

## HRVATSKO PRAVO SPAŠAVANJA U UVJETIMA EUROPSKIH INTEGRACIJA

Doc.dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ  
BISERA PLANČIĆ, viši predavač  
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

UDK 347.799.2 (497.5 : 4 EU)  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 05.03.2007.  
Prihvaćeno za tisak: 11.04.2007.

*Rad se bavi ulogom spašavatelja u zaštiti morskog okoliša te položajem profesionalnih spašavatelja u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj. Važnost spašavanja u okviru zaštite morskog okoliša raste iz godine u godinu. Tek 1980. godine spašavatelji su putem ugovornog obrasca LOF 80 prvi put preuzeli dužnost skrbi o morskome okolišu na način da su stimulirani u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu prilikom akcija spašavanja. Danas je sprječavanje onečišćenja morskog okoliša prioritet spašavanja. Pored novih dužnosti koje imaju suvremeni spašavatelji u zaštiti morskog okoliša, njihova potencijalna odgovornost raste iz godine u godinu. S obzirom da se oni nalaze u prvim linijama borbe protiv onečišćenja morskog okoliša uzrokovanog nesrećama brodova, nije rijetkost da oštećene osobe potražuju i od spašavatelja naknadu štete uzrokovane onečišćenjem. Spašavatelji su donekle zaštićeni od takvih potraživanja prema važećim konvencijama (Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, 1992. i Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem, 1996.). Donošenjem Međunarodne Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunker konvencija), 2001. godine spašavatelji gube imunitet pri potraživanju naknada šteta od njih, a najnovijom Direktivom EU (2005/35/EC) otvoren je put kaznenoj odgovornosti svih sudionika pomorskog gospodarstva, uključujući i spašavatelje. Pitanje koje konstantno muči suvremene spašavatelje je dostatnost naknada koje im stoje na raspolaganju u slučaju sprječavanja onečišćenje u odnosu na njihovu izloženost građanskoj i kaznenoj odgovornosti. Spašavatelji trebaju pronaći način kako uvjeriti odgovorne u državama, pomorskom gospodarstvu i osiguranju da pristanu isplaćivati (bezuvjetne) veće ili dodatne naknade kao poticaj spašavateljima u zaštiti morskog okoliša, što bi dugoročno bilo u interesu svih nabrojanih sudionika. Činjenica je da sadašnji sustav nagrađivanja ne zadovoljava i dovoljno ne potiče spašavatelje u zaštiti morskog okoliša, jer uz postojanje posebne naknade i SCOPIC naknade, spašavatelju ipak, kao stalni izvor prihoda, ostaje jedino nagrada za spašavanje koja je tradicionalno ograničena vrijednošću spašene imovine.*

**Ključne riječi:** *spašavanje, mjesto zakloništa, IMO Rezolucija A. 949 (23), ISU spašavatelji, Direktive: 2002/59/EC i 2005/35/EC.*

## 1. UVOD

Suvremeni tehnički i tehnološki napredak smanjio je opasnosti pomorske plovidbe ali ih nije sasvim uklonio pa je institut spašavanja i danas neophodno potreban. Potrebi za zaštitom sudionika pomorskog pothvata i imovine na moru danas je pridodana i potreba za zaštitom morskog okoliša. Zbog toga je u suvremeno doba pravo spašavanja doživjelo korjenite promjene. Dok se tradicionalno pravo spašavanja, uz obvezno spašavanje ljudskih života, odnosilo na spašavanje imovine na moru, ugrožene pomorskim nesrećama, danas spašavanje postoji i kao mjera zaštite morskog okoliša<sup>1</sup>. Posljednjih desetljeća čitav sustav pomorskog prava inspiriran je zaštitom morskog okoliša pa tako i pomorskopравни institut spašavanja.

Spašavanje je specifični pravni institut pomorskog prava. Pod pojmom *spašavanja* (engl. *salvage*) razumijevamo svaku potrebnu i korisnu uslugu i pomoć pruženu imovini i osobama koje se nalaze u opasnosti i pogibelji na moru. Sama aktivnost spašavanja usmjerena je na očuvanje i zaštitu broda, stvari i osoba na brodu od opasnosti koja im u vezi s pomorskom plovidbom prijeti, što može imati za posljedicu gubitak života ili stvari.<sup>2</sup> Institut spašavanja se primjenjuje na objekte kao što je brod, teret, bunker, podrtina, vozarina u riziku (ako nije unaprijed naplaćena) a u posljednje vrijeme spašavanje se primjenjuje i na morski okoliš.

U klasičnom smislu spašavanje je samo ona djelatnost koja je imala koristan rezultat. Spašavanje imovine može biti potpuno ili djelomično, ali spašavanje bez korisnog rezultata smatra se samo pokušajem spašavanja. Za svako spašavanje broda ili druge imovine a koje je imalo koristan ishod, spašavatelju pripada pravična nagrada za spašavanje. Visina nagrade za spašavanje limitirana je vrijednošću spašene imovine iz čega proizlazi temeljno načelo prava spašavanja *da bez korisnog rezultata nema ni prava na nagradu za spašavanje* (engl. *no cure no pay*).

U akciji spašavanja formira se imovinskopravni odnos u okviru kojeg jedna osoba potražuje nagradu za spašavanje a druga je toj osobi duguje. Dakle postoje dva subjekta

---

<sup>1</sup> Prema statistici koju je 2004. godine objavilo Međunarodno udruženje spašavatelja - ISU, na osnovu rezultata svoje godišnje studije o sprječavanju onečišćenja tijekom deset godine, od 1994. do kraja 2003. godine ISU spašavatelji su, sudjelujući u 2.088 slučajeva spašavanja koji su prijetili štetom na okolišu, spasili 11 milijuna ulja, kemikalija i drugih onečišćivača. To uključuje 8.918.784 tona sirove nafte; 624.217 tona kemikalija i 646.544 tona pogonskog goriva.

<sup>2</sup> Drago Pavić, *Pomorske havarije i osiguranje*, II izdanje, Split, 2003., str. 61., Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006., str. 358.

spašavanja: aktivan subjekt je ona strana koja pruža uslugu spašavanja - spašavatelj, a pasivan subjekt je korisnik spašavanja odnosno vlasnik stvari u opasnosti.

Osim imovinskopravnog odnosa koji se formira pri akciji spašavanja dolazi do izražaja i javni interes, što se prije svega ogleda u zaštiti ljudskih života na moru i zaštiti morskog okoliša. To je uvjetovalo razvoj specifičnih pravnih normi imovinskog i upravnog prava za reguliranje tih odnosa koji zajedno tvore *pomorsko pravo spašavanja*. Kao vrlo važan pomorskopravni institut, spašavanje je bilo međunarodnopravno regulirano već 1910. godine, *Međunarodnom konvencijom za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru*, Bruxelles (revidirana Protokolom 1967.) koja je 1989. godine, zamijenjena novom *Međunarodnom konvencijom o spašavanju*, London. Osnovne promjene koje su donesene novom *Konvencijom* ogledaju se u poticanju spašavatelja na sudjelovanje u zaštiti i sprječavanju onečišćenja morskog okoliša.

Priroda instituta spašavanja, kao i samo gospodarstvo spašavanja znatno su se promijenile posljednjih desetljeća. Temeljna promjena očituje se u preusmjeravanju važnosti sa spašavanja imovine od morskih opasnosti koje prijete, na zaštitu okoliša i lokalnog gospodarstva obalnih država od učinaka koje bi moglo imati onečišćenje s brodova.

Ostale promjene koje prate spašavanje i utječu na sadašnji položaj profesionalnih spašavatelja posljedica su ove temeljne. Tako naknade za spašavanje ne prate korak s izmijenjenom ulogom spašavatelja i povećanim materijalnim (financijskim) rizikom spašavanja. Smanjenje broja pomorskih nesreća i povećanje troškova održavanja suvremene i učinkovite opreme za spašavanje u stanju pripravnosti, dovelo je do toga da je spašavanje postalo puno skuplje. Rizik koji spašavatelji snose zbog njihove moguće odgovornosti (danas je to građansko pravna odgovornost a u budućnosti možda i kaznena) u slučajevima onečišćenja morskog okoliša pridonio je tom povećanju troškova.

Istovremeno je suvremena tehnologija umanjila rizik od neuspjeha, pa je na taj način izmijenila tradicionalne kriterije kod određivanja nagrada za spašavanje, a što je opet rezultiralo sniženjem nagrada, ako se usporede s vrijednostima imovine koja se spašava. Povećane vrijednosti brodova i tereta kao predmeta spašavanja također su rezultirale smanjenjem nagrada u odnosu na vrijednost spašene imovine. Sudovi i arbitraže koji utvrđuju visinu nagrade za spašavanje sporo se prilagođavaju novonastaloj situaciji.

Kada danas govorimo o ulozi spašavatelja u sprječavanju onečišćenja, moramo se uvijek vratiti na tri pomorske nesreće s katastrofalnim posljedicama onečišćenja morskog okoliša. U nesreći tankera *Prestige* (2002.)<sup>3</sup> izlilo se 70.000 tona ulja, u nesreći

---

<sup>3</sup> Tijekom velikog nevremena dvadeset i šest godina star tanker *Prestige* pretrpio je 13. studenog 2002. godine pomorsku nezgodu na mjestu udaljenom oko 30 milja od Cape Finisterre u Španjolskoj. Prevezio je 77.000 tona teškog goriva koji je u dva navrata istekao u more. Usprkos pokušajima spašavatelja da umanje posljedice, on se prelomio na dva dijela te potonuo u Atlantik ispred Španjolske, na dubinu od oko 3.600 metara dubine, oko

tankera Erika<sup>4</sup> je oko 30.000 istekla u more, dok je Exxon Valdez izgubio oko 40.000 tona. Gubitak od 140.000 tona ulja rezultirao je odštetnim zahtjevima u iznosu od oko 5 milijardi USD.

Radi usporedbe profesionalni spašavatelji udruženi u Međunarodno udruženje spašavatelja (ISU spašavatelji)<sup>5</sup> spasili su u posljednjih 11 godina preko 11.7 milijuna tona različitih onečišćivača. Samo u 2004. godini spasili su 734.000 tona iz 266 različitih slučajeva spašavanja, od toga 452.000 tona ulja. Ako to usporedimo s iznosima potraživanja iz tri velike nesreće (*Exxon Valdez* /*Erika* /*Prestige*) možemo zaključiti da su ISU spašavatelji samo u 2004. godini spasili vrijednost potencijalnih naknada štete u iznosu od 12,5 milijardi USD.<sup>6</sup>

## 2. RAZVOJ MODERNOG PRAVA SPAŠAVANJA

### 2.1. Konvencijski sustav

Tijekom druge polovine dvadesetog stoljeća zabilježen je značajan tehnološki napredak u gradnji i korištenju brodova. Na to je posebno utjecala velika potražnja za uljem<sup>7</sup> koja je dovela do porasta prijevoza toga tereta brodovima izvanredno velike tonaže tzv. supertankerima. Pravi razmjeri opasnosti od supertankera odnosno tereta koji oni prevoze postali su vidljivi već kod nezgode liberijskog tankera *Torrey Canyon* koji se u ožujku 1967. godine nasukao na jugoistočnoj obali Engleske prilikom čega se teret sirove nafte od oko 120.000 tona izlio u more i onečistio dijelove engleske i francuske obale. Nesreća broda *Torrey Canyon* značila je prekretnicu u odnosima međunarodne pomorske zajednice prema zaštiti morskog okoliša, te je potakla (uslijedilo) donošenje brojnih preventivnih i građanskopravnih regulativa.

---

400 km daleko od obale Galicije značajno onečistivši zapadnu obalu Španjolske.

<sup>4</sup> Tanker *Erika* je prevezio teret od oko 30.000 tona teškog goriva, kada se 12. prosinca 1999. godine u nevremenu prelomio na dva dijela u Biskajskom zaljevu, 60 milja izvan sjeverozapadne obale Bretanje u Francuskoj. Oko 20.000 tona teškog goriva (fuel oil) su onečistili oko 400 kilometara francuske obale na Atlantiku. Nezgodna tankera Erika te onečišćenje morskog okoliša koje je nastalo nakon toga proizvelo je veći efekt od mnogih do tada drugih pomorskih nezgoda s posljedicom onečišćenja morskog okoliša (Braer, Sea Empress ili Aegean Sea), posebno zbog toga što su ukupna potraživanja naknade štete premašila 1 milijardu EUR.

<sup>5</sup> Međunarodno udruženje spašavatelja (International Salvage Union) – ISU, koje okuplja profesionalne spašavatelje, broji 53 člana iz 29 država. Oko polovinu članova ISU-a je iz država EU ili susjednih država. ISU spašavatelji sudjeluju u preko 90% akcija spašavanja na svjetskoj razini.

<sup>6</sup> www.marine-salvage.com – 1. prosinca 2006 (Developing a 21st century solution for environmental salvage).

<sup>7</sup> Prema *Konvenciji o građanskoj odgovornosti iz 1992.* pojam *ulje* obuhvaća svako postojano ugljikovodikovo mineralno ulje, kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje ili ulje za podmazivanje, bez obzira na to prevozi li se kao teret ili kao gorivo za pogon takvog broda. MARPOL konvencijom pojam *ulje* značajno je proširen.

Jedanaest godina poslije, nezgoda tankera *Amoco Cadiz* 1978. godine konačno je potvrdila da prijevoz ulja tankerima velike nosivosti zastrašujuće ugrožava morski okoliš te je potrebno što efikasnije poticati spašavatelje, ne samo da spašavaju brod i teret, nego i da poduzimaju mjere za sprječavanje odnosno smanjenje šteta na okolišu. Nakon ove nezgode, te iste godine, Međunarodna pomorska organizacija – IMO izradila je izvješće u kojem je naglasila potrebu zamjene Konvencije o spašavanju iz 1910. godine.

Nova *Konvencija o spašavanju*, donesena na diplomatskoj konferenciji u Londonu 1989. godine, stupila je na snagu 15. srpnja, 1996. godine nakon što ju je ratificiralo 15 država. Republika Hrvatska je ratificirala novu *Konvenciju* 1998. godine. Do danas su je ratificirale 54 države, odnosno države s ukupno 38,30% svjetske brodske tonaže<sup>8</sup>. Osnovne promjene koje su donesene *Konvencijom iz 1989. godine* ogledaju se u poboljšanom položaju spašavatelja i zaštiti morskog okoliša.

U kategoriji zaštite morskog okoliša najvažnija su one odredbe Konvencije koje se bave naknadama spašavatelja za obavljanu uslugu spašavanja (nagrada za spašavanje i posebna naknada). Te odredbe su sadržane u člancima 13. i 14. Konvencije o spašavanju. Članak 13. se bavi klasičnom nagradom za spašavanje, koja tradicionalno ne može biti veća od vrijednosti spašene imovine, a koju isplaćuje vlasnik spašene imovine (vlasnik broda, tereta ili drugih imovinskih vrijednosti) odnosno njegov osiguratelj. Visinu nagrade određuje sud ili arbitražna prema posebno propisanim kriterijima.<sup>9</sup> Jedan od kriterija za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje je od 1989. godine i vještina i napori spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu.

Radi poticanja spašavatelja da pri spašavanju sudjeluje u zaštiti morskog okoliša, člankom 14. Konvencije uvodi se novi režim posebnih naknada koje isplaćuje isključivo vlasnik broda (odnosno osiguratelj odgovornosti - P. & I. klub u koji je brod u članjen). Spašavatelj stječe pravo na posebnu naknadu samo u slučaju ako je spašavani brod ili njegov teret predstavljao opasnost za morski okoliš te ako spašavatelj nije ostvario pravo na nagradu za spašavanje iz članka 13. Ako se kumulativno ispune ta dva uvjeta, a spašavatelj nije uspio spriječiti ili umanjiti štetu na morskome okolišu, on ima pravo na posebnu naknadu ali samo u visini stvarno učinjenih troškova. Međutim ako je bio potpuno ili djelomično uspješan u sprječavanju ili smanjenju štete na morskome okolišu, tada posebna naknada uključuje povećanje stvarnih troškova spašavatelja do 30%, a u iznimnim slučajevima do najviše 100%. Posebna naknada se isplaćuje spašavatelju

---

<sup>8</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org). - 31. siječnja, 2007.

<sup>9</sup> Kriteriji za određivanje visine nagrade za spašavanje: a) vrijednost spašenog broda i druge imovine; b) vještina i napori spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete okolišu; 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 spašavatelji ili njihova oprema; h) brzina kojom je usluga pružena; i) dostupnost i uporaba brodova i druge opreme namijenjene operacijama spašavanja; j) stanje pripravnosti i djelotvornosti opreme spašavatelja te njezina vrijednost.

do onog iznosa koji prelazi uobičajenu nagradu za spašavanje ugrožene imovine.<sup>10</sup> U svrhu što bolje zaštite morskog okoliša tom odredbom se, u stanovitoj mjeri, odstupa od klasičnog načela prava spašavanja – *no cure no pay* (bez uspjeha nema ni nagrade za spašavanje) na način da spašavatelj ima pravo na posebnu naknadu i kad spašavanje nije imalo koristan rezultat odnosno kada spašavatelj nije uspio zaslužiti nagradu primjenom redovitih kriterija.

Osim članaka 13. i 14. odredbe o zaštiti morskog okoliša sadrži i članak 8. *Konvencije o spašavanju* prema kojem su spašavatelj, vlasnik broda, zapovjednik i vlasnik druge imovine obvezni pri akciji spašavanja primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu<sup>11</sup>. Dakle, prema *Konvenciji* sve su stranke dužne sudjelovati u zaštiti morskog okoliša, a ne samo spašavatelj.

Iako je *Konvencija o spašavanju*, u vrijeme kada je donesena, značila veliki napredak i doprinos u pokušaju sprječavanja onečišćenja, u praksi se pokazalo da taj instrumentarij ne znači dovoljan poticaj spašavateljima u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja koje mu svakodnevno prijete. Stilizacija odredaba o *posebnoj naknadi* iz članka 14. ispala je dosta nezgrapna i nedovoljno jasna za primjenu u sudskoj ili arbitražnoj praksi.

Nakon donošenja presude Doma lordova u predmetu *The Nagasaki Spirit* koja je trebala dati smjernice nižim sudovima kako postupati u slučajevima u kojima je *Konvencija* ostala nedorečena, stručna je javnost (pogotovo profesionalni spašavatelji) ostala razočarana. Trend koji se *Konvencijom* o spašavanju iz 1989. godine, trebao ostvariti, a to je bolja stimulacija spašavatelja (kao ugrožene grane broderske djelatnosti) i zaštita mora od onečišćenja, nije tom presudom značajnije potpomognut. Presudom Doma lordova u tom predmetu je odlučeno da se pri obračunu posebne naknade u troškove spašavanja ne priznaje spašavateljima element dobiti, pa čak ni “element tržišta”, kao što je, na primjer, prihod koji bi brodovi spašavatelja ostvarili da su umjesto neuspjele akcije spašavanja imovine jednako vrijeme proveli u zakupu.

---

<sup>10</sup> Opširnije o relevantnim odredbama *Konvencije iz 1989.* Ranka Petrinović, *Zaštita morskog okoliša kao element suvremenog prava spašavanja* (doktorska disertacija), Split, 2005., str. 134 – 140.

<sup>11</sup> Članak 8. *Konvencije* glasi:

1. Spašavatelj je dužan, u odnosu prema vlasniku broda ili druge imovine u opasnosti: a) obavljati operacije spašavanja s dužnom pažnjom; b) pri izvršavanju dužnosti naznačene u točki (a), posvetiti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš; c) uvijek kad to okolnosti razborito nalažu, zatražiti pomoć od drugih spašavatelja, i prihvatiti pomoć drugih spašavatelja kada vlasnik ili zapovjednik broda ili druge imovine u opasnosti razborito zatraže da to učini, s tim da to ne utječe na visinu njegove nagrade ako se poslije pokaže da takav zahtjev nije bio razborit.

2. Vlasnik i zapovjednik broda ili vlasnik druge imovine u opasnosti, dužni su u odnosu prema spašavatelju: a) u cijelosti s njim surađivati tijekom operacije spašavanja; b) pri tome primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš i c) kada brod ili druga imovina budu dopremljeni na sigurno mjesto, prihvatiti njihovu predaju kada to razborito zatraži spašavatelj.”

## 2.2. Autonomno pravo spašavanja

Budući da je Konvencija o spašavanju imovinskopravnog karaktera, značajnu ulogu u reguliranju odnosa u okviru spašavanja ima autonomno pravo spašavanja koje je sadržano u standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju. Sklapanjem ugovora o spašavanju uvjeti sadržani u standardiziranim obrascima postaju njegovim sastavnim dijelom. Kako su konvencijske i zakonske odredbe o spašavanju pretežno dispozitivne pravne naravi, standardizirani obrazac ugovora o spašavanju ima prednost u odnosu na zakonske odredbe, ukoliko odredbe ugovora nisu protivne prisilnim zakonskim normama.

Uobičajeno je da se prilikom zaključivanja ugovora o spašavanju koriste standardizirani obrasci. Najpoznatije autonomno pravno vrelo prava spašavanja je *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* (skraćeno *Lloyd's Open Form - LOF*) kao standardizirani ugovor o spašavanju koji se u svjetskoj praksi najviše primjenjuje<sup>12</sup>. Obrazac se uz povremene izmjene primjenjuje više od sto godina. Danas je u primjeni obrazac LOF 1995 i LOF 2000. Prethodio mu je LOF 1990, ali su najznačajnije promjene, unesene u taj obrazac, vezane za redakciju iz 1980. godine - LOF 1980. Verziju obrasca LOF 1980 možemo označiti kao važnu etapu u njegovom povijesnom razvoju. Nakon iskustva s nezgodom broda *Amoco Cadiz* (1978.), obrascem LOF 1980, prvi put se u pravo spašavanja, a s ciljem zaštite okoliša, uveo izuzetak od općeprihvaćenog i davno utemeljenog načela da *bez korisnog rezultata ne postoji ni pravo na nagradu - no cure no pay*, i to putem nagrađivanja preko *safety net* sustava. Prema tom sustavu spašavatelj je imao pravo na nagradu usprkos tome što je: spašavanje bilo neuspješno; spašavanje bilo djelomično uspješno; ili je spašavatelj bio spriječen dovršiti usluge spašavanja.

Prema obrascu LOF 1980 spašavatelj je imao pravo na takvu nagradu samo ako se radilo o spašavanju tankera djelomično ili potpuno nakrcanog uljem te se mogla potraživati isključivo od vlasnika broda.<sup>13</sup> Ona je mogla biti u visini spašavateljevih opravdano učinjenih troškova (uključujući i troškove tegljača, plovila, osoblja i druge opreme kojom se spašavatelj koristio pri pružanju usluge), plus dodatak, koji nije mogao biti veći od 15% priznatih troškova (tzv. *safety net* odredba).<sup>14</sup> Međutim, *safety net* sustav se mogao primjenjivati samo u slučaju kada je dodatak s troškovima bio veći od bilo kojeg iznosa koji bi spašavatelj dobio na ime uobičajene nagrade za spašavanje, a

<sup>12</sup> Prema statističkim podacima Međunarodnog udruženja spašavatelja (ISU), u razdoblju od 1978. do 2002. godine, spašavatelji (u okviru ISU) su izvršili 4.620 operacija spašavanja, od toga je skoro 55% svih operacija obavljeno na temelju obrasca LOF. Spašena vrijednost brodova i tereta u okviru tih operacija je iznosila oko 27,4 milijarde USD. Međutim taj trend visokog postotka spašavanja na temelju LOF obrasca opada u posljednjih deset godina tako da je od preko 300 LOF ugovora godišnje sada ostalo nešto više od 100.

<sup>13</sup> Vidi LOF 1980: "Ulje" je definirano kao sirova nafta, pogonsko gorivo, teško diesel gorivo i kao ulje za podmazivanje, te se stoga slobodno može usporediti s pojmom "postojano ulje" koje koristi *Konvencija o građanskoj odgovornosti i Konvencija o fondu*.

<sup>14</sup> LOF 1980, točka 1(a).

u odnosu na bilo koju imovinu spašenu tim uslugama.<sup>15</sup> Revizija obrasca LOF 1980. godine i uvođenje safety net odredbe ubrzala je donošenja nove Konvencije o spašavanju, 1989. godine, koja je, pored klasične nagrade za spašavanje, uvela posebnu naknadu kao proširenje safety net odredbe.

Relativan neuspjeh konvencijskog rješenja o dodatnom poticanju spašavatelja na zaštitu morskog okoliša putem prava na *posebnu naknadu*, u praksi je naveo profesionalne spašavatelje te P. & I. klubove (kao osiguratelje odgovornosti koji isplaćuju *posebnu naknadu*) da izrade i ponude poslovnoj praksi poseban tarifni sustav za određivanje naknade pod nazivom *SCOPIC klauzula* (*Special Compensation of Protecting and Indemnity Clause*), koja je pridodana obrascu LOF 2000. Karakteristika *SCOPIC klauzule* je da spašavateljima pruža veću sigurnost u ostvarivanju naknade, u odnosu na *posebnu naknadu*, a P. & I. klubovima mogućnost nadziranja operacije spašavanja. Tom se klauzulom naknada određuje prema unaprijed određenim i ugovorenim kriterijima s tim da se ugovaranjem *SCOPIC klauzule* isključuje iz primjene članak 14. *Konvencije o spašavanju*. Međutim *SCOPIC klauzulom* se posebno ne potiče spašavatelje da sudjeluju u sprječavanju onečišćenja kao što se to čini s *posebnom naknadom* iz *Konvencije*. *SCOPIC klauzula* je jedna privatnopravna tvorevina koja na prvo mjesto stavlja interese samih stranaka, a ne pridaje dovoljno važnosti javnopravnim interesima u zaštiti morskog okoliša. Ona je omogućila spašavateljima brže i sigurnije ostvarivanje naknade za spašavanje, ali nije posebno doprinijela zaštiti morskog okoliša, tako da su problemi javnopravnog karaktera proizašli iz *Konvencije o spašavanju* ostali i dalje prisutni.

Danas osamnaest godina nakon donošenja i više od deset godina nakon stupanja na snagu Konvencije o spašavanju, ISU spašavatelji, nezadovoljni postojećim sustavom nagrađivanja, predlažu uvođenje tzv. paralelnih naknada (parallel remuneration) koje bi se plaćale uz klasične nagrade za spašavanje, kao naknade za sprječavanje onečišćenja.

### 2.3. Hrvatsko pravo spašavanja

Republika Hrvatska potpisala je i ratificirala Konvenciju o spašavanju. Iako je Konvencija, donesena 1989. godine, stupila na snagu 1996. godine, dakle dvije godine nakon donošenja Pomorskog zakonika iz 1994. godine, većina njenih odredbi je postala sastavni dio tog Pomorskog zakonika. Danas je hrvatsko pravo spašavanja regulirano u Dijelu osmom (Pomorske nesreće), Glava II, članci 760. do 788. Pomorskog zakonika

---

<sup>15</sup> Isto. Sličan način (uvjet) prihvatila je *Konvencija o spašavanju za nagrađivanje spašavatelja* putem *posebne naknade*.



Republike Hrvatske iz 2004. godine<sup>16</sup>. Zakonikom iz 2004. godine odredbe o spašavanju još su se više približile odredbama Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Tako su iz Konvencije preuzete definicije pojedinih pojmova vezanih za spašavanje (pojam spašavanja, brod, imovina, šteta morskom okolišu i isplata), vađenje potonulih stvari nije više posebna pomorska nezgoda već je izjednačeno sa spašavanjem te se odredbe o spašavanju primjenjuju i na vađenje stvari koje se nalaze pod morem (npr. kriteriji za utvrđivanje nagrade za spašavanje).

Osim što određuje da se njegove odredbe o spašavanju primjenjuju i na vađenje potonulih stvari iz mora, Zakonik sadrži i nekoliko upravnih odredbi o nadležnosti lučke kapetanije u odnosu na vađenje potonulih. Uvodi se pravo mjesno nadležne lučke kapetanije da nadzire operacije spašavanja s ciljem ostvarivanja sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Spašavanje ili vađenje imovine koja ima povijesnu, arheološku ili kulturnu vrijednost ne smije se poduzeti bez odobrenja ministarstva nadležnog za poslove kulture, a ako ima vojnu važnost, bez ministarstva nadležnog za poslove obrane.

### 3. MJESTO ZAKLONIŠTA

Potrebno je istaknuti još jedan problem koji međunarodna pomorska zajednica pokušava riješiti zadnjih godina, a koji izravno utječe na položaj spašavatelja u svijetu u odnosu na zaštitu morskog okoliša. Radi se o tzv. mjestu zakloništa (place of refuge). Prema toj inicijativi, obalne države bile bi obvezne odrediti jedno ili više mjesta uz svoje obale, kako bi se brodovi koji se nađu u nevolji na moru mogli brže i efikasnije spasiti uz mogućnost lakšeg sprječavanja onečišćenja morskog okoliša ukoliko takva opasnost prijete. Taj je problem, koji u sebi sadrži javnopravne i privatnopravne elemente, jedan od najaktualnijih problema današnjeg pomorskog prava. Opće je mišljenje da se nikada ne bi dogodile katastrofalne pomorske nezgode takvih razmjera kao što su bile pomorske nesreće tankera *Erika* i *Prestige* da su obalne države imale unaprijed određena mjesta zakloništa.

Problem mjesta zakloništa je izravno povezan s modernim pravom spašavanja jer su spašavatelji upravo ti koji se prvi suoče s problemom odbijanja obalnih država da pruže mjesto zakloništa brodu kojega oni spašavaju.<sup>17</sup> Postavlja se pitanje hoće li obalne države, kada donesu odredbe o mjestu zakloništa u svojoj državi, propisati način i uvjete

---

<sup>16</sup> *Pomorski zakonik Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 181/2004.

<sup>17</sup> Problem mjesta zakloništa nije se pojavio prvi put nakon stradavanja tankera *Erika* i *Prestige*. Spašavatelji su se dugi niz godina suočavali s problemom odbijanja obalnih država da dozvole oštećenom brodu uplovljenje u njihove zaštićene morske prostore kako bi se olakšala ili okončala operacija spašavanja. Slučajevi tankera *Christos Bitas* (1978.) i *Atlantic Empress* (1979.) su primjeri iz prošlosti u kojima se pojavio problem zabrane ulaska broda u nevolji u unutarnje morske vode ili teritorijalno more obalne države.

za rad spašavateljima koji će pružati usluge spašavanja u mjestima zakloništa i hoće li to utjecati na daljnje modificiranje modernog prava spašavanja i temeljnog načela da bez korisnog rezultata nema ni prava na nagradu za spašavanje.

Dok obalne države ne pruže potpunu suradnju vlasnicima broda u nevolji i spašavateljima, koji ga pokušavaju spasiti izvan voda države zastave broda, spašavatelji ne mogu, ni uz najbolju suradnju brodovlasnika ili brodarka, privedi kraju jednu zahtjevniju operaciju spašavanja. To nam potvrđuju pomorske nesreće tankera Erika, Prestige i mnogih drugih.

Ideja o pružanju zakloništa za brodove u nevolji se javila u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u kasnim 1980-tim, kada je Pravni odbor IMO razmatrao nacrt nove *Konvencije o spašavanju*. U to vrijeme se predlagalo da se obalne države obvežu primiti brodove u opasnosti u svoje luke. Iako su predstavnici nekih država to podržavali, drugi su izražavali sumnju u poželjnost uključivanja javnopravnih propisa u privatnopravne konvencije kao što je *Konvencija o spašavanju*. Također su naglašavali da se trebaju uzeti u obzir interesi obalnih država pri donošenju bilo koje takve odredbe. Izražena je također i sumnja u utjecaj jedne takve odredbe na konačne odluke obalnih vlasti u konkretnim slučajevima kada se brod nađe u opasnosti te ukoliko bude predstavljao prijetnju za morski okoliš.

Kao posljedica tih prijedloga usvojen je članak 11. *Konvencije o spašavanju* koji glasi:

*“Država u svojstvu stranke će, propisujući ili odlučujući o pitanjima vezanim za spašavanje ili kada odlučuje, kao što je pristup brodova u nevolji u luke ili davanje pogodnosti spašavateljima, voditi računa o potrebi suradnje među spašavateljima, drugim zainteresiranim strankama i javnim vlastima u svrhu djelotvornog i uspješnog obavljanja spašavanja, radi spašavanja života ili imovine u opasnosti kao i općenitog sprječavanja štete na okolišu.”<sup>18</sup>*

Ta odredba je uključena u konačni tekst *Konvencije o spašavanju*. Međutim istraživanje Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) iz 2002. godine je pokazalo da niti jedna država, koja je ratificirala *Konvenciju o spašavanju*, nije prihvatila izričito, svojim nacionalnim propisima, pravne učinke članka 11. *Konvencije*. Nepoštivanje odredbi članka 11. znatno je otežalo položaj spašavatelja prilikom obavljanja operacija spašavanja brodova (koji predstavljaju prijetnju morskom okolišu) te im umanjilo izvjesnost dobivanja nagrade za spašavanje. To, međutim, nije samo imalo negativan utjecaj na prihode spašavatelja te predstavljalo nedovoljan poticaj spašavateljima u zaštiti morskog okoliša, nego je često ugrožavalo sami uspjeh već započetih akcija spašavanja u sprječavanju onečišćenja.

U studenom 2000. godine ponovno se postavilo pitanje određivanja *mjesta zakloništa*, te je ono uključeno u listu mjera koje su imale za cilj poboljšanje sigurnosti i

<sup>18</sup> Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995., str. 430.

smanjivanje rizika od onečišćenja uljem, a nastalo je kao posljedica stradavanja tankera *Erika* u prosincu, 1999. godine.<sup>19</sup> U prosincu 2000. godine osnovana je radna grupa Odbora za pomorsku sigurnost (Maritime Safety Committee – MSC) IMO-a, koja je ponovno razmatrala te stavila problem *mjesta zakloništa* među prioritete sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša.

Daljnje ubrzavanje donošenja tih mjera, te pritisak IMO-a na obalne države za njihovo uvođenje u nacionalne pravne sustave, bilo je posljedica nesreće tankera *Castor*<sup>20</sup> u Mediteranu, koji je u prosincu 2000. godine doveo do usijanja problem *mjesta zakloništa*. Na početku 2001. godini generalni tajnik IMO, gospodin William O'Neil je naglasio da je došlo vrijeme da IMO preuzme, kao prioritet, globalno razmatranje problema *mjesta zakloništa* za onesposobljene brodove i da usvoji sve mjere koje su potrebne da bi obalne države, a u interesu sigurnosti na moru i zaštite okoliša, ponovo preispitale svoja stajališta tako da se brodovima u nevolji osigura primjerena pomoć, oprema i sve pogodnosti koje okolnosti zahtijevaju. U međuvremenu se dogodila nesreća tankera *Prestige* koja je dodatno naglasila problem *mjesta zakloništa*. Na kraju je u studenom 2003. godine, Skupština IMO-a usvojila dvije rezolucije sa smjernicama koje se odnose na određivanje *mjesta zakloništa* za brodove kojima je potrebna pomoć. To je važan korak u pomaganju onima koji su na bilo koji način uključeni u pomorsku nezgodu a koja je dovela do potrebe da se pravnim sredstvima u pravo vrijeme osigura brodu *mjesto zakloništa*.

Rezolucija A. 949 (23) pod nazivom *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance (Smjernice o mjestima zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć*<sup>21</sup>) se primjenjuje u slučajevima kada brodu treba pomoć, a sigurnost ljudskih života nije ugrožena. Kada je uključena sigurnost ljudskih života tada se primjenjuju odredbe SAR konvencije<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Nakon stradavanja tankera a na prijedlog Fancuske, Europska zajednica je pripremila dva paketa mjera pod nazivom *Erika packages I. i II. Erika package I.* ima za cilj sužavanje postojećeg zakonodavstva u korist nadzora države luke i klasifikacijskih društava, predlaganje novih mjera za ubrzavanje povlačenja tankera s jednostrukom oplatom s tržišta i poboljšanje kontrole pomorstva u europskim morima, a s *Erika package II.* se predlaže osnivanje *Europske agencije za sigurnost na moru* – EMSA (European Maritime Safety Agency), osnivanje informacijskog sustava za poboljšanje praćenja prometa u europskim vodama i osnivanje dodatnog kompenzacijskog fonda za štete od onečišćenja uljem. Krajem 2005. godine usvojen je i treći paket mjera (*Third Maritime Safety Package*).

<sup>20</sup> Osam država odbilo je 2000. godine pružiti *mjesto zakloništa* teško oštećenom tankeru *Castor* kojega su spašavatelji teglili više od 2.000 milja preko zapadnog Mediterana. Na kraju je, zahvaljujući prvenstveno spašavateljima, uspješno izvršena akcija prekrcavanja tereta (oko 30.000 bezolovnog benzina) s broda na brod, te je tanker *Castor*, nakon šest tjedana dotegljen u Grčku. Na taj je način sretno okončana jedna od najdužih operacija spašavanja na moru.

<sup>21</sup> Ozcaayir, Z. Oya, *Port State Control*, London, 2004., str. 335.

<sup>22</sup> Za spašavanje osoba u teritorijalnom moru obalnih država značajan je *Priručnik o pomorskom i zrakoplovnom traganju i spašavanju na moru* usvojen 1998. godine od strane Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo. Priručnik je sastavljen od tri knjige od kojih je za posadu

Smjernice iz Rezolucije A.949 (23) IMO-a ukazuju da je u slučajevima, kada brod doživi pomorsku nezgodu koja uzrokuje njegovo progresivno stradavanje, najbolji način sprječavanja štete ili onečišćenja, prebacivanje njegovog tereta i bunkera (zalihe goriva) kako bi se moglo eventualno popraviti oštećenje na brodu. Takav se postupak najbolje može provesti u *mjestu zakloništa*. Međutim dovođenje takvog broda u *mjesto zakloništa* blizu obale može ugroziti obalnu državu ekonomski i sa stajališta zaštite okoliša pa se lokalne vlasti i stanovništvo obalnih država jako protive takvom postupku. Zbog toga je, u vrijeme donošenja Rezolucije A.949 (23), dominiralo mišljenje da pristup mjestu zakloništa ugroženom brodu često uključuje donošenje političke odluke koja se može ishoditi samo na osnovi "svaki slučaj za sebe". U takvim slučajevima treba paziti na ravnotežu između interesa broda i zaštite morskog okoliša obalne države.

Druga rezolucija, A.950 (23) *Maritime Assistance Services* - MAS (Služba pomoći na moru), preporučuje svim obalnim državama da osnuju službu pomoći na moru (MAS)<sup>23</sup>. Glavni zadaci službe su da prima razna izvješća, savjete i obavijesti koji se traže prema brojnim IMO instrumentima; da nadzire stanje broda ako takvo izvješće pokazuje da nezgoda može dovesti do situacije u kojoj brodu treba pomoć; da služi kao centar za prikupljanje podataka ukoliko stanje broda nije zabrinjavajuće i opasno, ali ipak zahtjeva razmjenu informacija između broda i obalne države (zbog mogućeg pogoršanja stanja ugroženosti broda); te da služi kao centar za komunikaciju s privatnim spašavateljima koji su uključeni u operaciju spašavanja ugroženog broda ukoliko obalna država smatra da treba nadzirati sve faze operacije spašavanja.

Donošenjem novog Pomorskog zakonika 2004. godine, Republika Hrvatska je, u skladu s rezolucijama Međunarodne pomorske organizacije (IMO), propisala obvezu određivanja mjesta zakloništa. Članak 17. točka (3) Pomorskog zakonika kaže "da će Ministar odrediti mjesta zakloništa, propisati uvjete koje zakloništa moraju ispunjavati, te propisati uvjete i način korištenja mjesta zakloništa." Prema članku 1021. točka (1) "Ministar će u roku od tri godine od dana stupanja na snagu ovog Zakonika donijeti propise o mjestima zakloništa, uvjetima koja moraju zadovoljavati mjesta zakloništa, i uvjetima i načinu korištenja mjesta zakloništa." Hrvatska je tim odredbama pokazala visok stupanj svijesti u zaštiti svog morskog okoliša. Iskustva s pomorskim nesrećama u državama koje dopuštaju dovođenje oštećenih brodova u mjesta zakloništa (kao što je npr. Nizozemska) pokazala su da lokalizirano onečišćenje može olakšati suzbijanje šteta većih razmjera za razliku od nekontroliranog onečišćenja koje može uslijediti nakon odluke obalne države da brod ostane na moru (Erika, Prestige).

---

broda i zrakoplova najvažnija treća knjiga. Priručnik je poznat pod skraćenim nazivom IAMSAR Manual (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*).

<sup>23</sup> Ozcaýir, isto, str. 336.

#### 4. EUROPSKA UNIJA I SPAŠAVANJE

Usprkos postojanju nekoliko propisa donesenih u razdoblju od 1978. do 1992. godine, jedinstvena pomorska politika Europske unije formirana je 8. lipnja 1993. godine usvajanjem Rezolucije Vijeća EU kojom se definirala zajednička politika sigurnosti na moru članica Europske unije.<sup>24</sup> Potreba za formiranjem zajedničke pomorske politike, posebno u domeni sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša, bila je posljedica pomorske nezgode tankera Aegean Sea koji se 1992. godine nasukao blizu španjolske luke La Coruna i nasukavanje tankera Brear na Šetlandskim otocima 1993. godine. Formiranju pomorske politike EU prethodila je zamjena pravila konsenzusa s pravilom većine u donošenju i primjeni propisa na moru. U pet godina koje su slijedile, u okviru Rezolucije usvojen je i primijenjen program nekoliko jako značajnih pravnih propisa koji su i danas suština europske politike sigurnosti na moru. Pojavom novih pomorskih nesreća u europskim vodama propisi su paralelno nadopunjavani novim odredbama uz obveznu strožu kontrolu njihove primjene u državama članicama.

Havarije tankera Erika (1999.) i Prestige (2002.) primorale su EU da drastično reformira postojeći režim pomorske politike sigurnosti na moru u smjeru bolje prevencije, pogotovo kada su u pitanju tankeri, potencijalni uzročnici najvećih ekoloških katastrofa na moru. Havarije ova dva tankera otvorila su brojna pitanja vezana upravo za položaj spašavatelja i njihovu ulogu u sprječavanju onečišćenja.

U vrijeme velikih pomorskih nezgoda tankera Erika i Prestige, položaj spašavatelja u EU je bio sličan položaju profesionalnih spašavatelja u svijetu. Poznato je da je suvremeno pravo spašavanja doživjelo velike promjene. Te promjene se posebno ogledaju u preusmjeravanju važnosti sa spašavanja imovine od morskih opasnosti koje prijete, na zaštitu okoliša i lokalnog gospodarstva od učinka koje bi moglo imati onečišćenje s brodova.

Posljednja dva desetljeća uočen je, u svijetu i u Europi, nedostatak profesionalnih spašavatelja, koji su zbog smanjene učestalosti pomorskih nesreća, prihod potražile u drugim pomorskim djelatnostima. Zbog velikog broja donesenih preventivnih propisa s kojima se utječe na sigurnost plovidbe, broj pomorskih nesreća se smanjuje svake godine, unatoč povećanom broju brodova na moru, dok su istovremeno troškovi spašavanja (opreme, osoblja, održavanja) znatno narasli. Na taj su način postojeći profesionalni spašavatelji, sa svim svojim kapacitetima, prisiljeni nadoknaditi prihod koristeći svoje iskusno osoblje i opremu za neki profitabilniji pomorski posao.

Činjenica je da suvremeni profesionalni spašavatelji moraju ulagati u održavanje opreme koja može obavljati različite pomorske usluge, kao što su tegljenje brodova, pružanje usluga platformama za istraživanje i iskorištavanje podmorja, uklanjanje

---

<sup>24</sup> Rezolucijom Vijeća EU utemeljene su postavke buduće zajedničke pomorske politike kroz slijedeće: dosljednu implementaciju postojećih međunarodnih propisa; jedinstvene mjere za primjenu odredbi međunarodnih konvencija kontroliranih od strane inspekcija lučkih vlasti; razvoj navigacijskih pomagala i nadzora prometa; pojačana uloga EU kao vodeće sile koja inicira donošenje međunarodnih pravila.

podrtina ili druge pomorske usluge, a sve to da bi ostale profitabilne. Te aktivnosti zapravo postaju glavna djelatnost spašavatelja, a spašavanje se obavlja samo kada se ukaže potreba za njim. Problemi vezani za ovo su trostruki: prvo, osoblje i oprema koji su potrebni za obavljanje usluga spašavanja mogu biti zauzeti u trenutku potrebe spašavanja; drugo, višenamjensko korištenje opreme smanjuje naknadu za spašavanje; i treće, redoviti prihodi od takvih usluga mogu odvratiti spašavatelja od poslova spašavanja. S obzirom na to da se profesionalni spašavatelji sve više okreću općim pomorskim aktivnostima, smanjena spremnost njihovih kapaciteta u trenutku potrebe rezultirala je većim brojem profesionalnih spašavatelja od stvarnih potreba i povećanom upotrebom nespasavateljske opreme prilikom izvođenja operacija spašavanja. Na primjer, tegljači velike konjske snage i opskrbni brodovi koji se obično koriste na naftnim bušotinama, znaju se upotrebljavati za gašenje požara. Ta promjena se događa u trenutku kada veličina, dizajn i tehnologija modernih brodova koji plove svjetskim morima zahtjeva visoko specijaliziranu vještinu spašavanja.

U zadnje vrijeme spašavatelji često više ne sudjeluju u odlučivanju o načinu pružanja pomoći kod pomorske nesreće. To je posebno slučaj kad nesreća predstavlja prijetnju za okoliš. U takvoj situaciji uloga spašavatelja je da priskoči u pomoć i pruži tehničke savjete obalnoj državi koja kontrolira operaciju spašavanja ako se ona događa u njenim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru ili u blizini njenih voda.

Uz nezamjenjivu ulogu spašavatelja u zaštiti morskog okoliša, EU još uvijek nije prepoznala potpuno značenje profesionalnih spašavatelja koji se nalaze u prvim redovima borbe protiv onečišćenja. Bilo koja vizija europske pomorske budućnosti mora se suočiti s grubom realnošću. Dvadeset svjetskih najvećih onečišćenja morskog okoliša u zadnja četiri desetljeća rezultiralo je gubitkom 2,5 milijuna tona ulja. Pola ovih nesreća dogodilo se u europskim vodama. Izlivanje od preko milijuna tona ulja uništilo je obalne zajednice u Francuskoj, Španjolskoj, Velikoj Britaniji i drugim članicama EU. Potrebno je još jednom naglasiti da su ISU spašavatelji posljednjih godina spasili oko 12 milijuna tona onečišćivača s brodova.

Iako se u niti jednom dokumentu EU ne spominje izravno, položaj profesionalnih spašavatelja te njihova uloga u zaštiti morskog okoliša u europskim vodama, treba izdvojiti dvije direktive - 2002/59/EC i 2005/35/EC koje izravno utječu na položaj i status profesionalnih spašavatelja u EU. U međuvremenu je EU donijela Zelenu knjigu o budućoj pomorskoj politici koja nije unijela poseban optimizam u redove europskih profesionalnih spašavatelja.

#### **4.1. Direktiva 2002/59/EC**

Na temelju Rezolucije Vijeća EU u vezi zajedničke politike sigurnosti na moru Komisija EU je, u periodu od 1993. do 2002. godine, predložila i usvojila desetak

direktiva od kojih je za spašavatelje važna Direktiva 2002/59/EC od 27. lipnja, 2002. godine koja je stupila na snagu u veljači 2005. godine. Svrha te Direktive je uspostava kompjuteriziranog sustava nadzora pomorskog prometa u morskim područjima pod jurisdikcijom EU sa svrhom povećanja stupnja sigurnosti plovidbe i reduciranja šteta na morskom okolišu izazvanih pomorskim nezgodama.

Iako se Direktivom 2002/59/EC ne spominje direktno položaj europskih profesionalnih spašavatelja i njihova uloga u sprječavanju onečišćenja morskog okoliša u europskim vodama, ta Direktiva zahtjeva od država članica EU da donesu detaljan plan u slučajevima kada brodu treba pomoć i da odrede i dostave popis mjesta zakloništa u kojima bi se brodovi u nevolji lakše mogli spasiti. Poznato je da je određivanje mjesta zakloništa u uskoj vezi sa spašavanjem iz dva razloga. Prvi je taj što se spašavatelji prvi suoče s problemom odbijanja obalnih država da pruže mjesto zakloništa brodu kojega oni spašavaju. Drugi razlog je što će u mjestima zakloništa, kada se odrede, svoj stalni angažman imati upravo spašavatelji. Države članice imaju rok do kraja 2007. godine za ispunjenje uvjeta iz Direktive, a on se poklapa s rokom iz članka 1021., točka (1) Pomorskog zakonika. Na taj su način smjernice iz IMO Rezolucije A. 949 (23) o mjestima zakloništa za države članice EU dobile karakter obveznosti.

Treba napomenuti da se međunarodna zajednica, i nakon što je IMO donijela 2003. godine rezolucije sa smjernicama o određivanju mjesta zakloništa, nastavila i dalje baviti tim pitanjem, ne bi li se ideja o mjestima zakloništa prihvatila u praksi obalnih država. Konferencija Međunarodnog pomorskog odbora (CMI), održana u Vancouveru 2004. godine, značajan dio vremena posvetila je mjestima zakloništa te otvorila brojna pitanja koja se moraju u budućnosti riješiti (od pitanja postoji li, prema postojećoj pravnoj regulativi, obveza obalne države da odredi jedno takvo mjesto, preko problema osiguranja i davanja financijskih jamstava do građanskopravne odgovornosti u slučaju onečišćenja okoliša).

Tijekom 2005. godine, Međunarodno udruženje spašavatelja (ISU) predložilo je šire smjernice o mjestima zakloništa s ciljem da zamijene IMO smjernice, a prezentiralo ih je u veljači 2006. godine na INTEREG Konferenciji o mjestima zakloništa. Smatra se da je to jedan od najznačajnijih projekata ikada osmišljenih u okviru ISU. Projekt sadrži nove smjernice o upravljanju pomorskim nesrećama koje imaju za cilj poticanje primjene što bolje prakse na globalnoj razini. Predložene smjernice trebale bi zamijeniti IMO smjernice, na način da im se proširi djelokrug. Poznato je da su IMO smjernice o mjestima zakloništa pokušale uspostaviti ravnotežu između interesa oštećenog broda i interesa obalnih država čiji okoliš je ugrožen. Tada je dominiralo mišljenje da se situacija u kojoj brod u opasnosti traži mjesto zakloništa tretira kao "svaki slučaj za sebe". ISU-ov prijedlog novih smjernica uključivao bi sve aspekte upravljanja pomorskim nesrećama, od plana u izvanrednim situacijama i obuke do pitanja naređivanja i kontrole te osiguravanja spašavateljskih timova s potrebnom opremom koji bi stalno bili na raspolaganju obalnim državama u mjestima zakloništa.

Nakon INTEREG Konferencije o mjestima zakloništa odlučeno je da će se europski MSUO (Maritime Safety Umbrella Operation) pridružiti ISU u projektu razvijanja novih međunarodnih smjernica za upravljanje pomorskim nesrećama. Projekt primjene smjernica započet će 2007. godine. U međuvremenu će ISU, MSUO-va udružena koalicija i EMSA zajedničkim snagama izraditi detaljan plan rada na projektu.<sup>25</sup>

#### 4.2. Direktiva 2005/35/EC

Dok Direktiva 2002/59/EC znači korak naprijed za profesionalne spašavatelje Direktiva 2005/35/EC dodatno otežava njihov položaj. Dana 12. srpnja 2005. godine Parlament i Vijeće EU usvaja Direktivu 2005/35/EC o onečišćenju s brodova s predviđenim sankcijama za kazneno djelo onečišćenja morskog okoliša<sup>26</sup>. Sankcije su određene za pravne i fizičke osobe: zapovjednika, brodovlasnika, brodarka, zakupoprimalca ili čarterera, klasifikacijsko društvo, spašavatelja i druge osobe koje su na bilo koji način sudjelovale u onečišćenju morskog okoliša. Propisi doneseni na temelju ove Direktive primjenjuju se čak i na području otvorenog mora, a njima su obuhvaćeni svi brodovi koji plove kroz mora država EU neovisno o zastavi pod kojom plove. Direktivom je predviđena suradnja lučkih inspekcija država članica EU i EMSA-e, a kao rezultat toga može se provesti istraga, donijeti preventivna odluka ili bar što prije otkriti moguće radnje onečišćenja u drugoj luci EU. Direktiva je stupila na snagu u rujnu 2005., a članice EU su je obvezne implementirati u svoje nacionalne propise do sredine 2007. godine.

Čim je donesena, Direktiva 2005/35/EC je izazvala negativne reakcije u okviru svjetskog pomorskog gospodarstva na čelu s INTERTANKO-om. Odredbe Direktive posebno su pogodile profesionalne spašavatelje. Pored novih dužnosti koje opterećuju spašavatelje, njihova potencijalna odgovornost raste gotovo svake godine. S obzirom da se spašavatelji nalaze u prvim linijama događaja oko onečišćenja lako se nađu na meti optužbi i potraživanja naknada štete za onečišćenje morskog okoliša. Spašavatelji su donekle zaštićeni odredbama pojedinih međunarodnih konvencija. Tako je Konvencijom o građanskoj odgovornosti, 1992. spašavatelj isključen od odgovornosti u slučajevima gdje bi inače mogao biti odgovoran jer je Konvencijom propisana isključivo građanskopravna odgovornost vlasnika broda i njegovog osiguratelja ili druge osobe koja ima ulogu jamca<sup>27</sup>. Međutim, to izuzeće spašavatelja je uglavnom ograničeno

---

<sup>25</sup> [www.marine-salvage.com](http://www.marine-salvage.com) - 15. prosinca 2006.

<sup>26</sup> Članak 6 Direktive (Kazneno djelo i sankcije) glasi: Bilo koja osoba (ne samo vlasnik broda nego i vlasnik tereta, klasifikacijsko društvo ili bilo koja druga pravna ili fizička osoba uključena u onečišćenje), za koju sud utvrdi da je odgovorna prema odredbi iz točke 1., bit će podvrgnuta sankcijama, uključujući, gdje je to prikladno i kaznenim sankcijama.

<sup>27</sup> Prema članku III, točka 5. Konvencije spašavatelj može izgubiti imunitet samo ako je štetu prouzročio vla-



na nezgode koje se dogode u okviru te Konvencije i Konvencije o štetnim i opasnim tvarima, 1996. (kada ona stupi na snagu)<sup>28</sup>. Spašavatelj može, dakle, izgubiti imunitet samo ako je štetu prouzročio “vlastitom krivnjom ili propustom i to s namjerom da se šteta izazove ili nepažnjom, ali uz svijest da će do štete vjerojatno doći”. Budući da te konvencije prebacuju odgovornost za štetu od onečišćenja na vlasnika broda, u velikoj većini slučajeva odgovornost pokriva osiguratelj odgovornosti, odnosno P. & I. klub u koji je vlasnik učlanio brod, koji rutinski pruža jamstvo za zahtjeve koji su postavljeni prema njegovom članu. S druge strane, u novijim konvencijama kao što je Bunker konvencija iz 2001. godine<sup>29</sup> isključena je odredba o imunitetu spašavatelja za potraživanja od strane trećih nastala kao posljedica onečišćenja.

U prosincu 2005. godine Koalicija pomorskog gospodarstva (čiji član je i Međunarodno udruženje spašavatelja), na čelu s INTERTANKO, predala je zahtjev za reviziju Direktive 2005/35/EC Visokom sudu u Londonu. U obrazloženju stoji da je Direktiva u suprotnosti s MARPOL konvencijom jer predviđa kaznenu odgovornost za nenamjerno izlijevanje ulja i drugih onečišćivača, za koje prema međunarodnom pravu nije predviđena kaznena sankcija<sup>30</sup>. Međunarodno udruženje spašavatelja i ostale članice koalicije pozdravile su odluku Visokog suda u Londonu da uputi predmet Europskom sudu pravde u Luxemburg kako bi se utvrdila valjanost Direktive. Prijašnjim odlukama Suda rečeno je da zakonodavstvo EU ne može staviti države članice u situaciju da krše postojeće obveze iz međunarodnih ugovora, a u ovom slučaju se radi upravo o tome.

Osim što su odredbe Direktive o kaznenoj odgovornosti u suprotnosti s odredbama jedne od najvažnijih preventivnih međunarodnih ugovora – MARPOL konvencije, u Direktivi je korišten termin “ozbiljna nepažnja” (“serious negligence”) do sada nepoznat u pravnoj znanosti. To nije pravno definiran pojam, nego je neprecizan termin koji može dovesti do divergentnog tumačenja. Iz dosadašnjeg iskustva je poznato da kod onečišćenja uljem postoji rizik da elementi procjene utječu na odluku hoće li se pokrenuti kazneni postupak, budući da nepažnja može biti okvalificirana kao “ozbiljna” (“serious”) već na temelju same činjenice da su nastupile teže posljedice onečišćenja a ne prema stvarnoj težini krivnje koja proizlazi iz tuženikovih postupaka ili propusta.

P & I klubovi također dijele zabrinutost ISU-a i drugih udruženja brodovlasnika zbog pokušaja Europske zajednice da kriminalizira sudionike u pomorstvu za štete od onečišćenja. Po mišljenju klubova to ne bi bilo posebno konstruktivno za oštećene,

---

stítom krivnjom ili propustom i to s namjerom da se šteta izazove ili nepažnjom, ali uz svijest da će do štete vjerojatno doći (dakle kvalificiranom krivnjom).

<sup>28</sup> *Konvencija o štetnim i opasnim tvarima*, članak 7.5.

<sup>29</sup> *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (Bunker konvencija)*. Ratificiralo ju je do danas 11 država (Hrvatska 2006. godine), odnosno 14,97% svjetske flote. (www.imo.org. - 31. siječnja, 2007.)

<sup>30</sup> Predsjednik Međunarodnog udruženja spašavatelja komentirao je Direktivu 2005/35/EC te istakao: “Ova Direktiva umanjuje autoritet IMO-a, u svakom slučaju postavlja prave probleme pred spašavatelje...”.

a sigurno bi opteretilo dodatnim problemima proces svakodnevnog upravljanja brodovima. Na kraju treba citirati jednog predstavnika P & I klubova koji je rekao: “Bio bi to tužan dan kada bi spašavatelje kazneno gonili zato što su reagirali na tuđi problem. Država koja se sprema poduzeti taj korak mora ozbiljno razmisliti o mogućim posljedicama.”

### 4.3. Zelena knjiga o budućoj pomorskoj politici EU

*Zelena knjiga (Green Paper)* Komisije EU je dokument čija je namjena potaknuti raspravu i pokrenuti proces savjetovanja o određenoj temi na europskoj razini. Ta savjetovanja mogu rezultirati objavljivanjem Bijele knjige koja zaključke rasprave pretvara u praktični prijedlog za aktivnosti koje poduzima EU. Tijekom posljednjih godina pokazalo se kao nužnost da obalne države EU koordiniraju različitu praksu pomorske kontrole kako bi se pridonijelo borbi protiv globalnih problema na moru, od kojih je među značajnijim problem onečišćenja morskog okoliša.

*Zelena knjiga* o pomorskoj politici EU objavljena je u Bruxellesu 6. lipnja, 2006. godine a njom se potiče integracija u pomorskoj politici umjesto dosadašnje “fragmentacije”. Bolja koordiniranost među različitim aktivnostima u svrhu sprječavanja onečišćenja mogla bi osnažiti integraciju i pridonijeti većoj učinkovitosti u EU. Međunarodno udruženje spašavatelja (ISU) reagiralo je na *Zelenu knjigu* o budućoj europskoj pomorskoj politici te je kritiziralo činjenicu da se spašavatelji u njoj ne spominju. Reakcija ISU najbolje se može iskazati riječima njenog predsjednika: “Zelena knjiga ima puno toga reći o održivom pomorskom razvoju, ali je iznenađujuće tiha kad se radi o bilo kakvim novim mjerama za zaštitu europskog morskog okoliša od onečišćenja.” Premda je Komisija EU u pravu kada ističe novo uvedene kontrole nakon nesreća tankera *Erika* i *Prestige*, EU još uvijek nije prepoznala potpuno značenje spašavatelja koji se nalaze u prvim redovima borbe protiv onečišćenja. Iako su posljednjih godina ISU spašavatelji spasili oko 12 milijuna tona onečišćivača s brodova, spašavanje se ipak ne spominje u *Zelenoj knjizi*.

Povjerenik EU za ribarstvo i pomorska pitanja gospodin Borg je jedan od glavnih autora *Zelene knjige* s kojim se *Europsko udruženje vlasnika tegljača* sastalo da bi iskazalo nezadovoljstvo ignoriranjem ove grane pomorstva u budućoj europskoj pomorskoj politici. Gospodin Borg je priznao da tegljači, tegljenje i spašavanje nedostaju u *Zelenoj knjizi* te je izrazio žaljenje zbog takvog propusta. U njihovom razgovoru javila su se brojna pitanja vezana za spašavanje. Tijekom razmatranja prijedloga iz *Zelene knjige* o stvaranju “zajedničke obalne zone” za Europu, istaknuto je da bi bilo nužno ustanoviti poseban Fond iz kojeg bi se izdvajale nagrade za spašavanje morskog okoliša a čija sredstva bi služila i kao poticaj obalnim državama da pruže *mjesta zakloništa* brodovima u nevolji (a koji predstavljaju prijetnju morskome okolišu).

## 5. HRVATSKO PRAVO SPAŠAVANJA U UVJETIMA EUROPSKIH INTEGRACIJA

Donošenjem novog *Pomorskog zakonika* stvorile su se pretpostavke za cjelovito usklađenje pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske zajednice. Može se reći da u ovom trenutku Republika Hrvatska ima jedan od najmodernijih pomorskih zakonika u svijetu. Novim *Pomorskim zakonikom Republike Hrvatske iz 2004. godine* odredbe o spašavanju su u potpunosti usklađene s odredbama *Konvencije o spašavanju iz 1989. godine*. Osim toga, Hrvatska se obvezala odrediti *mjesta zakloništa* do kraja 2007. godine.

Dana 3. listopada 2005. godine, dakle prije godinu dana, u Luxemburgu je donesena odluka o početku pregovora EU s Hrvatskom o punopravnom članstvu. Pomorska strategija Republike Hrvatske, u skladu sa sustavom EU, polazi od bezrezervne primjene najviših standarda sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša. Iako je Hrvatska potpisnica brojnih međunarodnih konvencija te je naše zakonodavstvo usklađeno s međunarodnopravnim regulativama sigurnosti na moru, pomorska politika EU često propisuje još više standarde od onih donesenih u okviru Međunarodne pomorske organizacije. EU ponekad vrši pritisak na IMO sa zahtjevima za donošenjem strožih propisa iz domene sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša. Primjer tome su paketi mjera Erika I., II. i III. koje je EU usvojila nakon nezgode tankera Erika.

Zbog brojnih preventivnih propisa s kojima se utječe na sigurnost plovidbe, u svijetu se broj pomorskih nesreća smanjuje svake godine, unatoč povećanom broju brodova na moru, dok su istovremeno troškovi industrije spašavanja znatno narasli, kako osoblja, tako i opreme. Na taj su način postojeći profesionalni spašavatelji, sa svim svojim kapacitetima, prisiljeni nadoknaditi prihod koristeći svoje iskusno osoblje i opremu za neki profitabilniji pomorski posao. Hrvatski profesionalni spašavatelji (npr. Brodospas) suočeni su s identičnim problemom na koji je utjecalo, između ostaloga, i smanjenje prometa na hrvatskoj strani Jadrana kao posljedica ratnih zbivanja.

Kao prijedlog organiziranja spašavatelja u okviru buduće pomorske politike Republike Hrvatske mogu poslužiti primjeri drugih europskih država. Poznato je da pojedine obalne države već neko vrijeme angažiraju profesionalne spašavatelje da im stalno budu na raspolaganju, s brodovima i opremom, posebno u područjima gdje je rizik od pomorskih nezgoda velik (npr. zbog gustog prometa). Mnoge države (Velika Britanija, Francuska, Španjolska, Njemačka, Italija, Nizozemska i Južnoafrička Republika) potiču takve stand by spašavateljske aranžmane, jer boravak stalnog spašavateljskog tima garantira bržu i efikasniju akciju ukoliko se za njom ukaže potreba. Sličan model treba poslužiti za angažiranje spašavatelja u mjestima zakloništa. Obalna država treba propisati uvjete i pogodnosti koje takvo jedno mjesto treba imati da bi u svakom trenutku bilo sposobno primiti brod u nevolji. To uključuje i stalno angažirane spašavatelje sa specijaliziranim plovnim objektima, najmodernijom opremom i visokokvalificiranim

stručnjacima. U većini obalnih država postoje profesionalni spašavatelji s postojećom opremom. Bilo bi neracionalno od obalne države da za potrebe određivanja mjesta zakloništa krene od početka. Potrebno je samo osmisliti način angažiranja postojećih kapaciteta te ukoliko se pokaže da su nedostatni, treba ih dopuniti i modernizirati. Sve to nije moguće ostvariti bez državne financijske potpore, bilo da se radi o nabavci nove, često skupe opreme ili o stalnoj financijskoj potpori profesionalnim spašavateljima za stavljanje svojih kapaciteta na raspolaganje.

## ZAKLJUČAK

Narav imovinskog prava spašavanja umnogome se promijenila u posljednja tri desetljeća. Najvažnija promjena očituje se u preusmjeravanju važnosti sa spašavanja imovine (broda i tereta), na zaštitu morskog okoliša od negativnih učinaka koje mogu prouzročiti pomorske nezgode brodova, posebice nezgode velikih tankera.

Brojni pomorski preventivni propisi poboljšali su sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša u svijetu, posebice u Europi, pa je broj pomorskih nezgoda, unatoč povećanom broju brodova na moru, svake godine sve manji, dok su istovremeno troškovi spašavanja znatno porasli. Visina naknada za spašavanje ne prati na odgovarajući način izmijenjenu ulogu spašavatelja s povećanim financijskim rizikom usluge spašavanja

Profesionalni spašavatelji su zbog toga prisiljeni nadoknađivati neostvareni prihod iz djelatnosti spašavanja pružajući svoje usluge u drugim profitabilnijim poslovima, što može dovesti do toga da spašavatelji sa svojom opremom budu zauzeti u trenutku kada se javi potreba za spašavanjem imovine na moru. Osim toga, stalni i sigurni prihodi iz tih dodatnih poslova (tegljenje brodova, pružanje usluga platformama za iskorištavanje i istraživanje podmorja, uklanjanje podrtina i dr.) odvraćaju profesionalne spašavatelje od izvorne djelatnosti spašavanja.

Dosadašnje iskustvo s pomorskim nezgodama jasno je pokazalo da se problem zaštite morskog okoliša putem instrumentarija privatno pravne naravi ne može na zadovoljavajući način riješiti. Zbog toga je nužno potrebna jača angažiranost državne uprave većine obalnih država. Države EU trebale bi osigurati minimum spašavateljskih kapaciteta koji bi im stalno bio na raspolaganju. Sve to vodi jačanju javnopravnih elemenata u privatnom pravu spašavanja na način da države kontroliraju spašavanje i profesionalne spašavatelje, ali i da financijski potiču profesionalne spašavatelje pri nabavi i održavanju skupocjene opreme, kako bi se na kraju ostvario zajednički cilj, a to je uspješna zaštita morskog okoliša.

Ako se tome pridoda problematika mjesta zakloništa onda je jasno da je u budućnosti neminovna jača povezanost i suradnja obalnih država i profesionalnih spašavatelja. Dok se to ne podigne na zadovoljavajuću razinu, obalne bi države trebale podržati ISU-ov prijedlog

koji su, zajedno s ostalim subjektima pomorskog gospodarstva, izradili projekt poboljšanja smjernica o mjestima zakloništa te prijedlog novog sustava tzv. paralelnih naknada (parallel remuneration) za bolje poticanje profesionalnih spašavatelja u zaštiti morskog okoliša.

Glavno težište politike Republike Hrvatske u djelatnosti spašavanja mora biti usmjereno na zaštitu okoliša i gospodarstva od onečišćenja koje prijete brodova. Kao drugo, treba osigurati da se spašavateljski kapaciteti Hrvatske na postojećoj razini drže u pripravnosti. S tim u skladu, da se unaprijed prilagode novi dizajni brodova kojima će se olakšati vršenje operacije spašavanja, poput onih koje su predložene rezolucijom IMO A.535 (13). Treće, mjesta zakloništa zamišljena kao zemljopisna područja koja bi se mogla, u slučaju potrebe, opskrbiti opremom, uslugama i drugim uvjetima pogodnim za ispitivanje i saniranje štete i obavljanje hitnih popravaka brodova (osobito nakrcanih tankera) te prekrcaj tereta, treba što prije odrediti. Nabrojene uvjete nije moguće ostvariti bez državne financijske potpore. Sve to u bliskoj budućnosti očekuje Republiku Hrvatsku u postupku pristupanja Europskoj uniji a s krajnjim ciljem sprječavanja bilo kakve mogućnosti onečišćenja našeg prekrasnog morskog okoliša.

#### LITERATURA:

1. CMI, *Yearbook 2003*
2. Ćorić, Dorotea, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Zagreb, 2002.
3. De la Rue, Colin - Anderson B. Charles, *Shipping and the Environment*, London, 1998.
4. Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995.
5. Mandaraka-Sheppard, Aleka, *Modern Admiralty Law*, London, 2002.
6. Ozcayir, Z. Oya, *Port State Control*, London, 2004.
7. Pavić, Drago, *Pomorske havarije i osiguranje*, Split, 2003.
8. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
9. Petrinović, Ranka, *Zaštita morskog okoliša kao element suvremenog prava spašavanja* (doktorska disertacija), Split, 2005.
10. Petrinović, Ranka, "Spašavanje u funkciji zaštite okoliša s posebnim osvrtom na mjesto zakloništa", Zbornik radova povodom Savjetovanja "Pomorski zakonik RH i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava", Rijeka, 2005.
11. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 181/2004
12. Rose, Francis D., Kennedy and Rose, *The Law of Salvage*, six edition; London, 2002.

*Summary:*

**CROATIAN SALVAGE LAW IN CONDITIONS OF EUROPEAN INTEGRATIONS**

*The paper deals with the role of salvors in protection of the marine environment as well as with the current position of salvors in the EU and in the Republic of Croatia. The importance of salvors' work has increased considerably over the years. Only in 1980, for the first time, salvors took responsibility for the marine environment under the LOF 80 form in which they are stimulated toward the prevention or reduction of environmental damage during salvage. Nowadays, the prevention of marine environment pollution is one of the salvage priorities. Apart from the new roles that modern salvors have in marine environment protection, their potential responsibility has increased over the recent years. Taking into account that they are on the front line against environment pollution caused by vessel accidents, it is not rare that damages are being claimed also against salvors. According to the valid conventions, salvors are somewhat protected against such claims (1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and The Hazardous and Noxious Substances Convention, 1996). Since the enactment of the Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage in 2001, salvors lose immunity if the claim is submitted against them, and the latest EU Directive (2005/35/EC) clears the passage for the criminal liability of all participants including the salvors. The question that causes constant worry to modern salvors is whether the compensation at their disposal is adequate in the case of pollution prevention with regard to their exposure to civil and criminal liability. The salvors need to find a way to convince the relevant state authorities, maritime experts and insurers to start paying greater or additional compensations as a stimulus to the salvors in marine environment protection, which would be, in the long term, the interest of all afore mentioned participants. The fact is that the current remuneration system is not satisfactory and does not sufficiently stimulate the salvors in the protection of the marine environment. Apart from the special compensation and SCOPIC compensation, salvors only have at their disposal the salvage award as their permanent source of income, and that is traditionally limited by the value of the salvaged property.*

**Key words:** salvage, places of refuge, IMO Resolution A. 949 (23), ISU salvors, Directives: 2002/59/EC and 2005/35/EC.