelosti natovaren teretom ugljena (stvarna vrijednost tereta procijenjena je na iznos od \$5 milijuna), odvojen je od doka te je započeta operacija peljarenja radi izlaska iz luke Gladstone. Tijekom peljarenja otkazale su upravljačke kontrole, čime je onemogućeno korištenje brodskog motora odnosno upravljanje brodom, te se brod nasukao u Auckland kanalu. Zapovjednik broda zatražio je pomoć spašavateljskih remorkera (u operaciji spašavanja sudjelovala su ukupno tri remorkera), brod je s uspjehom odsukan te konačno usidren u području sidrišta luke Gladstone. Tijekom operacije spašavanja, nekontrolirano kretanje broda usred strujanja u kanalu i nadolazeće plime zahtijevalo je posebne spašavateljske napore, uključujući i nekoliko situacija ponovnog odsukavanja i manevriranja po kanalu, a što je dodatno otežano činjenicom kako nije bilo moguće koristiti snagu motora broda.

Spašavatelji su istaknuli kako je uspješno pruženom uslugom spašavanja izbjegnuta slučaj tzv. *najgoreg scenarija* (eng. "*worst-case scenario*"), odnosno, tzv. *općeg zakaživanja* (eng. "*global failure*"), te zahtijevali, pored kriterija za izračun visine nagrade za spašavanje prisutnih u Konvenciji, uvrštavanje dodatnog kriterija koji bi vrednovao korist spašavane osobe u smislu izbjegavanja nastupa odgovornosti za naknadu štete trećim osobama. Prvenstveno se pod tim smatralo izbjegavanje odgovornosti za naknadu štete koja bi nastupila kao posljedica istjecanja pogonskog goriva te izbjegavanje odgovornosti za naknadu štete uslijed blokade kanala.

Prvostupanjski sud je ustvrdio kako, iako Konvencija odnosno mjerodavno domaće pravo ne nameću obvezu suda da prihvate te analiziraju dodatne kriterije, takva mogućnost, temeljem Konvencije, nije isključena, što omogućava njezinu primjenu ako sud procijeni potrebu za dodatnim razmatranjem ostalih okolnosti koje mogu utjecati na visinu nagrade za spašavanje. Nastavno na navedeni zaključak, prvostupanjski sud je razmotrio sve relevantne kriterije sukladno Konvenciji, ustvrdio kako dodatni kriterij koji spašavatelji navode nisu relevantni, te posljedično tome izračunao visinu nagrade za spašavanje. Sudac Tamberlin je razmotrio utjecaj članka 13. stavka 1. točka (b) Konvencije na određivanje visine nagrade, te zaključio kako, sukladno članku 1. Konvencije, u predmetnom slučaju nije bila riječ o realnoj opasnosti za nastanak štete na morskom okolišu. U obrazloženju te odluke navodi se kako u situacijama u kojoj se našao brod *La Pampa* potencijalno može doći do akcidenata poput istjecanja ulja, blokade kanala i štete na lučkim postrojenjima, te lomljenja i potonuća broda s popratnim štetnim posljedicama. Sud je, međutim,

⁹¹ *United Salvage Pty Ltd v Louis Dreyfus Armateurs SNC* [2006] FCA 1141.

ustvrdio kako se kriterij iz članka 13. Konvencije ne odnosi na potencijalno moguće, hipotetske odnosno neznatne mogućnosti nastanka štete, već isključivo na situacije kada je opasnost nastupila ili izravno prijetila nastupom štete na okolišu. Sud je, dakle, ustvrdio kako je potrebno dokazati čvrstu i nedvojbenu uzročno-posljedičnu vezu, neovisno o tome jesu li štetne posljedice nastupile. Sudac Tamberlin je, uvidom u činjenice slučaja koje su ukazivale na nepostojanje okolnosti u kojima je prijetilo istjecanje ulja ili balastnih voda u morski okoliš, odnosno okolnosti u kojima je prijetio kompletni lom (pucanje odnosno prijelom trupa) broda ili blokada kanala, zaključio kako u predmetnom slučaju nije došlo do nastupa štetnih posljedica po morski okoliš, niti do nastupa takvih okolnosti koje bi same po sebi nedvojbeno činile ozbiljnu izravnu prijetnju morskom okolišu.

Spašavatelji su uložili žalbu, smatrajući kako je prvostupanjski sud propustio ispravno ocijeniti relevantne kriterije za izračun visine nagrade za spašavanje, te je postupak nastavljen pred drugostupanjskim sudom. Drugostupanjski sud je zaključio kako je prvostupanjski sud razmotrio sve relevantne činjenice i okolnosti u svezi potencijalne odgovornosti prema trećim osobama, te potvrdio zaključke prvostupanjskog suda. Time nije otklonjena mogućnost utjecaja sprječavanja nastupa pravne posljedice odgovornosti za naknadu štete prema trećim osobama na postupak izračuna nagrade za spašavanje, već su precizirani uvjeti koji moraju biti ispunjeni da bi sud razmotrio mogućnost razmatranja takve okolnosti.

4.2. Američka praksa

U predmetu *Trico Marine*,⁹² tijekom tegljenja tri brodice koje su prevozile ulje kroz Corpus Christi Ship kanal, došlo je do pucanja teglja pa je američka Obalna straža uputila poziv za spašavanje. Spašavatelji su uspješno locirali i ponovno privezali brodice te, sukladno uspješno pruženoj usluzi spašavanja, zatražili nagradu za spašavanje pri čemu su istaknuli kako je uslijed njihove uspješno provedene usluge spašavanja spriječena ekološka katastrofa koja je prijetila havarijom brodica i istjecanjem ulja, a što bi trebalo biti uzeto u razmatranje prilikom izračuna visine nagrade. Spašavatelji su ustvrdili kako je sprječavanjem ekološke katastrofe izbjegnuta odgovornost prema trećim osobama sukladno američkom sustavu koji nadomješta CLC Konvenciju (Sjedinjene Američke Države nisu članica CLC sustava),⁹³ te su zahtijevali da se tako izračunati iznosi visine odgovornosti posebno vrednuju prilikom izračuna visine nagrade za spašavanje.

Korisno se, za potrebe razumijevanja sudske odluke u predmetu *Trico Marine*, ukratko osvrnuti na predmet *Allseas Maritime*,⁹⁴ gdje je sud predvidio mogućnost

⁹² *Trico Marine Operators, Inc. v. Dow Chemical Company and Security Pacific Leasing Inc.* 809 F.Supp. 440 (1992), 1993 AMC 1042.

⁹³ *Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act (CERCLA)*, 42 U.S.C. § 9601 *et seq.*, i, *Oil Pollution Act (OPA)*, 33 U.S.C. § 2701 *et seq.*

⁹⁴ *Allseas Maritime v. Mimosa*, 820 F2d 129 (5th Cir 1987).

vrednovanja koristi koju spašavana osoba ima kada se uslugom spašavanja sprječava nastup okolnosti koje kao posljedicu imaju odgovornost (iste osobe) za naknadu štete trećim osobama (ukratko, riječ je bila o sprječavanju sudara napuštenog broda i naftne platforme). Taj je sud, međutim, odbio dalje razmatrati opseg tako izbjegnute odgovornosti iz razloga što relevantne američke zakonske odredbe o ograničenju odgovornosti pružaju mogućnost brodovlasniku ograničiti svoju odgovornost do ukupne vrijednosti tereta i broda,⁹⁵ čime eventualni nastup pravne posljedice odgovornosti brodovlasnika prema trećim osobama postaje irelevantan, odnosno, ograničen prethodno navedenim vrijednostima. Time nije otklonjena mogućnost razmatranja primjene koncepta spašavanja od odgovornosti u slučajevima kada (postojeći) iznosi ograničenja odgovornosti ne predstavljaju prepreku povećavanju iznosa ukupne potencijalne odgovornosti prema trećima. Pritom valja podsjetiti kako je sud, u nešto starijem predmetu, *Markakis v. S S Veendam*,⁹⁶ gdje je spašavatelj s uspjehom spasio prtljagu putnika te time izbjegao odgovornost prijevoznika putnicima za izgublenu prtljagu, djelomično uvažio koncept spašavanja od odgovornosti na način da je iznos naknade štete koju bi prijevoznik bio dužan isplatiti putnicima u slučaju da je prtljaga trajno izgubljena, uračunao prilikom izračuna visine nagrade za spašavanje. U toj presudi koncept spašavanja od odgovornosti čini dio osnove za izračun nagrade za spašavanje, čime je potvrđena primjena tog koncepta u (američkoj) sudskoj praksi.

Nastavno na predmet *Trico Marine*, imajući u vidu kako se spašavatelj pozivao na odredbe drugih zakona koji predviđaju posebne iznose ograničenja u bitnome veće od općeg ograničenja koje je vrijedilo u predmetu *Allseas Maritime* (opće ograničenje odgovornosti), predmetni se sud nije mogao izravno osloniti na rješenje usvojeno u predmetu *Allseas Maritime*. Sudac Clement, na okružnom sudu E.D. Louisiana, ustvrdio je kako nije potrebno razmatrati koncept spašavanja od odgovornosti jer se prilikom izračuna nagrade za spašavanje, sukladno kriterijima prisutnim u samoj Konvenciji, nudi mogućnost razmatranja vještina i napora spašavatelja prilikom spašavanja morskog okoliša.⁹⁷ Pritom je sudac odbio prihvatiti razmatranje suda u *Allseas Maritime* predmetu kao pravno obvezujuće, već je prihvatio konvencijsko rješenje (bitno je za napomenuti kako u tom trenutku Konvencija još nije bila stupila na snagu), te odlučio kriterij prisutan u članku 13. stavku 1. točka (b) Konvencije pridodati tradicionalnoj listi kriterija koje je uobličila američka sudska praksa (tzv. *Blackwall* lista),⁹⁸ a koji u suštini odgovaraju kriterijima prisutnim u tekstu Konvencije.

⁹⁵ *Limitation of Liability Act*, 46 U.S.C.App. §§ 183-88.

⁹⁶ *Markakis v. S S Veendam*, 1981 AMC 2275 (SDNY 1981).

⁹⁷ Usporedi: *Hendricks v. Tug Gordon Gill*, 737 F.Supp. 1099, 1104 (D.Alaska 1989); i, *Westar Marine Serv. v. Heerema Marine Contractors*, 621 F.Supp. 1135, 1140-41 (D.C.Cal. 1985).

⁹⁸ Vidi više o tzv. *Blackwall* listi: J.C. Teitelbaum, *Inside the Blackwall Box: Explaining U.S. Marine*, Georgetown Business, Economics and Regulatory Law Research Paper No. 12-017, i C.M. De la Rue, C.B. Anderson, *Shipping and the Environment* (London: Informa, 2nd ed., 2009), na 583.

Time presuda u predmetu *Trico Marine* odstupa od stajališta usvojenog u predmetu *Markakis v. S S Veendam*, te na drugačiji način vrednuje ekološku uslugu, koja, prema sucu Clementu, ne predstavlja samostalni činjenični supstrat s cjelovitim novčanom iznosom potencijalne štete koja je otklonjena, već jedan u nizu kriterija koji se uzimaju u razmatranje kada se izračunava nagrada za spašavanje. Pritom nije do kraja razjašnjeno razlikuju li se navedene metodologije isključivo po pristupu vrednovanja ili izbor metodologije vrši bitan utjecaj na novčanu vrijednost nagrade za spašavanje, s obzirom da koncept spašavanja od odgovornosti aludira na određeni novčani iznos spriječene potencijalne štete, dok koncept ekološke usluge, kao jedan od kriterija za izračun, prvenstveno ukazuje na određene vrline i kvalitete koje su došle do izražaja tijekom pružanja ekološke usluge spašavanja.

4.3. Engleska praksa

Starija sudska praksa engleskih sudova pokazuje naklonost ideji posebnog vrednovanja sprječavanja nastupa pravne posljedice odgovornosti za naknadu štete trećim osobama. U predmetu *Whippingham*,⁹⁹ nakon što je spašavatelj s uspjehom spriječio sudar i posljedičnu štetu, sud je već za tu okolnost ustvrdio kako zavrjeđuje pravo potraživanja nagrade za spašavanje. Slično tome, u predmetu *Buffalo*,¹⁰⁰ sud je ustvrdio kako sprječavanje sudara čini okolnost od izrazitog značaja za izračun nagrade za spašavanje.

Time, međutim, nije dan konkretan odgovor na pitanje mogućnosti postojanja okolnosti spašavanja od odgovornosti kao zasebnog temelja za izračun nagrade za spašavanje. Iako se o tom pitanju pred engleskim sudovima nije vodila izravna rasprava, u predmetu *Nagasaki Spirit*¹⁰¹ Lord Mustill smatrao je potrebnim za istaknuti, prilikom komentiranja odredbi članka 14. Konvencije o posebnoj naknadi, kako se Konvencijom nije imalo za namjeru ustanoviti zasebni temelj za izračun posebne vrste naknade za spašavanje, kao što bi to bila ekološka nagrada u smislu prijedloga udruženja ISU, čime je odbacio mogućnost razmatranja iste pred engleskim sudovima. Sukladno tom stajalištu, engleska sudska praksa u bitnome se izjednačava sa stajalištem suca Clementa u američkom slučaju *Trico Marine*.

5. VREDNOVANJE EKOLOŠKE USLUGE SPAŠAVANJA

5.1. Troškovi spašavanja

Pitanje koje se nameće nakon pregleda dostupne relevantne sudske prakse jest na koji način pravnu logiku australskog saveznog suda, koja, za razliku od novije

⁹⁹ *The Whippingham* [1934] 48 Ll.L. Law Rep. 49.

¹⁰⁰ *The Buffalo* [1937] 58 Ll.L. Law Rep. 302.

¹⁰¹ *Nagasaki Spirit*, op.cit., na 461.

američke i engleske prakse, ne isključuje mogućnost primjene koncepta spašavanja od odgovornosti u slučaju da se ispune strogo određeni uvjeti, dovesti u vezu s prethodnom opisanom hipotetskom situacijom potonuća *post-Panamax* broda, gdje trenutno *status quo* konvencijsko pravno uređenje dovodi do potencijalno nepravičnog rješenja. Za razliku od novije anglo-američke sudske prakse, australaska praksa dopušta mogućnost da čin sprječavanja nastupa pravne posljedice odgovornosti prema trećim osobama predstavlja zasebnu osnovu za izračun naknade. Slično stajalište nedavno je usvojio španjolski sud, uz bitnu napomenu kako nije riječ o situaciji spašavanja, već o odnosu iz ugovora o osiguranju od odgovornosti lučkog slagača, odnosno, dužnosti osiguranika da poduzima sve raspoložive radnje kako bi spriječio nastup osiguranog slučaja te dužnosti osiguratelja da nadoknadi sve razumno učinjene troškove spašavanja (dio instituta eng. "*sue and labor costs*") koji su poduzeti s ciljem sprječavanja nastupa osiguranog slučaja.

A) Sprječavanje nastupa osiguranog slučaja

Žalbeni sud u Málagi, u predmetu *Iolcos Celebrity*,¹⁰² potvrdio je presudu prvostupanjskog suda u korist lučkog slagača te naložio osiguratelju da, na temelju ugovora o osiguranju od odgovornosti, lučkom slagaču isplati naknadu na ime troškova učinjenih kako bi se spriječio nastup osiguranog slučaja. Trgovački brod *Iolcos Celebrity* pristao je na dok u luci Málaga te započeo s operacijom iskrcaja tereta 55.000 tona pšenice. Netom nakon početka operacije iskrcaja, jedna od tri velike lučke dizalice pretrpjela je kvar te se počela naginjati prema brodu, čime je nastala ozbiljna opasnost urušavanja dizalice na brod, posljedične štete na brodu i teretu, te posljedične štete na lučkim postrojenjima. Lučki slagač, koji je upravljao operacijom iskrcaja, uz konzultacije s Lučkom kapetanijom i Lučkom upravom, naredio je brodu napuštanje doka te, uslijed činjenice kako je bila riječ o jedinom doku u luci koji je imao adekvatne kapacitete za pristajanje tog broda, sidrenje ispred luke dok se neispravna dizalica ne popravi. Brod se uz pomoć tegljača usidrio ispred luke te na sidrištu proveo ukupno pet dana. Procjena troškova za vrijeme trajanja neplaniranog sidrišta, uključujući i troškove napuštanja doka te ponovnog pristajanja uz dok, troškove korištenja tegljača, troškove neplaniranog trošenja pogonskog goriva te troškove produženog najma broda, ukazala je na ukupan iznos od €140.000. Lučki slagač je bez prigovora nadoknadio navedeni iznos naručitelju, te se obratio svom osiguratelju za naknadu štete po osnovi učinjenih troškova spašavanja, uz opravdanje kako su pretrpljeni troškovi učinjeni radi poduzimanja radnji koje su za svrhu imale sprječavanje nastupa štete trećim osobama, čime se ujedno spriječio i nastup osiguranog slučaja sukladno polici osiguranja od odgovornosti lučkog slagača. Osiguratelj je odbio isplatiti traženi iznos, uz obrazloženje kako nije nastupio osigurani

¹⁰² *The Iolcos Celebrity*, Málaga Court of Appeal, 17. siječnja 2013.

slučaj, s obzirom da nije nastupila nikakva stvarna šteta trećim osobama, uz dodatnu tvrdnju kako navedeni iznos nije pokriven policom osiguranja od odgovornosti.

Prvostupanjski sud je zauzeo stajalište kako su navedeni troškovi spašavanja (sve prethodno opisane aktivnosti vezane uz napuštanje doka i sidrenje broda izvan luke, te ponovno pristajanje uz dok) opravdani, jer su poduzeti s ciljem sprječavanja nastupa štete trećim osobama (pad dizalice na brod, teret i dok), te kako takva vrsta štete redovito ulazi u priznate troškove spašavanja po polici osiguranja od odgovornosti. Drugostupanjski sud je dodatno obrazložio navedeno stajalište smatrajući kako iščekivanje nastupa štetnih posljedica – trenutak koji osiguratelj označava kao relevantan za nastup osiguranog slučaja – stoji u suprotnosti sa zdravim razumom, jer bi propuštanje poduzimanja navedenih aktivnosti i posljedičnih troškova prouzročilo ukupnu štetu koja bi u svakom slučaju bila viša od ukupnog iznosa pretrpljenih troškova po osnovi troškova spašavanja. Sukladno toj logici, poduzete radnje idu u prilog svim zainteresiranim strankama, uključujući i samog osiguratelja, te troškovi spašavanja predstavljaju opravdan pravni temelj za potraživanje naknade iz ugovora o osiguranju od odgovornosti.

B) Usporedba dvaju pomorskopravnih instituta

Iz činjenica prethodno opisanog predmeta razvidna je djelomična sličnost svrhe poduzetih radnji osiguranika s ciljem sprječavanja štete na ugroženoj imovini i druge štete trećim osobama, s ekološkim uslugama spašavanja čija je svrha sprječavanje nastupa štetnih posljedica na morskom okolišu. Da lučki slugač nije udaljio brod s doka, mogućnost nastupa štetnih posljedica bila bi u bitnom povećana jer bi prisutnost broda na doku dodatno otežala osiguravanje i popravak neispravne dizalice, dok istovremeno ne bi bilo učinjeno ništa da se spriječi nastup štetnih posljedica u slučaju pada dizalice na brod i teret. Opravdanost tako poduzetih radnji i pretrpljenih troškova očituje se u tome kako je takva djelatnost razumna i korisna za sve zainteresirane stranke. U slučajevima havarije broda, često postoji stvarna opasnost nastupa, u nedostatku adekvatne usluge spašavanja, štete na brodu, teretu i morskom okolišu. Svrha usluge spašavanja i ekološke usluge spašavanja jest sprječavanje nastupa štetnih posljedica koje potencijalno proizlaze iz te opasnosti, baš kao što je svrha instituta troškova spašavanja djelovanje osiguranika s ciljem sprječavanja nastupa ili smanjenja štetnih posljedica nastalog osiguranog slučaja.

Ujedno, bitno je napomenuti kako u predmetu *Iolcos Celebrity* nije razmatran opseg štete koja bi nastupila padom dizalice na brod, teret i dok, te takav izračun nije imao nikakvu ulogu u procjeni iznosa naknade štete koji je osiguratelj bio dužan isplatiti osiguraniku, a koji je prethodno tome osiguranik isplatio oštećenim osobama. Kao što je prethodno detaljno obrazloženo, prijedlog udruženja ISU također ne predviđa procjenu potencijalne štete koja nije nastupila prilikom izračuna spaše-

nog fonda kao temelja za izračun ekološke nagrade, već je sama činjenica postojanja ekološke usluge spašavanja prihvaćena kao dostatna osnova za postojanje prava na potraživanje ekološke nagrade, pri čemu izračun visine ekološke nagrade ovisi prvenstveno o iznosima prisutnim u institutu posebnog ograničenja odgovornosti.

Razvidno je iz prethodno učinjene analize kako koncept priznavanja onih aktivnosti i tako pretrpljenih troškova, koji su učinjeni s namjerom sprječavanja nastupa određene štete, u praksi pronalazi svoju primjenu, čime se potvrđuje njegova svrsishodnost i značaj. Dodatno, u pravu (pomorskog) osiguranja taj je koncept (troškovi spašavanja) pravno jasno utemeljen, te razrađen u praksi. Očigledno pitanje koje proizlazi iz uočenih sličnosti troškova spašavanja i ekološke usluge spašavanja jest mogućnost analogne primjene teoretskog okvira instituta troškova spašavanja prilikom iznalaženja pravnog okvira vrednovanja ekološke usluge spašavanja.

5.2. Različite metode izračuna spašenog fonda

A) Osnovno razlikovanje

Kada bi se činjenični supstrat predmeta *Iolcos Celebrity*, uz sitne preinake, preslikao u situaciju pružanja usluge spašavanja, sud bi, uz priznavanje prethodno navedenih troškova (osiguranika) kao troškova koje spašavatelj trpi tijekom pružanja usluge spašavanja (troškovi spašavatelja, eng. "*salvage charges*"), imao dvije mogućnosti u svezi razmatranja korisnosti pružene usluge po pitanju spašavanja od odgovornosti, odnosno zaštite morskog okoliša.

Uz pretpostavku da sud prihvati izravnu i nedvojbenu opasnost pada dizalice na brod, što bi vjerojatno rezultiralo kako štetom na brodu i teretu, tako i štetom na lučkom postrojenju, a što bi u konačnici dovelo do djelomične blokade luke u smislu nefunkcionalnog doka, sud bi činjenicu kako je nastup takve štete otklonjen mogao vrednovati ili na način da spašavatelja nagradi kroz proporcionalno uvećanje vrijednosti jednog ili više kriterija dostupnih u članku 13. Konvencije (primjerice, vještine i znanja spašavatelja), ili da od vještaka zaprimi i prihvati procjenu izračuna štete koju bi luka trpjela dok lučki dok nije u funkciji, uključujući i troškove popravka, što bi predstavljalo zasebnu osnovu vrednovanja na način da se taj proračun pridoda već izračunatom iznosu spašenog fonda (na osnovi spašene imovine).

Ako bi se sa zadovoljavajućim stupnjem vjerojatnosti moglo ustvrditi da bi šteta na brodu i teretu dovela do štete na morskome okolišu (primjerice, istjecanje pogonskog goriva, odnosno, istjecanje štetnih i opasnih tvari, koje se prevoze kao teret, u morski okoliš), sud bi također imao mogućnost izbora između dvije metode vrednovanja korisnosti pružene usluge spašavanja. Prva metoda slijedila bi praksu anglo-američkih sudova, gdje bi pružanje ekološke usluge spašavanja u bitnom utjecalo na značaj kriterija prisutnog u članku 13. stavku 1. točka (b) Konvencije prilikom izračuna nagrade za spašavanje, dok bi druga metoda, temeljena na obrazloženju

australskog suda, stavljala naglasak na izračun vrijednosti spriječene štete, iznos koji bi postao sastavni dio ukupne vrijednosti spašenog fonda.

B) Svrishodnost izloženih metoda

Očigledno je kako izbor metode uvelike utječe na iznos nagrade za spašavanje, jer podrazumijeva sasvim drugačiju osnovu izračuna spašenog fonda, čime se u bitnome mijenja konačni iznos nagrade za spašavanje. Nastavno na prethodno izloženi hipotetski slučaj potonuća *post-Panamax* broda koji doživljava havariju i potpuni gubitak, pri čemu spašavatelj s uspjehom spašava pogonsko gorivo te time otklanja vjerojatnu mogućnost nastupa pravnih posljedica odgovornosti vlasnika broda za naknadu štete trećim osobama zbog istjecanja pogonskog goriva u morski okoliš, razvidno je kako je druga metoda, koja u bitnome povećava iznos spašenog fonda na način da se posebno vrednuje visina odgovornosti kojoj bi vlasnik bio izložen da je došlo do istjecanja pogonskog goriva, puno povoljnija za spašavatelja jer omogućava proporcionalno povećanje iznosa nagrade za spašavanje. Istodobno, može se ustvrditi kako je takvo rješenje ujedno i pravičnije, jer se u hipotetskom činjeničnom supstratu ne dvoji oko nastupa štetnih posljedica uslijed izostanka uspješno pružene usluge spašavanja, te je korist koju spašavana osoba uživa iz tako pružene usluge spašavanja nedvojbeno. Ono što prilikom izbora druge metode nikako ne bi predstavljalo pravično rješenje jest iznos tako izračunate nagrade za spašavanje koji bi prelazio ukupan iznos vrijednosti stvarno spašene ugrožene imovine (brod i teret). Stoga, povećani spašeni fond kod korištenja druge metode valja shvatiti isključivo kao predložak za izračun proporcionalnog iznosa nagrade za spašavanje, a ne i kao gornju granicu ograničenja visine nagrade za spašavanje. Svako suprotno razmišljanje, a koje prelazi pravne okvire naknade definirane kroz institut posebne naknade, stoji u izravnoj suprotnosti s prethodno navedenim temeljnim načelom spašavanja.

Primjena tog modela izračuna spašenog fonda prilikom izračuna nagrade za spašavanje u hipotetskom slučaju potonuća *post-Panamax* broda značila bi kako određena postotna vrijednost spašenog fonda i dalje ostaje primjenjiva kao pravilo kod izračunavanja nagrade za spašavanje, s tim da vrijednost spašenog fonda ne bi iznosila 300.000 PPV (koliko vrijedi spašeno pogonsko gorivo), već 300.000 PPPV zbrojeno s vrijednosti od nekoliko milijuna PPV koliko bi iznosilo nadoknadivo potraživanje trećih osoba za pretrpljenu štetu, pri čemu konačni iznos nagrade za spašavanje ne bi prelazio originalni iznos spašenog fonda (300.000 PPV). Svakako je bitno naglasiti kako je, s obzirom na nedostatak prakse, teško procijeniti na koji način bi sud odnosno arbitražno sudište utvrdilo konačni iznos tako izračunate nagrade za spašavanje. Ako bi tumačenje ovog principa ukazivalo na vjerojatnost kako će u sličnim situacijama nagrada za spašavanje u pravilu dostizati ukupnu vrijednost originalnog spašenog fonda, teško je za očekivati kako će zainteresirani dionici pristati na tako uređen međunarodni ili privatno-pravni sustav odnosa iz spašavanja.

Vjerojatnije je kako će konačni iznos nagrade za spašavanje biti znatno uvećan u odnosu na iznos od 30.000 PPV. Korisno je podsjetiti kako je upravo pružena ekološka usluga u bitnome utjecala na izračunati iznos nagrade primjenom prve metode izračuna, dok će primjenom druge metode ista usluga biti uračunata s obzirom na korist koja je njome ostvarena. Pritom je moguće zamisliti određenu postotnu vrijednost uvećanog spašenog fonda kao kriterij određivanja navedene razlike, pri čemu bitnu ulogu imaju svi drugi relevantni kriteriji (primjerice, koliko su bili ukupni troškovi spašavatelja, koliko je operacija spašavanja bila komplicirana, teška, opasna i hitna, i sl.). Pretpostavlja se kako je upravo zbog navedene poteškoće pravnog normiranja udruženje ISU zaobišlo koncept spašenog fonda prilikom izračuna gornje granice visine ekološke nagrade, te predvidjelo institut posebnog ograničenja odgovornosti, kako je prethodno izložen.

Druga metoda izračuna spašenog fonda u bitnome odgovara zaključku australskog suca Tamberlina u predmetu *La Pampa*, koji drži kako spašavanje od odgovornosti, odnosno ekološka usluga spašavanja, može potencijalno predstavljati zasebnu osnovu vrednovanja korisnosti pružene usluge spašavanja u širem smislu, pod uvjetom da je opasnost stvarna i izravna, da je uzročno-posljedična veza jasna i izravna, te da je pružena usluga spašavanja odlučujući faktor koji je doveo do sprječavanja nastupa štetnih posljedica, čime je, posljedično, spašavana osoba spašena i od nastupa pravnih posljedica odgovornosti za naknadu štete trećim osobama. Kada se ispune navedeni uvjeti, više ne stoji argument protivnika koncepta spašavanja od odgovornosti odnosno ekološke nagrade, jer u takvim okolnostima nije riječ o šteti koja nije dokučiva, odnosno iznosima odgovornosti koji nisu mjerljivi. Ujedno, u takvim okolnostima pružena usluga spašavanja u potpunosti odgovara namjeri donositelja Konvencije da se posebno vrednuju oni spašavatelji koji pružaju ključnu pomoć u kritičnim situacijama i bez kojih zaštita morskog okoliša nije stvarno provediva.

Pritom valja upozoriti kako izbor druge metode izračuna spašenog fonda zadržava prethodno pridodanu kvalifikaciju pravičnosti i korisnosti isključivo u situacijama gdje je vrijednost spašenog fonda proporcionalno bitno manja od one vrijednosti koja bi se očitovala u slučaju izostanka pružene usluge spašavanja (hipotetski slučaj *post-Panamax* broda), a što bi posljedično omogućilo nastup odgovornosti spašavane osobe za naknadu štete trećim osobama (iznos koji je neupitan te koji se može izračunati). U svim ostalim situacijama, primjena prve metode po kojoj se iznos nagrade za spašavanje izračunava temeljem visine spašenog fonda (i relevantnih kriterija) u potpunosti zadovoljava potrebe svih zainteresiranih stranaka odnosa spašavanja. Takvom stavu se ne protivi niti udruženje ISU koje na hipotetskom primjeru uspješnog tegljenja tankera *Prestige* u luku zakloništa ukazuje na dostatnost trenutnog pravnog okvira za izračun pravične nagrade ograničene vrijednošću spašenog fonda (nagrada za spašavanje u tom slučaju procijenjena je na

oko 50% vrijednosti spašenog fonda), uz bitan utjecaj ekološke usluge kao jednog od kriterija izračuna nagrade za spašavanje.¹⁰³

Čini se kako tijekom rasprava koje su prethodile konferenciji u Pekingu, odnosno rasprave na samoj konferenciji nisu dopustile razmatranje i analiziranje problematičnih pojava, s ciljem iznalaženja pravnog rješenja koje će, poput *Montrealskog sporazuma* prije 30 godina, označiti znakovitu prekretnicu koja u bitnome utječe na daljnji razvoj prava spašavanja.

6. ZAKLJUČAK

Nakon Konferencije CMI-a u Pekingu pitanje revizije Konvencije najvjerojatnije neće tako skoro biti razmatrano. Šteta je što čitav postupak, koji je završio u slijepoj ulici i doveo do nepotrebnog animoziteta među dionicima, nije bio koncipiran na način koji bi omogućavao postepeno ublažavanje naizgled nepremostivih razlika u gledištima, što bi otvorilo put prema postizanju kompromisnih rješenja. Tek nakon tih načelnih kompromisa, trebalo je pokrenuti inicijativu u CMI-u i baviti se detaljima, u smislu koncipiranja konkretnih prijedloga izmjena i dopuna pojedinih članaka Konvencije.

U svezi odbijenog prijedloga uvođenja koncepta ekološke nagrade u tekst Konvencije, potrebno je podsjetiti na prevladavajuće mišljenje članova radne skupine HDPP-a po kojem sva razmatranja u svezi svrsishodnosti instituta posebne nagrade za zaštitu okoliša valja prepustiti pomorskopravnoj praksi, pri čemu izmjene i dopune međunarodnog instrumenta dolaze u obzir isključivo pod uvjetom da praksa prepoznata i prida značaj tom konceptu, te da se prethodno raspravama o izmjenama i dopunama Konvencije postigne konsenzus svih zainteresiranih dionika oko temeljnih pitanja osnovanosti, svrsishodnosti i iskoristivosti tog koncepta. Neshvatljiv je pokušaj udruženja ISU da u međunarodno pravo uvede institut koji nikada nije (u potpunosti) ostvaren u sudskoj praksi. Jednako je neshvatljiva činjenica kako udruženje ISU prilikom obrazlaganja svrsishodnosti instituta ekološke nagrade nije uložilo potreban napor kako bi se detaljno raščlanile sve temeljne sastavnice tog koncepta te pružilo uvjerljivo pravno obrazloženje svih nejasnoća i točaka prijepora koje svoje korijene vuku još iz pripremnih rasprava vođenih za potrebe održavanja Konferencije CMI-a u Montrealu, prije više od 30 godina.

Istovremeno, odbijanjem daljnje rasprave na temu izmjena i dopuna Konvencije, u bitnome se otežava zajedničko razmatranje onih pojava koje ukazuju na nepravilna rješenja prisutna u trenutačnom međunarodnom okviru prava spašavanja, odnosno onih situacija kada praksa evidentno zaobilazi konvencijska rješenja te zasebno normira pojedine aspekte pružanja usluge spašavanja. Može se pretpostaviti

¹⁰³ Vidi više: Comité Maritime International, op.cit., na 29.

da je ovaj loše pripremljen i svakako preuranjen pokušaj revizije Konvencije za neizravnu posljedicu imao i odgađanje najavljenih izmjena ugovora LOF, kojima bi se postigao daleko veći praktičan učinak.

Iako se tijekom rasprava u sklopu CMI učvrstio jasan stav kako usluga ekološkog karaktera spada pod isključivu domenu kriterija koji služe kao ispomoć prilikom izračuna nagrade za spašavanje, dostupna sudska praksa ukazuje na spremnost sudova razmotriti širi značaj takve usluge te istoj pridati veću težinu prilikom izračuna naknade za pruženu uslugu spašavanja u širem smislu. Pritom prethodna analiza ukazuje na nužnost uspostave jasnih uvjeta koji moraju biti ispunjeni kako bi ekološka usluga bitno utjecala na iznos nagrade za spašavanje, pri čemu modalitet vrednovanja takve usluge u bitnome može utjecati na konačni iznos nagrade.

No, za očekivati je da će svi sudionici u ovom trogodišnjem procesu neuspjele revizije Konvencije izvući korisne pouke, te da će prije svega brodari i spašavatelji, ali i osiguratelji odgovornosti i imovine, kao partneri u globalnom pomorskom gospodarstvu, u vremenu koje dolazi naći snage, objektivnosti i dobre volje da se nastave dogovarati o budućem razvoju instituta spašavanja, nastojeći na najbolji način zaštititi ne samo svoje partikularne ekonomske interese, već i morski okoliš. Tek nakon nastavka takvih pregovora, koji bi trebali uključiti i predstavnike tereta, koji zbog prijetnje onečišćenja morskoga okoliša tijekom prijevoza također neizravno sudjeluju u namirenju mogućih ekoloških šteta, te postupnog razvoja prakse, postići će se preduvjeti da se konsenzusom postupak eventualne revizije Konvencije postavi na solidne temelje i zatim nastavi u nevladinim međunarodnim organizacijama poput Međunarodnog pomorskog odbora, te u međuvladinim organizacijama, prvenstveno u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji.

Summary:

**COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL AND THE DISCUSSION WITH
REGARD TO THE AMENDMENTS TO THE 1989 INTERNATIONAL
SALVAGE CONVENTION**

The Paper analyzes the work product of the Comité Maritime International with regard to the review of the 1989 International Salvage Convention. The authors examine the detailed proposals submitted for consideration, evaluate their usefulness, and clarify the reasons for the acceptance or rejection thereof. Special focus is set on the (rejected) proposal introducing the environmental award, a new concept of salvage reimbursement with regard to the actions taken to prevent or minimize damage to the marine environment. In order to gain a better insight into the proposed concept, the authors examine the Convention's and standard salvage contract forms' models of salvage reimbursement, the concept of liability salvage, the Convention's marine environment protection framework, and the relevant cases before Australian, American, English and Spanish courts. The concept of environmental salvage is additionally examined from the point of view of the equity principle, placing forward a number of points of critique with regard to the current legal framework, and pointing out two different models of assessing environmental salvage services, thus significantly impacting the size of the salvaged fund and the size of salvage award.

Keywords: *Salvage Convention; CMI; marine salvage; liability salvage; environmental award*

