

Izmjene koje donosi LLOYDS-ov ugovor o spašavanju 1980.

Ideje tvorca Lloyd's Open FORM (u daljnjem tekstu LOF) ugovora o spasavanju:

1) dobiti formu ugovora koja je lako razumljiva i poznata a ujedno pravedna u odnosu na spasavatelje, vlasnike imovine na moru i osiguravatelje;

2) osigurati formu koja će biti prihvaćena bez ustezanja i promptno da bi se moglo odmah pristupiti radnjama koje su potrebne za izvršenje spašavanja, a sva ostala nesuglasja da se sigurno mogu ostvariti za rješavanje nakon što akcija spašavanja bude s uspjehom završena;

3) da se uspostavi razumno brza, jeftina i vrlo korisna institucija za rješavanje sporova, ujedno s opće međunarodno priznatim i prihvaćenim principima prava spašavanja;

4) ubrzanu proceduru osiguranja garancije da bi se spriječilo zaustavljanje broda i/ili tereta;

i naravno uz manje izmjene sačuvati osnovni princip da »bez uspjeha nema nagrade« (»No cure — no pay«) što je sadržano u svih dosadašnjih osam revizija od 1908. do danas.

Treba uvijek imati na umu da je sam ugovor komercijalni, privatno-pravni dokument, formalne prirode koji sadrži vrlo ograničene materijalno pravne odredbe i koji uvijek treba prilagođavati zahtjevima prakse, da bi bio prihvatljiv za one koji ga koriste.

»Razvojem pomorstva, opasnosti za brod i teret postale su nešto manje«,¹⁾ a povećale su se za treće osobe i čovjekovu okolicu. »Postojeća preraspodjela imovine na moru koja se može spašavati izmijenjena je na način da su slučajevi za spašavanje rjeđi uz povećanje vrijednosti imovine u riziku.«²⁾ Tehnička usa-

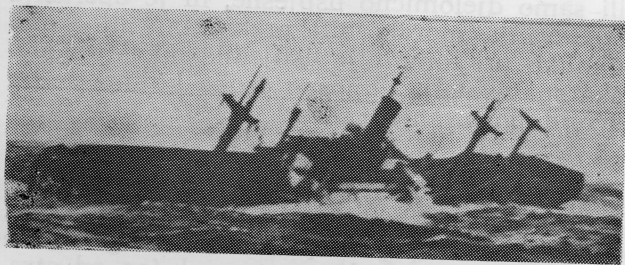
vršavanja istovremeno znače potrebu većeg ulaganja u spasilačku opremu.

»Tako je postalo očito da tri vrlo važna pitanja traže hitno rješenje:

1) kako ohrabriti spasavatelje na spašavanje tankera natovarenih naftom koji predstavljaju opasnost za poluciju/zagađenje, i kao posljedicu toga veliki rizik troškova za čišćenje zagađene čovjekove okolice;

2) kako obvezati vlasnike tereta da pruže garanciju za svoj interes bez zakašnjenja koje rezultira u velikim naporima za njeno osiguranje i u velikim troškovima;

3) do koje visine će spasavatelj zbog nemarnosti ograničiti svoju odgovornost.«³⁾



Kroz kratak prikaz izmjena LOF '80 pokušat ćemo odgovoriti na ova postavljena pitanja.

Izmjene koje donosi LOF '80 u odnosu na LOF '72. su:

— uz spašavanje broda i tereta izričito, kao novitet, navode se zalihe i gorivo (bunker),
— spasavatelj preuzima obvezu »da uloži maksimum nastojanja da spriječi curenje nafte iz broda«,

— da se izričito priznaje pravo spasavatelja na ograničenje odgovornosti,

— utvrđuje se dužnost suradnje brodovlasnika spašavanog broda,

— dovođenje broda na sigurno mjesto odnosno sigurnu luku,

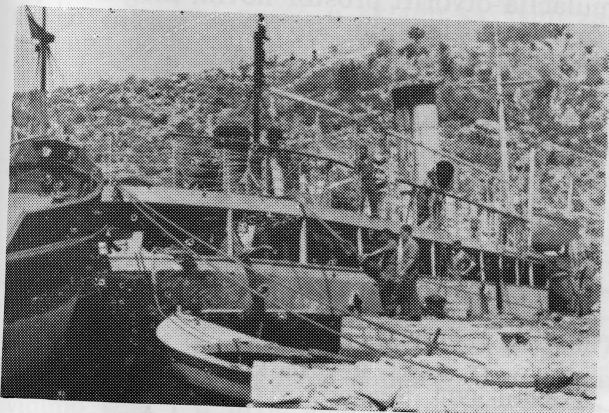
i nekoliko manjih kao što je napr. pravo ugovaranja valute nagrade itd.

Spašavanje tankera nakrcanog naftom danas je vrlo riskantno. Potrebna je specijalna

¹⁾ Dr Z. Radović, Osiguranje spasavanja na moru, Beograd 1980.

²⁾ Dr Z. Radović: Izmjene kod spašavanja na moru — aspekti osiguranja — Simpozij o pomorskom osiguranju, Dubrovnik 1981.

³⁾ G. Daring: A review of the new Lloyd's open form Lloyd's seminar o izmjeni LOF '80 »No cure — no pay« 26. rujna 1980.



oprema i maksimum obučenosti i napora da bi se u toj namjeri uspjelo. LOF '72 nije u skladu sa svojim osnovnim načelom »No cure — no pay« pružao nikakvu mogućnost naknade za uloženi trud i vrijeme ukoliko spašavatelj nije u svojoj akciji uspio. Profesionalni spašavatelji su sve manje bili zainteresirani za poduzimanje bilo kakvih akcija ako nisu vidjeli stanoviti siguran postotak uspjeha u svojoj budućoj akciji. Njihova oprema je zastarjela, jer nisu u nju željeli ulagati.

LOF '80 uvodi princip izuzet od načela »No cure — no pay« (klauzula 1) koji će biti primijenjen u ograničenom broju slučajeva kad se ispune slijedeći uvjeti:

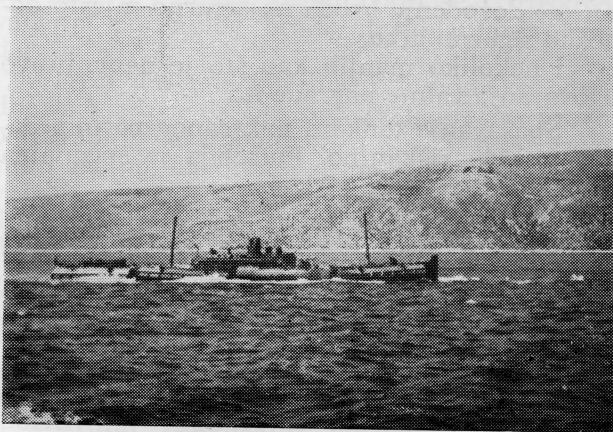
1) imovina koja se spašava mora biti nacrčan tanker ili djelomično nacrčan tanker teretom koji potencijalno može prouzročiti poluciju (LOF '80 sadrži i definiciju pojma oil — crude oil, fuel oil, heavy diesel i lubricating oil);

2) usluge spašavanja nisu bile uspješne, ili samo djelomično uspješne, ili je operacija spašavanja morala biti prekinuta, ali samo ukoliko pri tome nije uslijedila nikakova greška spašavatelja odnosno osoba kojima se on svojim poslovanjem služi.

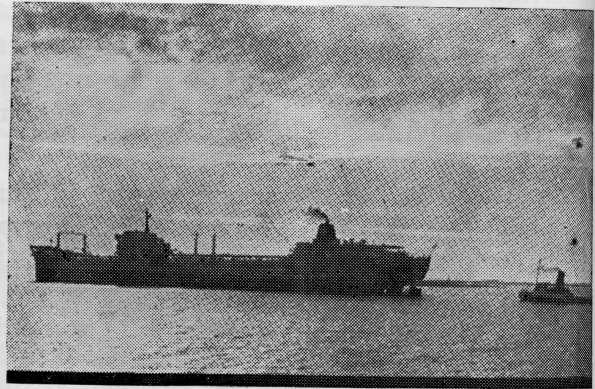
U takvim okolnostima prema LOF '80 spasavatelj je ovlašten na naknadu razumno podnesenih troškova uvećanih za 15 posto tzv. »Safety net« (pojam prevodimo »sigurnosna mreža«). Iznos »Safety net«-a plaćen od strane vlasnika tankera bit će mu nadoknađen od strane P&I kluba.

Plaćanje nagrada za uspješno provedenu akciju spašavanja imovine snosit će i dalje kao i do sada osiguravatelj kaska i tereta.

Uvidjelo se, naime, da iznosi nagrada za uspješno izvedeno spašavanje, zbog nedovoljno visokih dosuđenih iznosa u sudskim postupcima ili arbitražama »nisu dovoljno stimulativno djelovali na proširenu reprodukciju profesionalnih spašavatelja. Time se dakle željelo stimulativno djelovati na spašavatelje da poboljšaju svoju opremu s kojom bi bili u prilici izvršiti svaku vrstu spašavanja.«⁴⁾



Čini nam se da je osnovni i vrlo ozbiljan nedostatak ove odredbe LOF '80 u tome što se »Safety net« ograničava samo na brodove koji prevoze naftu ili neke druge naftne derivate. Postavlja se pitanje šta je s opasnostima koje prijete trećima od prisutnosti drugih opasnih ili štetnih ili otrovnih materijala koje se kao teret prevoze morem. Tu formalno LOF '80 nije pružio nikakvo rješenje. »Razlog zbog kojega se LOF '80 ograničio samo na naftu i njene derivate leži u učestalosti prijevoza ovog tereta, a osim toga izvrsna organiziranost vlasnika, proizvođača i korisnika nafte omogućava vrlo efikasno djelovanje pa nema rizika da se neka odluka Lloyd-ove arbitraže neće u praksi izvršiti.«⁵⁾



Dok je verzija LOF '72 obvezivala spašavatelja da upotrebi sva svoja nastojanja da spašeni brod i teret dovede u imenovanu luku ili drugo mjesto koje se ugovori, verzija LOF '80 nadopunjena je s odredbama ako mjesto nije imenovano ili ugovoreno brod i teret može biti odveden na »sigurno mjesto« (»place of safety«). Ova odredba nema nikakvu uputu kako da bude interpretirana. Vjerujemo, da je unesena u ugovor da omogući spašavatelju, ukoliko dođe do nesuglasnosti u pogledu mjesta ili luke u koju brod treba otegliti, da spašavatelj koji drži situaciju u svojim rukama i koji najbolje poznaje sve okolnosti, sam odluči i privede cijelu akciju spašavanja imovine sigurnom kraju.

Čini nam se, međutim, da će ovakova formulacija otvoriti prostor novim mogućim sporovima. Pogledajmo što može značiti termin »sigurno mjesto«.

Prvo:

S jedne strane to je mjesto gdje se spašena imovina nalazi na sigurnom, i gdje svaki daljnji potreban servis može biti organiziran u normalnom toku ugovornog poslovanja.

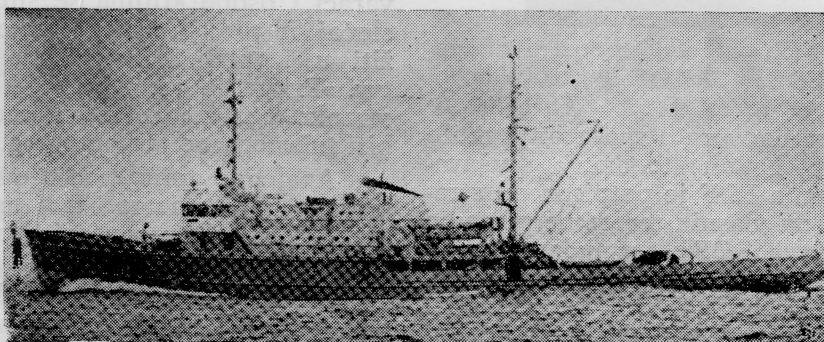
⁴⁾ Dr H. Kačić: Revizija konvencije o spasavanju na moru 1910, Simpozij o pomorskom osiguranju, Dubrovnik 1981.

⁵⁾ Dr H. Kačić: Revizija konvencije o spasavanju na moru 1910, Simpozij o pomorskom osiguranju, Dubrovnik 1981.

Zapovjednik, potpisujući ugovor o spašavanju, to čini kao agent za različite interese u riziku, i na taj način priznaju osobnu odgovornost za svoj spašeni interes u odnosu prema spašavatelju.

U prvom redu tu se javlja interes vlasnika broda, pa zatim i vlasnika (kojih može biti više) tereta na brodu.

U praksi je vrlo čest slučaj, ali ne i pravilo, da vlasnik broda daje garanciju za sve spašene interese spašavatelju broda ukoliko je on zahtijeva. Kažemo ne i pravilo zbog toga jer to nije obveza vlasnika broda, već je to njegova dobra volja. Čini nam se da je to više pitanje osjećaja odgovornosti vlasnika, a i njegov interes, (pogotovo kod linijske plovidbe) da ugodni svojem partneru iz ugovora o prijevozu, a i radi ušteda na vremenu.



S druge pak strane, vrlo često, je za spašavatelja interes vlasnika broda i najinteresantniji. U prvom redu jer je najvredniji, a zatim jer mu je i najdostupniji, budući da spašavatelj ne želi ulaziti u druge ugovorne odnose izvan ugovora o spašavanju. Problem se za spašavatelja otvara ako svaki interes posebno treba da dá garanciju, pretpostavimo jer je brodar ne želi davati za druge.

S druge strane termin može označavati luku ili mjesto gdje brod može biti popravljen.

Naše stajalište je da se treba opredijeliti za prvo tumačenje iz vrlo jasnog objašnjelog razloga, naznačavajući uvjet da je spašavatelj radio svoj posao u skladu sa svim zahtjevima posla.

Drugo:

Novi tekst nije, a usuđujemo se tvrditi, i neće prebroditi ekonomski sukob interesa spašavatelja i vlasnika spašene imovine. »Spašavatelj će željeti da bude oslobođen obveze, kad je po svom poslovnom običaju završi, brzo i bez daljnjih troškova, a vlasnik imovine neće da je preuzme na ili u nekom mjestu ili luci gdje nisu radovi na popravku broda mogući ili je nastavak putovanja otežan.«⁶⁾

Zalažući se za gornje tumačenje termina, vidimo izlaz i u prije spomenutoj obvezi/du-

žnosti vlasnika imovine da surađuje sa spašavateljem. Nevažnim nam se čini napominjati da je ovaj širok pojam ostavio veći prostor špekulacijama od strane vlasnika imovine, kad je za njega isto neinteresantan (nakon nezgode) kao ekonomski izvor prihoda, radi starosti objekta ili zbog stanja u kojem se takva imovina našla nakon uspješno provedene akcije spasavanja, jer njegovom isporukom prestaju obveze iz ugovora o spašavanju.

Ovdje se još može javiti/otvoriti pitanje da obalna država ne dozvoljava uplovljavanje u njene teritorijalne vode spašenog broda — pobliže tankera koji predstavlja opasnost kao mogući i najvjerojatniji izvor opasnosti zagađenje čovjekove okoline, njenog mora i obale. »Potrebno je dakle izvršiti nekakve pripremne radnje napr. olakšanje — djelomični iskrcaj prekrcaj tereta s broda da bi uplovljavanje

bilo moguće. Naravno sve to treba izvršiti na pučini što predstavlja novu opasnost i povećava obvezu spašavatelja.«⁷⁾

ODREDBA 4 LOF '80

Lloyd's-ov formular ništa ne govori o načinu raspodjele iznosa garancije između spašenih interesa, već zadužuje (obvezuje) brodar da tamo gdje je to moguće on daje garanciju i izvrši raspodjelu među spašenim interesima. Brodar treba da »upotrijebi sve svoje znanje i mogućnost da osigura pružanje garancije od strane vlasnika tereta prije nego se teret propusti« — tj. od zadržavanja.

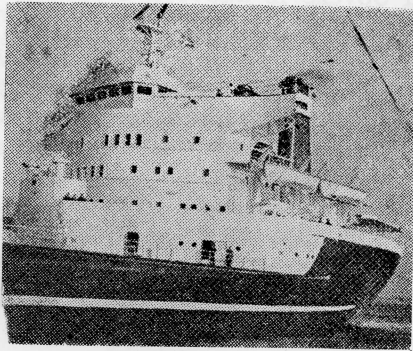
Naime, odmah nakon završetka akcije (servisa) spašavanja, spašavatelj obavještava Lloyd's-ov komitet i brodar (pa i vlasnika tereta ako je to praktično), o iznosu koji on traži da se položi kao garancija za njegovu nagradu za spašavanje. Garancija u sebi uključuje troškove i kamate. Garancija se daje Komitetu u formi koju je isti propisao i s njom

⁷⁾ N. G. Hudson: »The task of the average adjuster under the new form« Lloyd's seminar o izmjeni LOF '80 »No cure — no pay« 26. rujna 1980.

⁶⁾ Dr. P. Stanković: »Prijedlog promjena u standardnom LOF »No cure — no pay« i što one donose — Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja br. 85/1980.

se suglasio. Komitet Lloyds'-a nije odgovoran za nedovoljnu visinu iznosa zatražene garancije, niti za nelikvidnost osobe koja je mora položiti. Ista mora biti položena u roku od 14 dana nakon završetka akcije spašavanja.

Garanciju u pravilu daje vlasnik, ali u praksi garanciju daje osiguravatelj u ime vlasnika interesa na temelju pružene protugarancije od strane osiguranika.



ODREDBE 17 LOF '80

U vezi potpisa ugovora o spašavanju može se javiti problem, nakon što akcija spašavanja bude završena, a LOF je potpisan od strane zapovjednika, da vlasnik tereta ne priznaje svoju obvezu prema LOF-u opravdavajući se da nije bio u mogućnosti da raspravi o odredbama ugovora prije njegovog potpisivanja. Naime, zapovjednik nije u mogućnosti zbog nedostatka vremena da konzultira vlasnika ili vlasnike tereta u pogledu potpisa (zaključena) ugovora uz pravednu i razumnu nagradu.

U slučaju broda u balastu shvaćeno je da je zapovjednik iskoristio svoj autoritet i obvezao vlasnike svog poslodavca na ispunjenje ugovora (»Minque Marine No. 1« — 1978. Lloyd's Rep. 438) — Slično je smatrano — tretirano obveza brodarica iz časnog ugovora potpisanog od strane zapovjednika u normalnom toku poslovanja (»Polyduke« 1978 Lloyd's Rep. 211).

U akciji protiv vlasnika tereta smatra se da je — zapovjednik (pa čak i odgovorna osoba zaposlena kod brodarica kao napr. inspektor (superintendent) — agent iz nužde, pa je obveza preuzeta po njemu pravovaljana prema trećima (brodar, vlasnik tereta) koji imaju interes na spašavanju imovine.⁸⁾

ODREDBA 21 LOF '80

»Kako su spasavatelji pozvani da pomognu tamo gdje su rizici veliki i moguća odgovornost velika«⁹⁾ jedna od najvažnijih izmjena LOF '80 je uvođenje, po prvi put, prava spasavatelja i osoba kojima se služi u redovnom toku poslovanja (servants, agents), na ograničenje odgovornosti. To mu se omogućava na isti način kao i vlasniku broda. Nema sumnje da je spasavatelj obvezan da upotrijebi normalnu pažnju dobrog privrednika (spasavatelja) da bi imao temelj iskoristiti ovo svoje pravo. U protivnom on je odgovoran trećima za svoje djelovanje kao i za djelovanje osoba kojima se služi u svojoj redovnoj djelatnosti.

Interesantno je pripomenuti da su, iz kruga osoba koje kao spasavatelji mogu ograničiti svoju odgovornost, isključeni podugovarači i osobe kojima se služe — što je čest slučaj u praksi. Objašnjenje možemo potražiti u jednom od principa engleskog prava tzv. »Priority of contract« — po kojemu samo stranke ugovornice mogu međusobno tužiti i biti tužene temeljem ugovora.

Analogno tome podugovarač se ne može koristiti povlasticama iz Odredbe 21. LOF '80 jer nije stranka ugovornica osnovnog ugovora (tj. ugovora o spašavanju).

Isto tako i spasavatelj, kao stranka ugovornica, ne može svoju odgovornost ograničiti prema trećima.

Stoga »spasavatelji, preko svojih P&I klubova, imaju posebno pokriće koje im pokriva štete iz odgovornosti prema trećima«¹⁰⁾ Bilo bi interesantno spomenuti takovo pokriće u pogledu zagađivanja naftom, jer su iznosi moguće štete iznimno veliki i stoga je takovo pokriće i najinteresantnije.

Osnov za ograničenje odgovornosti je tonaza tegljača koja ne može biti manja od 300 BRT-a (što je u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti iz 1976. godine).

⁸⁾ R. Duffy »The views of shipowners and p&and i clubs Lloyd's seminar o izmjeni LOF '80 »No cure — no pay«, 26. rujna 1980.

^{9/10)} T. Wilbraham: »How the new form will effect salvours Lloyd's seminar o izmjeni LOF '80 »No cure — no pay« 26. rujna 1980.

