

PRAVNI OSVRT NA SPAŠAVANJE IMOVINE NA MORU

Prof. dr. JELENA NIKČEVIĆ GRDINIĆ*

UDK 347.799.2

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 1.12.2014.

Prihvaćeno za tisak: 20.5.2015.

Plovidba morem, sa svim mogućim rizicima i izazovima koji se iza nje kriju, odavno je uvjetovala nastanak jednog specifičnog pravnog instituta – spašavanja, kroz koji se, po tko zna koji put, odražava ljudska solidarnost i spremnost na pomoć. Prve tragove ovog instituta nalazimo još u zbirci pomorskopravnih propisa otoka Rodosa "Nomos Rodion Nautikos" iz VIII stoljeća. Institut spašavanja, kao jedan od najstarijih instituta pomorskog prava, nije izgubio na svom značaju sve do današnjih dana. Naprotiv, stalno se osuvremenjivao i nadograđivao, tako da se pored spašavanja pomorske imovine ovaj institut proširio i na zaštitu i očuvanje morskog okoliša. U ovom radu posebna pažnja se poklanja imovinskopravnom aspektu spašavanja kroz ukazivanje na najznačajnija rješenja koja su dana u relevantnim međunarodnim konvencijama, standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju s posebnim osvrtom na novi Lloydov obrazac ugovora o spašavanju iz 2011. (Lloyd's Open Form of Salvage Agreement – LOF 2011).

Ključne riječi: spašavanje; ugovor o spašavanju; LOF; nagrada za spašavanje; SCOPIC klauzula; zaštita morskog okoliša.

1. UVOD

Spašavanje (*salvage*) je specifičan institut pomorskog prava koji vuče svoje porijeklo od najstarijih dana ljudske civilizacije. Njegov nastanak je uvjetovan postojanjem brojnih opasnosti koje ugrožavaju sigurnost svih sudionika u pomorskom pothvatu. Moglo bi se reći da nigdje do te mjere nije izražen toliki stupanj kolektivne solidarnosti kao među sudionicima u plovidbi. Razlog za to svakako možemo tražiti u postojanju svijesti o sudbinskoj vezanosti sudionika u plovidbi i saznanju da u izvjesnim situacijama mogu samo jedni drugima pomoći.

Institut spašavanja najprije se razvio radi spašavanja ljudskih života na moru, da bi se kasnije proširio na spašavanje pomorske imovine (broda i tereta na brodu). Spašavanje možemo promatrati kroz dva aspekta: upravnopravni i imovinskopravni. Upravnopravni aspekt polazi od neprikosnovene vrijednosti ljudskih života na moru, i u tom smislu spašavanje podvodi pod naređujuću odnosno obvezujuću pravnu normu koja insistira na obvezi spašavanja ljudskih života, koju predviđa-

* Prof. dr. Jelena Nikčević Grdinić, Fakultet za pomorstvo Kotor, Univerzitet Crne Gore, Dobrota 36, 85330 Kotor; e-mail: jelenag@ac.me

ju kako međunarodni tako i nacionalni propisi.¹ Slobodno možemo reći da i pored postojanja određene pravne regulative u ovom dijelu, spašavanje ljudskih života se oduvijek promatralo kao pitanje etike i časti pomoraca, a ne kao pravna obveza ili pravni institut.

Imovinskopravni aspekt spašavanja karakterizira fakultativnost, odnosno dobrovoljnost akcije spašavanja u smislu postojanja ne zakonske obaveze kao kod spašavanja ljudskih života, već ugovorne obveze spašavanja pomorske imovine. Iako je općeprihvaćeno pravilo da se za spašavanje ljudskih života ne duguje nikakva naknada, za razliku od spašavanja pomorske imovine gdje je naknada pravilo (naravno pod uvjetom da je akcija spašavanja dala koristan rezultat), u praksi je teško odvojiti ova dva aspekta, pogotovo ako se ima u vidu da u akciji spašavanja učestvuje više spašavatelja od kojih neki spašavaju ljudske živote, a drugi pomorsku imovinu. Stoga je sasvim razumljivo da spašavatelju koji spašava ljudske živote također pripada pravični dio nagrade za spašavanje, koju dijeli s onim spašavateljima koji vrše spašavanje imovine.

Spašavanje kao pravni institut, kako u prošlosti tako i danas, ima veliki značaj, koji se prvenstveno ogleda u tri ključne stvari. Prvo, kroz akciju spašavanja se razvija duh humanosti i solidarnosti i u velikoj mjeri se potiču brodovi da pružaju pomoć drugim brodovima koji su u opasnosti.² Drugo, akcija spašavanja, na neki način, obeshrabrujuće djeluje na pirate tako što postojanje dobro organiziranih spasilačkih

¹ Osnovna međunarodna konvencija koja regulira obvezu spašavanja ljudskih života je Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine, s brojnim izmjenama i dopunama (*Safety of Life at Sea – SOLAS*). SOLAS konvencija u Poglavlju V, Pravilo 15. toč. (a) ističe: *Svaka vlada ugovornica se obvezuje da osigura poduzimanje svih neophodnih mjera za motrenje obale i za spašavanje osoba u opasnosti na moru oko njenih obala. Te mjere moraju obuhvatiti uspostavljanje, uporabu i održavanje uređaja za pomorsku sigurnost koji se smatraju praktično ostvarljivim i potrebnim, imajući u vidu gustoću pomorskog prometa i plovidbenih opasnosti, te moraju, koliko god je to moguće, pružiti prikladna sredstva za pronalaženje i spašavanje osoba u opasnosti.* Spašavanje osoba u teritorijalnom moru obalnih država regulirano je Međunarodnom konvencija o traganju i spašavanju na moru iz 1979. godine (*International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR*). SAR konvencija u Poglavlju 2, koje se odnosi na *Mjere uspostavljanja i usklađivanja službe traganja i spašavanja*, u paragrafu 2.1.10 ističe da *...Strane ugovornice moraju osigurati pružanje pomoći svakoj osobi u opasnosti na moru... bez obzira na nacionalnost ili status te osobe ili okolnosti u kojima se ta osoba našla...* Prema paragrafu 2.1.1. se ističe da se države ugovornice obvezuju da *...osiguraju potrebne mjere radi uspostavljanja prikladnih službi traganja i spašavanja osoba u nevolji na moru u blizini njihovih obala...* U Crnoj Gori materija obveznog spašavanja regulirana je u XI dijelu od 168. do 172. članka *Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe* iz 2013. godine (*Službeni list RCG, br. 62/13*). Također, Crna Gora je donijela *Nacionalni plan traganja i spašavanja na moru* u veljači 2006. godine (*Službeni list RCG, br. 4/06*), kojim su utvrđena načela rada i djelovanja, zadaci i dužnosti, mjere i postupci službenih osoba i način korištenja sredstava tijekom pripravnosti, odnosno tijekom akcija traganja i spašavanja na moru u nadležnosti Crne Gore. Akcije traganja i spašavanja u obalnom moru Crne Gore vrši Uprava pomorske sigurnosti u Baru, odnosno Odjeljenje za traganje i spašavanje.

² U suvremenim uvjetima razvoj znanosti i tehnologije znatno je olakšao komuniciranje među brodovima u odnosu na prethodna razdoblja, kada su mogli prolaziti dani, pa čak i tjedni, a da brodu u opasnosti nitko ne pomogne.

službi i adekvatna komunikacija među brodovima obeshrabruje pirate od pokušaja napada na brod. I na kraju, ali ne manje važno, značaj spašavanja ogleđa se u tome što u velikoj mjeri doprinosi zaštiti mora i morskog okoliša od onečišćenja. Naime, spašavanje se sve više promatra i kao mjera zaštite morskog okoliša od onečišćenja.

Uočava se da u teoriji ne postoji univerzalna odnosno općeprihvaćena definicija spašavanja. Prema *Geoffreyu Briceu* ...*spašavanje je pravo koje nastaje kada osoba, djelujući na dobrovoljnoj osnovi, bez ikakvog ugovora ili druge zakonske obaveze, poduzima akciju spašavanja u cilju očuvanja plovila, tereta, vozarine i druge imovine koja je predmet opasnosti*.³ *Kennedy* spašavanje definira kao *uslugu koja daje koristan rezultat ili pomaže da se sačuva predmet spašavanja kada je u opasnosti, iz koje se ne može izvući bez intervencije, ako i sve dok je pružanje takve usluge dobrovoljno u smislu da se ne može pripisati nekoj postojećoj obvezi, niti isključivom interesu spašavatelja*⁴ U *Međunarodnoj konvenciji o spašavanju iz 1989. godine*, kao osnovnom pravnom aktu u materiji spašavanja imovine na moru, spašavanje se definira kao *...svaki čin ili djelatnost poduzeta da bi se pružila pomoć brodu ili drugoj imovini u opasnosti*...⁵ Uočljivo je da je u svim navedenim definicijama zajedničko to da je spašavanje aktivnost usmjerena na očuvanje i zaštitu pomorske imovine, u prvom redu broda i tereta, ali i morskog okoliša od onečišćenja.

U cilju što jasnijeg određenja instituta spašavanja, kao i njegovog razgraničenja od drugih sličnih pravnih instituta, ukazali bismo na neophodnost postojanja četiri ključnih elemenata kod spašavanja: dobrovoljnost akcije spašavanja (*voluntary service*), pomorsku imovinu (*maritime property*), koristan rezultat (*success*) i postojanje opasnosti (*danger*). Naime, da bi jednu akciju okvalificirali kao spašavanje, potrebno je da je poduzeta dobrovoljno (u smislu nepostojanja zakonske obaveze) prema pomorskoj imovini (na koju se primjenjuje pravo spašavanja) koja je izložena određenoj opasnosti (koja mora biti stvarna i po svom intenzitetu ozbiljna, da zahtijeva akciju spašavanja) i da za posljedicu ima koristan rezultat.

Praksa pokazuje da nisu rijetki sporovi koji se javljaju zbog sličnosti instituta spašavanja u pojedinim elementima s drugim pravnim institutima kao što su *tegljenje, zajedničke havarije ili uklanjanje podrtina*.⁶ Stoga smatramo da je korisno ukazati na određene činjenice koje u velikoj mjeri doprinose razlikovanju ovih instituta.

Tri su ključne činjenice presudne u razgraničenju instituta spašavanja od tegljenja. Najprije *opasnost*, čije je postojanje neophodno kod spašavanja, za razliku od

³ John Reeder, QC, Geoffrey Brice, *Brice on Maritime Law of Salvage*, Sweet & Maxwell, 2011, str. 1.

⁴ David W. Steel & Francis D. Rose, *Kennedy, Law of Salvage*, 5th Edition, Stevens & Sons, London, 1985, str. 8.

⁵ Članak 1. stavak 1. točka (a), Konvencije o spašavanju.

⁶ Grabovac, I., *Razlikovanje tegljenja i spašavanja na moru: (prikaz sudske presude i komentar), Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Vol. 17, br. 67, Zagreb, 1975.; Tomaševski, K., *Razlika između tegljenja i spašavanja; Kamate na nagradu za spašavanje: (prikaz presude), Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Vol. 18, br. 69, Zagreb, 1976.

tegljenja. Zatim, spašavatelj ima pravo na nagradu bez obzira je li zaključen ugovor o spašavanju, za razliku od tegljača koji ima pravo na tegljarinu samo ako je zaključen ugovor o tegljenju. I, spašavatelj za naplatu potraživanja ima *pomorski privilegij* (založno pravo na spašenoj imovini), dok takvo pravo tegljač za naplatu tegljarine nema.

Osnovna razlika između spašavanja i zajedničke havarije ogleda se u *intervenciji treće osobe* u cilju otklanjanja opasnosti.⁷ Naime, spašavatelj pruža uslugu spašavanja i on nije sudionik pomorskog pothvata za razliku od zajedničke havarije u kojoj se formiraju pravni odnosi između pojedinih sudionika pomorskog pothvata, jer su štete i troškovi koji se priznaju u zajedničku havariju učinjeni za zajednički spas.

Odlučujući faktor razlikovanja instituta spašavanja od uklanjanja podrtina je *primarni stvarni cilj poduzetih akcija*. Ako je primarni cilj pružanje pomoći imovini koja je u opasnosti od gubitaka ili oštećenja, riječ je o spašavanju, a ako je primarni cilj uklanjanje imovine i uklanjanje opasnosti koju ona predstavlja za okoliš i sigurnost plovidbe, riječ je o uklanjanju podrtina.⁸

2. PRAVNI INSTRUMENTI

Osnovni pravni instrument koji regulira imovinskopravne odnose prilikom spašavanja je već spomenuta *Međunarodna konvencija o spašavanju* iz 1989. godine, koja je stupila na snagu 14. srpnja 1996. godine. Ovoj konvenciji je prethodila *Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru* iz 1910. godine, koja je bila prvi međunarodni dokument koji je tretirao imovinskopravni aspekt spašavanja.⁹ Do sada se Konvencijom o spašavanju obvezalo 65 država čiji brodovi čine ukupno 51,15% svjetske tonaže.¹⁰ Crna Gora je 2012. godine pristupila Konvenciji o spašavanju, koja je u odnosu na Crnu Goru stupila na snagu 19. travnja 2013. godine.¹¹

Pored konvencija, značajan pravni instrument koji regulira institut spašavanja je standardizirani (formularni) ugovor o spašavanju. U svjetskoj praksi spašavanja najviše se koristi Lojdova standardna forma ugovora o spašavanju (*Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* ili skraćeno *Lloyd's Open Form – LOF*). Najveći dio usluga

⁷ O sličnostima i razlikama između zajedničke havarije i spašavanja vidi Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006., str. 380.

⁸ Padovan, A.V., Skorupan Wolff, V., Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – koncepcijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 50 (2011), 165, str. 117–163.

⁹ Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru iz 1910. godine smatrala se najšire prihvaćenim unifikacijskim aktom iz pomorskog imovinskog prava, koji je obvezivao 83 države.

¹⁰ Podaci dostupni na: www.imo.org. Stranica posjećena 1. studenoga 2014. godine.

¹¹ *Službeni list RCG, Međunarodni ugovori, br. 4/2012.*

spašavanja zasniva se na ovom ugovoru. Obrazac *LOF* vuče porijeklo iz 1890. godine, mada je prvo izdanje *LOF*-a objavljeno 1908. godine. Dugotrajnost i uspješnost njegove primjene svakako leži u njegovoj fleksibilnosti da odgovori izazovima suvremenog brodarstva, kroz izmjene koje su vršene 1924., 1926., 1950., 1953., 1967. 1972., 1980., 1990., 1995., 2000. i 2011. godine. Posljednja verzija *LOF*-ovog obrasca stupila je na snagu 9. svibnja 2011. godine i poznata je kao *LOF 11*.

Za pravilno razumijevanje materije spašavanja, pored navedenih instrumenata neophodno je poznavanje određenih klauzula i pravila, kao što su: *Special Compensation Protection and Indemnity Clause – SCOPIC Clause*, *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses – LSSA Clauses*, kao i *Lloyd's Procedural Rules*.¹²

Crna Gora spašavanje imovine na moru i dalje regulira *Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* iz 1998. godine,¹³ i u tom dijelu ne postoji nova pravna regulativa, za razliku od donesene nove regulative u ostalim odnosima u pomorstvu.¹⁴

3. KONVENCIJSKA RJEŠENJA I POJEDINE PREDLOŽENE IZMJENE

3.1. Osnovni pojmovi, primjena i isključenja

Nakon više od dvadeset pet godina primjene Konvencije o spašavanju, Međunarodno udruženje spašavatelja (*International Salvage Union, ISU*)¹⁵, nezadovoljno postojećim sistemom nagrađivanja, zatražilo je od Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité Maritime International, CMI*) da započne s izradom nacрта nove Konvencije o spašavanju. U daljem dijelu rada prikazat ćemo postojeća konvencijska rješenja kao i prijedloge za izmjenu istih, danih od strane ISU.

Članak 1. Konvencije o spašavanju, u cilju što potpunijeg objašnjenja i primjene pojedinih rješenja, definira odnosno određuje značenje pojedinih pojmova (izraza) koji se upotrebljavaju u njezinom sadržaju. U točki (a) navodi se već spomenuta defini-

¹² SCOPIC Clause, LSSA Clauses, Lloyd's Procedural Rules dostupni na: <https://www.lloyds.com/>, stranica posjećena 3. studenoga 2014. godine.

¹³ *Sl. list SRJ*, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/2000. Zapravo u pitanju je Zakon koji je kao sveobuhvatan pomorskopравни kodeks donesen u Jugoslaviji sredinom 1977. godine i stupio na snagu 1978. godine. Inoviran je dvadeset godina kasnije 1998. godine, ali bez ikakvih bitnijih promjena, osim u upravno-pravnom dijelu kojim se reguliraju pitanja od značaja za sigurnost plovidbe.

¹⁴ U tom smislu doneseni su sljedeći zakoni: Zakon o moru (*Službeni list RCG*, br. 17/07 i 6/08); Zakon o jahtama (*Službeni list RCG*, br. 46/07); Zakon o lukama (*Službeni list RCG*, br. 51/08, 40/11, 27/13); Zakon o morskom dobru (*Službeni list RCG*, br. 51/08, 21/09, 73/10, 40/11); Zakon o morskom ribarstvu i marikulturi (*Službeni list RCG*, br. 56/09, 40/11); Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata (*Službeni list RCG*, br. 20/11, 27/14) i posljednji koji je donesen je Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe (*Službeni list RCG*, br. 62/13).

¹⁵ U daljem tekstu ćemo koristiti skraćenicu ISU. ISU je udruženje poduzeća koje se bavi spašavanjem na moru i broji pedeset tri člana iz devedeset devet država. Odgovorni su za 90% akcija spašavanja širom svijeta. Članovi ISU raspoložu sa širokim opsegom hitnih morskih službi, uključujući brod za brzi odgovor, brod za sprječavanje onečišćenja mora i uklanjanje brodskih podrtina. Sve informacije o ISU dostupne na <http://www.marine-salvage.com>.

cija *spašavanja*. U točki (b) i (c) se ističe da je brod ...*svaki brod, plovilo ili naprava sposobna za plovidbu*, a imovina je ...*svaka imovina koja nije trajno i namjerno pričvršćena za obalu, te uključuje vozarinu izloženu riziku*. U točki (d) dana je definicija *štete morskom okolišu* koju, prema mišljenju ISU treba izmijeniti, s jedne strane korekcijom određenih pojmova, a s druge strane izostavljanjem određenog dijela teksta. Naime, radi razumijevanja navedenog, ističemo da Konvencija o spašavanju određuje da je ... *šteta morskom okolišu znatno fizičko oštećenje ljudskog zdravlja, života u moru ili prirodnog bogatstva u priobalnim, unutrašnjim vodama ili područjima koja s njima graniče, prouzročeno onečišćenjem, vatrom, eksplozijom ili sličnim većim neizgodama*. ISU predlaže da bi bilo opravdano i mnogo adekvatnije upotrijebiti pojam *significant* (značajno) umjesto pojma *substantial* (znatno, velikih razmjera), pogotovo ako se ima u vidu da nezgode s malom količinom bunkera na brodu mogu predstavljati značajnu opasnost za morski okoliš obalne države. Dalje, predlaže se da nema potrebe nametati bilo kakva geografska ograničenja pa se u tom smislu smatra da u definiciji *štete morskom okolišu* treba izostaviti dio teksta koji glasi ... *u priobalnim, unutrašnjim vodama ili na područjima koja s njima graniče...* Međutim, ukoliko se insistira na određenim ograničenjima, mnogo je prihvatljivije tu uključiti i *gospodarski pojas*. U prilog ovome navodi se činjenica da se kasnije donesene konvencije, koje se odnose na odgovornosti i naknadu šteta zbog onečišćenja mora, kao *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1992. godine (CLC konvencija)*, *Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih stvari morem iz 1996. godine (HNS konvencija)*, kao i *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine (Bunker konvencija)*, odnose i na *gospodarski pojas*.¹⁶

Odredbe o području primjene Konvencije o spašavanju, kao i slučajevi u kojima je isključena njezina primjena, dane su u članku 2., i s njim u vezi članku 30., kao i u člancima 3. i 4. Sukladno članku 2. Konvencija o spašavanju se primjenjuje ...*uvijek kada se sudski ili arbitražni postupak, koji se odnosi na predmet ove Konvencije, vodi u državi ugovornici*. U vezi s ovim je i članak 30., prema kojem države mogu staviti rezervu na primjenu Konvencije o spašavanju u određenim slučajevima, i to: *a) kada je spašavanje poduzeto na unutrašnjim plovnim putovima i svi uključeni brodovi su brodovi unutrašnje plovidbe; b) kada je spašavanje poduzeto na unutrašnjim plovnim putovima, a nema uključene brodove; c) kada su sve zainteresirane strane državljanima te države; d) kada imovina koja se spašava je pomorsko kulturno dobro od arheološkog ili povijesnog značaja, a nalazi se na dnu mora*. Mnoge države, npr. Hrvatska, Australija, Bugarska, Kanada, Ekvador, Finska, Francuska, Njemačka, Iran, Litva i druge iskoristile su navedeno pravo i stavile rezervu na primjenu Konvencije o spašavanju, dok Crna Gora to nije učinila.¹⁷

¹⁶ Članak 2. CLC konvencije, članak 3. HNS konvencije i članak 2. Bunker konvencije.

¹⁷ Rezerva je jednostrana izjava u pisanom obliku, bez obzira kako je sastavljena, kojom država prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvaćanja ili odobravanja konvencije ili pristupanja konvenciji isključuje ili mijenja pravno djelovanje pojedinih odredaba konvencije u pogledu njezine primjene.

U člancima 3. i 4. Konvencija o spašavanju predviđa da se njezine odredbe neće odnositi ...na pričvršćene ili plutajuće platforme, pokretnu opremu za bušenje udaljenu od obale kada su takve platforme ili oprema postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju podmorskih mineralnih bogatstava... kao ni na ...ratne brodove, druge brodove koji se koriste za netrgovačke svrhe, a u vlasništvu su države ili su pod njenom upravom, koji, u vrijeme akcije spašavanja, imaju suvereni imunitet prema općeprihvaćenim načelima međunarodnog prava, sve dok ta država ne odluči drukčije.

Razlog za izuzeće ...platformi, pokretne opreme za bušenje... vjerojatno leži u činjenici da su skupe i složene naprave suvremene industrije specifične u svojoj tehnologiji, koju poznaju samo dobro izvježbane, specijalizirane posade koje najvjestije znaju postupati u kriznim situacijama. Stoga postoji opasnost da čak i profesionalni spašavatelji prilikom poduzimanja akcije spašavanja, u nedostatku potrebnih znanja i iskustva s takvim postrojenjima i napravama, mogu prouzročiti više štete nego koristi.¹⁸

3.2. Dužnost i prava subjekata kod spašavanja

Prilikom poduzimanja akcije spašavanja uvijek su uključena dva subjekta, i to aktivni, koji pruža usluge spašavanja, i pasivni, koji je korisnik spašavanja (vlasnik imovine koja se spašava). Aktivni subjekt spašavanja je spašavatelj (*salvor*). Pojam spašavatelja je dosta široko postavljen. Obično je to osoba koja samoinicijativno ili na nečiji poziv poduzima akciju spašavanja, a da za to nije postojala nikakva pravna obveza. To može biti profesionalni spašavatelj odnosno specijalizirana organizacija kojoj je takva djelatnost redovan oblik zanimanja, ali i svaki brod i drugo plovilo koje se na moru u danim okolnostima odluči pružiti uslugu spašavanja imovini u opasnosti. Konvencija o spašavanju ne vrši razlikovanje između profesionalnih i neprofesionalnih spašavatelja. U ulozi spašavatelja se javlja brodar broda koji je poduzeo akciju spašavanja, kao i njegova posada, i njima pripada nagrada za spašavanje.¹⁹ Ovakvo rješenje je sasvim razumljivo ako imamo u vidu: da je u poduzetoj akciji spašavanja korišten brodarov brod ili brod za koji on odgovara vlasniku; da je u svrhu spašavanja angažirana cjelokupna oprema s broda; da troškovi akcije spašavanja prvenstveno pogađaju njega i slično.

Dužnosti subjekata spašavanja regulirane su Konvencijom o spašavanju. U tom smislu posebno je značajan članak 8., a s njim je u vezi članak 21. koji predviđa duž-

¹⁸ Stanković, P., *Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru, Usporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, Vol. 31, br. 122/124., Zagreb, 1989., str. 291–300.

¹⁹ Ne postoji jedinstvena sudska praksa kada je u pitanju posada ugroženog broda i pilot odnosno pilotska služba kao spašavatelj. Većina autora smatra da se posadi spašenog broda ne bi mogao priznati status spašavatelja i pravo na nagradu, jer su njene obveze za spašavanje broda i imovine normalna posljedica radnog odnosa. Kada je u pitanju pilotska služba kao spašavatelj, također se smatra da je u svemu treba izjednačiti s posadom broda spašavatelja. Trajković, M., *Pomorsko pravo*, Akademski misao, Beograd, 2004., str. 284.

nost pružanja jamstva za nagradu za spašavanje. Sukladno članku 8. spašavatelj je dužan a) *obaviti operaciju spašavanja s dužnom pažnjom*; b) *pri izvršavanju prethodno navedene dužnost istovremeno je dužan posvetiti dužnu pažnju sprječavanju i smanjenju štete za morski okoliš*; c) *uvijek kada to okolnosti razumno nalažu, zatražiti pomoć od drugih spašavatelja*; d) *prihvatiti pomoć drugih spašavatelja s tim što ako takvu pomoć zatraži vlasnik ili zapovjednik broda ugrožene imovine, to neće utjecati na visinu nagrade spašavatelja, ukoliko se poslije pokaže da dodatna pomoć nije bila potrebna. Dalje, u istom članku se navodi da je dužnost vlasnika i zapovjednika broda u opasnosti da: a) surađuju sa spašavateljem tijekom akcije spašavanja; b) postupaju s dužnom pažnjom radi sprječavanja ili smanjenja štete za morski okoliš; i c) nakon završenog spašavanja, kada brod i druga imovina budu dopremljeni na sigurno mjesto, prihvate njihovu predaju od spašavatelja.*

Dužnost pružanja jamstva za nagradu za spašavanje predviđena je člankom 21. Konvencije o spašavanju, prema kojem *...na zahtjev spašavatelja osoba odgovorna za plaćanje... mora dati zadovoljavajuće jamstvo za potraživanje spašavatelja ...tako da ...vlasnik spašenog broda mora uložiti sve svoje napore kako bi osigurao da vlasnici tereta daju zadovoljavajuće jamstvo... S druge strane, predviđeno je da ...sve dok spašavatelj ne dobije zadovoljavajuće jamstvo... spašeni brod i druga imovina neće se ukloniti iz luke ili mjesta gdje prvo dospije nakon završetka spašavanja bez suglasnosti spašavatelja. U ulozi osobe odgovorne za plaćanje jamstva može se pojaviti pojedinac (brodar i vlasnici druge spašene imovine solidarno s brodarom za njihov dio), osiguratelj (ako je ugovoreno), kao i osiguratelj odgovornosti (*Protection & Indemnity club, P&I*) ako je ugovoreno.*

3.3. Nagrada za spašavanje, posebna naknada i ekološka nagrada

Spašavanje imovine na moru vrši se uz naknadu koja se zove *nagrada za spašavanje*. Svakom spašavatelju, ako je spašavanje dalo iole koristan rezultat, pripada pravična nagrada. Prema postojećim konvencijskim rješenjima, pored nagrade za spašavanje, uz ispunjenje određenih uvjeta, spašavatelj ima pravo na *posebnu naknadu*, iako poduzeto spašavanje nije dovelo do korisnog rezultata, što predstavlja odstupanje od tradicionalnog principa *no cure no pay* (*bez uspjeha nema nagrade*).

Prema članku 12. Konvencije o spašavanju, spašavatelj ima pravo na nagradu kod *...spašavanja koja su imala koristan rezultat, dok u ...slučaju neuspjelog spašavanja ne postoji obveza plaćanja nagrade, osim ako nije drukčije predviđeno*. Pored propisanog kriterija kada spašavatelj ima pravo na nagradu, Konvencija predviđa u člancima 18. i 19. i negativne kriterije koji, kada postoje, utječu na smanjenje ili dovode do potpunog gubitka nagrade. Prema navedenim člancima Konvencije, spašavatelj može u cijelosti ili djelomično biti lišen nagrade *...ako je svojom krivnjom izazvao spašavanje ili je nepažnjom otežao spašavanje, zatim u slučaju prevarnih radnji u tijeku spašavanja prema imovini koju spašava (npr. krađa, utaja) ili ukoliko se upustio u spašavanje usprkos izričite i razumne zabrane zapovjednika, vlasnika broda ili druge imovine koja se spašava*.

Utvrđivanje visine nagrade za spašavanje jedno je od najznačajnijih pitanja. Zapravo, nagrada za spašavanje treba biti pravična, u smislu postojanja razmjera između uspjeha u spašavanju i priznate nagrade. Nagrada *...ne može biti veća od vrijednosti spašenog broda i druge imovine...* i to je jasno navedeno u članku 13. stavak 3. Konvencije o spašavanju. To znači da gornja granica moguće nagrade predstavlja visinu vrijednosti spašene imovine.²⁰ Kriteriji od kojih se polazi prilikom utvrđivanja visine nagrade dani su u članku 13. stavak 1. i to: *...a) vrijednost spašenog broda i druge imovine; b) vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete za morski okoliš; c) stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao; d) priroda i stupanj opasnosti; e) vještina i naponi spašavatelja u spašavanju osoba, broda i druge imovine; f) utrošeno vrijeme, troškovi i gubici spašavatelja; g) rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili spašavatelj ili njegova oprema; h) brzina kojom je usluga pružena; i) dostupnost i upotreba brodova i druge opreme namijenjene operacijama spašavanja; j) stanje pripravnosti i efikasnost opreme spašavatelja i njena vrijednost.*

Od navedenih kriterija posebno bi istakli kriterij pod točkom *b) vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete morskom okolišu* koji, prema mišljenju ISU, treba brisati iz članka 13. i inkorporirati u revidirani, bolje reći novi članak, članak 14. Konvencije o spašavanju.

U cilju izbjegavanja sumnje oko uzimanja u obzir ovog kriterija prilikom određivanja visine nagrade, predlaže se uvođenje novog stavka 4. u članku 13. u kojem bi se precizno navelo da se *...neće uzeti u obzir u članku 13. vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete morskom okolišu*. Također se predlaže, mada ne kao neophodno, da se kao kriterij od kojega će se polaziti prilikom utvrđivanja visine nagrade za spašavanje uvede novi kriterij pod točkom (j), koji bi glasio *...svaka nagrada koja bi bila navedena u revidiranom članku 14.*

Prema Konvenciji, a sukladno članku 13. stavak 2., vlasnici spašene imovine dužni su platiti nagradu za spašavanje, s time što Konvencija daje mogućnost državama ugovornicama da u svom nacionalnom zakonodavstvu mogu odrediti da isplatu nagrade izvrši jedna od zainteresiranih strana s pravom na regres prema ostalima, razmjerno njihovim udjelima.

Pravo na *posebnu naknadu*, na koju spašavatelj ima pravo i pored toga što akcija spašavanja nije dovela do korisnog rezultata, predviđeno je u članku 14. Konvencije o spašavanju. Međutim, da bi bila dodijeljena *posebna naknada* za spašavanje, potrebno je da su ispunjeni određeni uvjeti. Potrebno je da spašavani brod ili teret *... prijete štetom za morski okoliš i da spašavatelj nije uspio dobiti nagradu koja je predviđena člankom 13. Konvencije*. Ako su navedeni uvjeti ispunjeni, spašavatelj ima pravo na *posebnu naknadu* do visine stvarno uložениh troškova, odnosno troškova koje je imao

²⁰ Gornja granica moguće nagrade za spašavanje, tj. iznos visine vrijednosti spašene imovine, može se dati samo kad je u pitanju potpuno napuštena imovina na moru, koja bi sa sigurnošću propala da se akcija spašavanja nije poduzela.

spašavatelj. U članku 14. stavak 3. Konvencije navodi se da su *...troškovi spašavatelja gotovinski izdaci koje spašavatelj ima prilikom spašavanja, kao i pravedna naknada za opremu i osoblje koji su bili uključeni u operaciju spašavanja...* Ukoliko je spašavanjem spriječena ili smanjena šteta za okoliš, prema članku 14. stavak 2. Konvencije *...sud može povećati stvarne troškove za 30% od iznosa troškova koje je spašavatelj uložio, ...a ako to smatra pravednim i opravdanim... sud može dodatno povećati posebnu naknadu, ali ukupno povećanje može dostići iznos do 100% od iznosa troškova koje je spašavatelj uložio.* Ukoliko je klasična nagrada veća od posebne naknade, spašavatelj nema pravo na istu. Posebnu naknadu duguje vlasnik spašavanog broda; obično je to P&I klub u koji je taj brod učlanjen.

I pored postojanja mogućnosti da spašavatelj dobije *posebnu naknadu* na osnovu članka 14. Konvencije, ISU su nezadovoljni postojećim sistemom nagrađivanja i predlažu gotovo kompletnu izmjenu članka 14. Konvencije o spašavanju. Zapravo, predlaže se uvođenje dvostrukog sistema nagrađivanja koji bi se sastojao od *klasične nagrade* i *ekološke nagrade, odnosno nagrade za zaštitu morskog okoliša (environment award)*. To bi značilo da spašavatelj, ukoliko obavi spašavanje broda koji je prijetio onečišćenjem morskog okoliša, pored klasične nagrade na koju ima pravo u skladu s člankom 13., ima pravo i na *ekološku nagradu*. Radi jasnoće izlaganja navodimo prijedlog članka 14. stavak 1. *...Ako je spašavatelj obavio spašavanje broda koji je prijetio onečišćenjem morskog okoliša, on, pored nagrade na koju ima pravo u skladu s člankom 13. Konvencije, ima pravo i na ekološku nagradu...Dalje se navodi da se ekološka nagrada određuje u cilju poboljšanja prevencije i minimiziranja štete za okoliš, uzimajući u obzir sljedeće kriterije...* Iz ovakve formulacije stavka 1. članka 14. jasno je da se od spašavatelja ne traži da spriječi nastanak štete na morskome okolišu, već sud može utvrditi ekološku nagradu kad god postoji *prijetnja od štete za morski okoliš (threat of damage to the environment)*, što je predviđeno i u postojećem članku 14. stavku 1. Konvencije o spašavanju. Ono što bi bilo različito u odnosu na postojeća rješenja je to što je prema postojećem članku posebna naknada, kao što smo već naveli, određena (limitirana) do *visine stvarno uloženih troškova* spašavatelja, dok prema novim rješenjima određivanje nagrade ne bi bilo limitirano stvarno uloženim troškovima spašavatelja, već bi sud odnosno arbitražna imali diskrecijsko pravo da odrede nagradu u svakom pojedinačnom slučaju.

Slično kao i kod *klasične nagrade*, i kod *ekološke nagrade* se predlaže uvođenje određenih kriterija na osnovu kojih bi se vršilo utvrđivanje njezine visine. Pored sada postojećih kriterija koji su predviđeni člankom 13. stavak 1. (a, c, d, e, f, g, h, i),²¹ a koji bi se uzeli u obzir prilikom određivanja ekološke nagrade, predlaže se

²¹ U pitanju su sljedeći već navedeni kriteriji: a) vrijednost spašenog broda i druge imovine; c) stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao; d) priroda i stupanj opasnosti; e) vještina i napori spašavatelja u spašavanju osoba, broda i druge imovine; f) utrošeno vrijeme, troškovi i gubici spašavatelja; g) rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili spašavatelj ili njegova oprema; h) brzina kojom je usluga pružena; i) dostupnost i upotreba brodova i druge opreme namijenjene operacijama spašavanja; j) stanje pripravnosti i efikasnost opreme spašavatelja i njena vrijednost.

uvođenje dvaju novih kriterija; prvi je *bilo koja nagrada koja je predviđena u revidiranom članku 13. (any reward made under Article 13)*, a drugi je vođenje računa *...u kojoj mjeri je spašavatelj spriječio ili smanjio štetu za okoliš i korisnom rezultatu (the extent to which the salvor has prevented or minimised damage to the environment and the resultant benefit conferred)*. Smatra se da bi uspostavljanje navedenih kriterija bilo značajno za sudski odnosno arbitražni postupak jer bi se na osnovu istih (uz izuzetak kriterija pod ... *d) priroda i stupanj opasnosti*) vodilo računa o stupnju uspjeha u sprječavanju onečišćenja morskog okoliša i korisnom rezultatu. Tako da, ako je postojala prijetnja od onečišćenja (za što je odgovoran brodovlasnik), naknada bi bila veća nego da je onečišćenje nastalo u vodama u kojima takve odgovornosti nema.

Dalje, u članku 14. stavak 2., a u cilju uspostavljanja pravedne ekološke nagrade, predlaže se novo rješenje prema kojem iznos ekološke nagrade ne bi mogao prijeći granicu odgovornosti brodovlasnika prema CLC konvenciji, HNS konvenciji, Bunker konvenciji ili LLMC konvenciji iz 1976., odnosno njenim Protokolom iz 1996. godine, ovisno od okolnosti konkretnog slučaja. Imajući u vidu da se maksimalni iznos visine odgovornosti izražava obračunskim jedinicama SDR (*Special Drawing Right*) i da ovisi o tonaži broda, predlaže se uvođenje alternativnog rješenja koje se odnosi na utvrđivanje SDR za brodove do 5000 bruto registarskih tona i za brodove iznad naznačene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže. Smatra se da bi se uvođenjem ovakvog rješenja u Konvenciji o spašavanju izbjegla konfuzija prilikom proračuna.

U cilju izbjegavanja mogućnosti stavljanja spašavatelja u poziciju da traži nagradu zajedno s trećim osobama, koje imaju određena potraživanja, predviđa se da se u stavku 3. članka 14. navede da *...radi izbjegavanja bilo kakve sumnje, plaća se posebna "ekološka nagrada" za bilo koju prouzročenu štetu drugim strankama, za koju je odgovoran brodovlasnik...*

Posljednji stavak čija je izmjena predložena je stavak 4. članka 14. Konvencije. U njemu se navodi na kome leži obveza plaćanja ekološke nagrade. Zapravo, prema navedenom stavku *... ekološku nagradu plaćaju brodovlasnici* (odnosno njegovi P&I klubovi) iz razloga što je brodovlasnik taj koji je odgovoran za bilo kakvo onečišćenje, a ne vlasnici tereta.

U prilog uvođenja i određivanja visine ekološke nagrade navodi se i argument da je isprobana i provjerena metoda kojom sud odnosno arbitraž, procjenjujući sve relevantne kriterije iz članka 13. Konvencije o spašavanju, utvrđuje visinu klasične nagrade, tako da nema razloga da to isto ne učini i kada je u pitanju visina ekološke nagrade. Zapravo, jedina razlika bi bila u tome što umjesto da se ispita priroda i stupanj opasnosti od štete ili gubitaka na brodu i teretu, kod utvrđivanja ekološke nagrade mora se ispitati *prijetnja od štete za morski okoliš*.

4. UGOVOR O SPAŠAVANJU – LLOYD'S OPEN FORM, LOF 11

Ugovor o spašavanju je specifičan *sui generis* ugovor kojim se regulira imovinskoppravni aspekt spašavanja. Nije definiran pomorskoppravnim pravilima. Pod ugovorom o spašavanju podrazumijeva se ugovor kojim se jedna strana, spašavatelj, obavezuje da će poduzeti akciju spašavanja broda, tereta i drugih stvari i imovinskih interesa na brodu, a druga strana se obavezuje da će za pruženu uslugu platiti odgovarajuću nagradu. Legitimaciju za zaključenje ugovora ima zapovjednik broda u opasnosti (kao osoba koja je zastupnik pomorske imovine koja se spašava) i spašavatelj. Iako je ugovor neformalan, gotovo je pravilo da se zaključuje u pisanoj formi, mada se može zaključiti i usmeno, putem e-maila, telefonom, radio vezama, pozivanjem na njegovo skraćeno ime ili uobičajeni sadržaj. U prethodnom dijelu smo naveli da se u praksi najčešće koriste LOF-ovi obrasci ugovora o spašavanju, koji se danas smatraju svjetskim standardom. LOF-ovi obrasci vuku porijeklo iz 1890. godine, mada je prvo izdanje LOF-a objavljeno 1908. godine. Dugotrajnost i uspješnost njegove primjene leži u njegovoj fleksibilnosti da odgovori izazovima suvremenog brodarstva, kroz izmjene koje su vršene 1924., 1926., 1950., 1953., 1967., 1972., 1980., 1990., 1995., 2000. i 2011. godine.

Posljednja verzija LOF-ovog obrasca, poznata kao LOF 11, stupila je na snagu 9. svibnja 2011. godine. Kao i kod njegovih prethodnih verzija, načelo *no cure no pay* je i dalje osnovna karakteristika ovog ugovora, i istaknuta je na prvoj stranici LOF-a 11. Sadržaj LOF 11 obrasca čini: devet praznih polja, dvanaest klauzula (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K i L) i četiri važne obavijesti (*Important Notices*).

U praznim poljima je predviđeno da se upisuju određeni podaci, i to: naziv spašavatelja; imovina koja se spašava (s tim što se navodi da osobne stvari putnika, zapovjednika ili posade nisu uključene u tu imovinu); sporazumno mjesto koje se smatra sigurno, odnosno sigurno mjesto; datum potpisivanja ugovora; mjesto potpisivanja ugovora; da li je SCOPIC klauzula uključena u ugovor ili nije; ukoliko se nagrada ne bi plaćala u US dolarima, potrebno je navesti drugu valutu; potpis spašavatelja i zapovjednika broda.

U nastavku rada dajemo prikaz klauzula danih u LOF 11 obrascu.

U klauzulama A (*Contractors basic obligation*) i B (*Environmental protection*) sadržane su odredbe o dužnosti spašavatelja. Prema tim odredbama spašavatelj je dužan uložiti najveće napore u spašavanju imovine; pritom je istovremeno dužan spriječiti nastanak ili smanjiti štete za okoliš. Također, na strani spašavatelja predviđena je obveza dopreme broda na mjesto koje je određeno kao sigurno ili neko drugo sigurno mjesto koje su stranke odredile.

Klauzula C (*SCOPIC Clause*) predviđa da se primjena SCOPIC klauzule²² ne podrazumijeva, već se njena primjena mora ugovoriti.

²² Nešto više o SCOPIC klauzuli reći ćemo u sljedećem dijelu.

U klauzuli D (*Effect of other remedies*) se ističe da usluga spašavanja mora biti pružena u skladu s načelom *no cure no pay* prema odredbama Konvencije o spašavanju.

Klauzula E (*Prior services*) predviđa da će bilo kakva usluga, koju je pružio spašavatelj u cilju spašavanja pomorske imovine, prije ili do datuma potpisivanja ugovora, biti pokrivena ugovorom o spašavanju.

Klauzula F (*Duties of the property owners*) predviđa, s jedne strane, dužnost za spašavatelja u smislu korištenja raspoloživih uređaja i opreme koja se nalazi na brodu u opasnosti, dok s druge strane, na strani zapovjednika broda u opasnosti i članova posade postoji dužnost davanja svih potrebnih informacija i dužnost suradnje sa spašavateljem u pogledu sigurnog mjesta.

Klauzula G (*Rights of termination*) predviđa pravo na raskid ugovora od strane vlasnika pomorske imovine u slučaju da više ne postoje razumni izgledi pozitivnog rezultata koji vodi do nagrade za spašavanje u skladu s člancima 12. i/ili 13. Konvencije o spašavanju.

Prema klauzuli H (*Deemed performance*) spašavatelj je izvršio svoje usluge kada su brod i teret sigurni tj. u sigurnom stanju i kada su smješteni na sigurno mjesto (u sigurnu luku ili mjesto zakloništa) koje je u ugovoru navedeno ili drugo sigurno mjesto koje su stranke odredile u skladu sa spomenutom klauzulom A.

Klauzule I (*Arbitration and the LSSA Clauses*) i J (*Governing Law*) sadrže odredbe prema kojima je arbitraža u Londonu nadležna za utvrđivanje nagrade za spašavanje i/ili posebnu naknadu, u skladu s *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (LSSA Clauses)* i *Lloyd's Procedural Rules*, koji čine dio ugovora o spašavanju. U vezi s tim klauzula J predviđa da je za odnose iz *LOF 11* mjerodavno englesko pravo.

U klauzuli K (*Scope of authority*) se jasno navodi da je zapovjednik broda zastupnik vlasnika broda ili tereta i obvezuje se na dužno izvršavanje ugovora.

Posljednja klauzula L (*Inducements prohibited*) sadrži odredbu o zabranjenom ponašanju u smislu utjecaja (vršenja pritiska) na bilo koju ugovornu stranu, u smjeru nagovaranja na potpisivanje ugovora.

Na kraju *LOF 11* obrasca dane su četiri važne obavijesti (*Salvage security, Incorporated provisions, Awards* i *Notification to Lloyd's*) u kojima se navodi: 1. dužnost spašavatelja da sigurno poduzima akcije spašavanja; 2. inkorporiranost *LSSA klauzule* u ugovor, 3. dostupnost nagrade za spašavanje na *web stranici Lloyd-a*, kao i 4. dužnost spašavatelja da obavijesti Lloyd o akciji spašavanja u roku od 14 dana i prosljedi mu potpisan ugovor.

5. SCOPIC KLAUZULA

SCOPIC klauzula (Special Compensation P&I Club Clause) nalazi se u *LOF*-ovom obrascu. Donesena je 1999. godine, a njena prva revizija je vršena 2000., druga 2005., treća 2007., četvrta 2011. i posljednja 2014. godine. Zapravo, ona je osmišlje-

na kako bi se riješili eventualni problemi i izbjegle velike parnice koje mogu nastati povodom primjene članka 14. Konvencije o spašavanju. Cilj *SCOPIC klauzule* je da uspostavi odgovarajuću ravnotežu između različitih interesa i osigura spašavateljima što veću sigurnost prilikom dodjeljivanja pravične naknade. *SCOPIC klauzula* je vrlo kompleksna i sadrži šesnaest pod-klauzula u kojima su sadržane osnovne odredbe o odnosu između spašavatelja i brodovlasnika, i tri dodatka koja su njen sastavni dio (*Appendix A SCOPIC*, *Appendix B SCOPIC* i *Appendix C SCOPIC*). Također su značajna i pravila koja reguliraju odnos između spašavatelja, P&I klubova i osiguratelja imovine. To su sljedeća pravila: Kodeks ponašanja između Međunarodnog udruženja spašavatelja i Međunarodnog udruženja P&I klubova (*Code of practice between ISU and International Group of P&I*), Kodeks ponašanja između Međunarodnog udruženja P&I klubova i osiguratelja imovine (*Code of practice between International Group of P&I and Property Underwriters*), kao i *Shipowner's Casualty Representative Guidelines* i *Shipowner's Casualty Representative Digests 1,2,3,4*.

Osnovne karakteristika *SCOPIC klauzule* su sljedeće:

- 1) *SCOPIC klauzula* primjenjuje se kao dopuna *LOF*-ovog obrasca i stranke se na nju mogu pozivati samo ako je ugovorena njena primjena. Iz navedenog se zaključuje da se njena primjena može ugovoriti, ali i ne mora. Ukoliko se ugovori njena primjena, isključuje se primjena člana 14. Konvencije o spašavanju. Zapravo, *SCOPIC klauzula* predstavlja zamjenu navedenog članka. (Podklauzula 1 *SCOPIC klauzule*).
- 2) Nakon potpisivanja ugovora o spašavanju putem *LOF*-a, spašavatelj se može u bilo koje vrijeme pozvati na *SCOPIC klauzulu*; pritom mora pisano obavijestiti vlasnika broda. Bez pisane obavijesti ne može se dobiti naknada na osnovu *SCOPIC klauzule*. (Podklauzula 2 *SCOPIC klauzule*).
- 3) Spašavatelj koji se pozvao na *SCOPIC klauzulu* može tražiti od vlasnika broda jamstvo za naknadu u iznosu od 3.000,000 US dolara. U tom slučaju vlasnik broda je dužan osigurati traženo jamstvo. Naime, vlasnici broda dužni su osigurati jamstvo ili pismo od P&I kluba (*initial security*) spašavatelju u roku od dva dana (isključujući subotu, nedjelju i praznike) nakon pisane obavijesti o pozivu na klauzulu. (Podklauzula 3 *SCOPIC klauzule*).
- 4) Nakon pozivanja na *SCOPIC klauzulu* spašavatelj ima mogućnost naknaditi troškove osoblja i opreme koja je korištena u operaciji spašavanja na temelju tarife uz pravo na bonus od 25% od predviđene tarife. (Podklauzula 5 *SCOPIC klauzule*).
- 5) Naknadu prema *SCOPIC klauzuli* plaća vlasnik broda, odnosno njegov P&I klub, i to samo onaj iznos koji premašuje klasičnu nagradu za spašavanje, koja je regulirana člankom 13. Konvencije o spašavanju. (Podklauzula 6 *SCOPIC klauzule*).

- 6) Ako je nagrada prema *SCOPIC klauzuli* manja od nagrade za spašavanje, nagrada se može smanjiti za 25% od iznosa razlike nagrade za spašavanje i naknade prema *SCOPIC klauzuli*. Ova mogućnost je dana kako bi se utjecalo na spašavatelje da se u slučajevima kada nije sasvim sigurno da će ostvariti adekvatnu nagradu za spašavanje automatski ne pozivaju na *SCOPIC klauzulu*. (Podklauzula 7 *SCOPIC klauzule*).²³
- 7) Brodovlasnik može imenovati svog neovisnog predstavnika (*Shipowner's Casualty Representative, SCR*) koji će zastupati svu spašenu imovinu (brod i teret).²⁴ Također, predviđa se da pored imenovanja *SCR*, osiguratelj broda i osiguratelj tereta mogu imenovati posebnog predstavnika za promatranje i izvještavanje o operaciji spašavanja, kako je predviđeno u Dodatku C *SCOPIC klauzule*. U pitanju su posebni predstavnici za brod – *Special Hull Representative* i posebni predstavnici za teret – *Special Cargo Representative* ili zajednički nazvani *Special Representatives*. (Podklauzule 12 i 13 *SCOPIC klauzule*).

Interesantno je spomenuti da do pozivanja na *SCOPIC klauzulu* dolazi često. Prema statističkim podacima u razdoblju od uvođenja *SCOPIC klauzule*, tj. od 1999. do 1. travnja 2014. godine, bilo je 1.085 slučajeva spašavanja koje se vršilo prema *LOF*-ovom obrascu. Na *SCOPIC klauzulu* su se pozivali 255 puta, što predstavlja 24% od svih slučajeva. U tom razdoblju bilo je sedam postupaka pred arbitražom.²⁵ Tako da ovo ne bismo obrazlagali jer brojke govore same za sebe.

6. ZAKLJUČAK

Osnovna načela spašavanja na moru ustanovljena su Konvencijom o spašavanju. Konvencija ostaje pri tradicionalnom načelu *no cure no pay* – bez korisnog rezultata nema ni nagrade, s tim što postoje značajna odstupanja od sistema korisnog rezultata u okviru odredbi o posebnoj naknadi. Posebna naknada uvedena je s namjerom da se spašavatelji potaknu i nagrade za uložene napore u sprečavanju ili smanjenju šteta počinjenih morskome okolišu i onda kada izostane uspjeh u spašavanju, odnosno kada su izgledi za takav uspjeh jako mali. Iako je Konvencija o spašavanju unijela značajne novine i svakako donekle poboljšala položaj spašavatelja, praksa je potvrdila da konvencijska rješenja nisu dovoljno poticajna kada je u pitanju zaštita morske sredine od onečišćenja, koja gotovo da

²³ Npr., ukoliko je nagrada za spašavanje 1.500.000 US dolara, a nagrada prema *SCOPIC klauzuli* 1.000.000. US dolara, nagrada za spašavanje će se umanjiti za iznos od 125.000 US dolara (25% od 500.000).

²⁴ *Appendix B SCOPIC klauzule* sadrži odredbe o postupku izbora ovog predstavnika i njegovim obvezama.

²⁵ Podaci dostupni na: <http://www.marine-salvage.com/media-information/articles/archive/the-mystery-of-scopic-unravelling/>. Stranica posjećena 2. studenoga 2014. godine.

je neizbježni pratilac svake akcije spašavanja. ISU je pokrenulo inicijativu i dalo prijedloge za izmjenu Konvencije o spašavanju u pravcu preciziranja određenih pojmova i definiranja, koja se čini prihvatljivom. Svakako da je osnovni prijedlog uvođenje "ekološke nagrade" kao i kriterija za utvrđivanje njezine visine. Uvođenje "ekološke nagrade" se također čini prihvatljivim, međutim nesporno je da izmjena Konvencije o spašavanju nije nimalo lak niti jednostavan posao, već naprotiv, tako da bi dobro bilo pričekati s njenim izmjenama, pogotovo ako se ima u vidu da se kroz primjenu LOF 11 obrasca, koji sadrži odredbe o nagradi, ovo pitanje može uspješno riješiti.

LITERATURA

1. Bishop, A., *The Development of Environmental Salvage and Review of the London Salvage Convention 1989*, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 37, Issue 1, New Orleans, USA, 2012, pp. 65–101.
2. Ćorić, D., *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2009.
3. Ćorić, D., SCOPIC klauzula – novi vid odstupanja od tradicionalnih načela spašavanja, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 23, 2002., str. 270–271.
4. Grabovac, I., *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995.
5. Grabovac, I., Kako uračunati "posebnu naknadu" u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju, 1989., *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, god. 39 (1997), 153–154, str. 153–161.
6. Grabovac, I., Razlikovanje tegljenja i spašavanja na moru (prikaz sudske presude i komentar), *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Vol. 17, br. 67, Zagreb, 1975., str. 68–69.
7. Grabovac, I., Spašavanje i zaštita morskog okoliša, *Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti*, Razred za društvene znanosti, Vol. No. 510=48, 2011., str. 291–300.
8. International Salvage Union – ISU, *Position Paper on the 1989 Salvage Convention*, 2012.
9. Ivošević, B., *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2008.
10. Ivošević, B., *Pomorske havarije i osiguranje*, Fakultet za pomorstvo, Kotor, 2003.
11. Padovan, A.V., Skorupan Wolff, V., Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – konceptijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, god. 50 (2011), 165, str. 117–163.
12. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
13. Petrinović, R., Plančić, B., Mandić, N., Revizija Lloyd's Open Form (LOF 2010) učinkovitija zaštita morskog okoliša, *Naše more* 56 (1–2)/2009., str. 45–56.

14. Reeder, J., Qc, Brice, G., *Brice on Maritime Law of Salvage*, 5th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2011.
15. Rose, Francis D., *Kennedy and Rose Law of Salvage*, 7th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2009.
16. Seršić, M., *Međunarodno-pravna zaštita morskog okoliša*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2003.
17. Stanković, P., Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru, *Uporedno pomorsko pravo*, Vol. 31, br. 122/124., Zagreb, 1989., str. 291–300.
18. Stanković, P., *Spašavanje u plovidbenom pravu Jugoslavije*, Otokar Keršovani, Rijeka, 1976.
19. Steel, D.W., Francis D., Kennedy, R., *Law of Salvage*, Stevens & Sons, London, 1985.
20. Tomaševski, K., Razlika između tegljenja i spašavanja; Kamate na nagradu za spašavanje: (prikaz presude), *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*. Vol. 18, br. 69, 1976., str. 67–69.
21. Trajković, M., *Pomorsko pravo*, Akademski misao, Beograd, 2004.
22. Vincenzini, E., *International Salvage Law*, Lloyd's of London Press Ltd., London, 1992.

Summary:

LEGAL REVIEW ON THE MARINE SALVAGE OF PROPERTY

Sailing the sea, with all the risks and challenges included, caused the creation of a specific legal institute – marine salvage, which has, for the umpteenth time, reflected human solidarity and the willingness to help. The first traces of this institute were found in the code of the maritime laws of the island of Rhodes: "Nomos Rodion Nautikos" from the eighth century. Salvage, as one of the oldest institutes of maritime law, has not lost its importance to the present day. On the contrary, it has always been modernized and improved and therefore – in addition to marine salvage of property – this institute has developed to the protection and preservation of the marine environment. In this paper special attention is paid to the property-legal aspect of salvage by pointing to crucial solutions given in the relevant international conventions, standard forms of marine salvage agreements, with a special focus on new Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (LOF 2011).

Keywords: salvage; salvage agreement; LOF; salvage award; SCOPIC clause; protection of marine environment.

