

ZAŠTITA MORSKOGA OKOLIŠA I ODREDBE NOVE KONVENCIJE O SPAŠAVANJU, 1989.

Ivo Grabovac,
redoviti profesor
Pravnog fakulteta, Split

UDK 341.225:347.799.2
izvorni znanstveni rad

Nova Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. veliku pažnju posvećuje i zaštiti morskoga okoliša. Osobito su značajne odredbe čl. 14., koje uvodeći tzv. posebnu naknadu korigiraju »no cure — no pay« načelo na kojem se ipak i nova Konvencija zasniva.

Odredbe čl. 14. kumulativno zahtijevaju ispunjenje dvaju uvjeta da bi se pristupilo odmjerenju posebne naknade. Spasavatelj mora obaviti operacije spašavanja broda, koji je sam ili svojim teretom priječio štetom za okoliš. Zatim, spasavatelj nije uspio u spašavanju jer nije spasio imovinu (ili imovinu određene vrijednosti) koja bi mu bila osnovica za utvrđivanje nagrade prema (tradicionalnim) kriterijima, a ta nagrada bi bila barem u visini posebne naknade. A posebna naknada, koja se može zahtijevati samo od vlasnika broda u opasnosti, bit će u visini troškova koje je imao spasavatelj. U Konvenciji se definiraju troškovi spasavatelja. Ako je pak spasavatelj svojim operacijama spašavanja stvarno spriječio ili umanjio štetu za okoliš, posebna naknada koju vlasnik mora platiti spasavatelju za priznate troškove može se povisiti do 30% od troškova koje je spasavatelj uložio. Čak, ako se to smatra opravdanim, sud može dodatno povisiti takvu posebnu naknadu, ali ukupno povećanje nikako ne može biti više od 100% troškova koje je spasavatelj imao i koji se priznaju.

UVOD

U travnju 1989. usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Londonu nova Međunarodna konvencija o spašavanju. Kada stupi na snagu (godinu dana nakon što je 15 država ratificira ili joj pristupe), a, s obzirom na opće raspoloženje, moglo bi to biti uskoro, zamijenit će Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1910. koju su, zajedno s Konvencijom o sudaru kao prvim međunarodnopravnim aktima iz područja pomorskoga imovinskog prava, prihvatile mnoge države.

Jedan od osnovnih razloga što se pristupilo izradi i donošenju nove Konvencije o spašavanju jest *stimuliranje* spasavatelja u situacijama kada bi

trebalo spašavati brod od kojega prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša (npr. tankeri s teretom), a moguće je da izostane uspjeh u spašavanju broda i tereta, odnosno zbog okolnosti slučaja mali su izgledi da se uspjeh u spašavanju imovine ostvari ili je u pitanju relativno mala vrijednost imovine u pogibelji. Naime, striktna primjena načela »no cure — no pay«, tradicionalni postulat da se ne dobiva nagrada ako su pružene usluge ostale bez rezultata, odvraća spasavatelja od spašavanja kada mu prijeti rizik neuspjeha, a to znači gubitak nagrade, bez obzira na uloženi trud i sredstva, uz eventualnu odgovornost za počinjene štete. I pri spašavanju brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari (pri čemu se osobito misli na spašavanje brodova-tankera koji prevoze naftu) valjalo bi, naravno, primjenjivati tradicionalne odredbe o spašavanju kada je spašavanje uspjele, ali je k tomu nužno da se stimuliraju spasavatelji, koji dobrovoljno pristupaju spašavanju, unošenjem novih načela kada nije bilo uspjeha u spašavanju imovine, ali je, ipak, korisnog rezultata bilo u zaštiti trećih osoba od štetnih posljedica onečišćenja (zagađivanja) morskoga okoliša. Isto tako, brod može spašavati uspješno ili bez uspjeha, i nakon nastale opasnosti koja prijeti štetnim posljedicama onečišćenja, ali se spašavanje isključivo poduzima da se očuvaju interesi trećih osoba, a interesi broda koji se spašava i koji je ishodište opasnosti zaštićuju se preko instituta odgovornosti koja bi mogla postojati kada bi šteta nastala. U spomenutim situacijama načelo »no cure — no pay) («bez uspjeha — nema nagrade») i striktna primjena vrijednosti spašene imovine kao isključiva mjerila pri nagrađivanju mogli bi kočiti ostvarenje osnovnoga cilja: stimulacija spasavatelja u općekorisnoj društvenoj akciji spašavanja brodova (koji ujedno prevoze i opasne terete) i zaštita mora od onečišćenja.

Stoga je jedan od ključnih reformskih zahvata u novoj Konvenciji, koji treba pozdraviti, bilo unošenje elementa zaštite i očuvanja morskog okoliša pri reguliranju imovinskopravnih odnosa iz spašavanja na moru. U nizu odredaba u Konvenciji vodi se računa o značenju spašavanja za zaštitu okoliša, od preambule, preko definicije »štete okolišu«, ponovljenog isticanja dužnosti u sprečavanju ili umanjeњу šteta za okoliš, do kriterija za utvrđivanje nagrade i propisivanja tzv. »posebne naknade«.

U ovom radu razmotrit ćemo moguće dosege nove Konvencije o spašavanju usmjerene samo na imovinskopravne posljedice koje se reflektiraju u činjenici da se vodilo računa o zaštiti i očuvanju *morskog okoliša* u akcijama spašavanja. Valja naglasiti da pored konvencijskoga teksta koji na više mjesta zaštititi i očuvanju morskoga okoliša, uz odgovarajuće imovinskopravne posljedice, posvećuje osobitu pažnju, u trima izglasanim dodacima (aneksima) uz Konvenciju postoje odredbe o tom elementu. U dodatku 1. Zajednički je dogovor koji se odnosi na članove 13. i 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989.¹ (a čl. 14. je, imat ćemo prilike konstatirati,

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

najvažniji u sklopu materije koju obrađujemo). Dodatak 2. je Rezolucija koja traži promjenu York-Antwerpskih pravila 1974., gdje se ističe da se isplata prema čl. 14. neće priznati kao zajednička havarija. Dodatak 3. je Rezolucija o međunarodnoj suradnji, radi provedbe Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., u kojoj se posebice naglašava da će konvencija, kada stupi na snagu, biti značajan dodatni činitelj za zaštitu morskoga okoliša.

SPAŠAVANJE KAO ZNAČAJNI ČINITELJ U ZAŠTITI MORSKOGA OKOLIŠA

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

Spomenimo novije najeklatantnije primjere.

Godine 1978. u nesreći broda »Amoco-Cadiz« zbog teške havarije na kornilarskom uređaju isteklo je u more oko 220.000 tona sirove nafte u blizini francuske Bretanje.² Izgubljeno je dragocjeno vrijeme u pregovorima za početak spašavanja broda. Kasnija intervencija spasavatelja, nakon što je zaključen ugovor o spašavanju na osnovi Lloydova formulara ugovora, ostala je bez rezultata, jer je »Amoco-Cadiz« već prethodno pramcem dotakao dno. Vrijednost konkretnog broda i tereta, koji su potpuno izgubljeni, mogla se procijeniti na otprilike 60 milijuna USA dolara. Ali to je bio tek djelić ukupne štete. Nastupila je šteta od onečišćenja koja je u konačnoj presudi iznosila preko 200 milijuna USA dolara, što je znatno više u odnosu na vrijednost broda i tereta. Pravodobna odluka o spašavanju mogla je spriječiti katastrofu tegljenjem »Amoco-Cadiza« do sigurnog mjesta. Smatra se da londonski arbitri, u pretpostavljenim okolnostima, ne i kao nagradu za spašavanje odmjerili više od 4 do 5 milijuna USA dolara.³

² V. opis činjeničnog stanja uz analizu sudske odluke Ivo Grabovac, Presuda u slučaju broda »Amoco-Cadiz« i protokoli iz 1984. o izmjenama Konvencije o odgovornosti i o fondu u vezi sa zagađivanjem mora nafte s brodova, Naše more, Dubrovnik, broj 3—4, 1985, str. 117—126, i tamo navedena literatura.

³ Edgar Gold, Marine Salvage: Towards a New Regime, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 20, No 4, 1989, str. 490.

Godine 1979. u području Tobago-Grenada sudarili su se zbog nemara u plovidbi brodovi »Atlantic Empress« i »Aegean Captain«. Nakon sudara ubrzo su profesionalni spasavatelji bili na licu mjesta (»na sceni«), te je prihvaćen ugovor LOF (Loyd's Open Form) od strane oba broda. Na brodu »Atlantic Empress« izbila je vatra te su je spasavatelji pokušali ugasiti. Istovremeno, nijedna od susjednih karipskih država nije htjela prihvatiti oštećeni brod u svojem teritorijalnom moru, gdje se stihija vatre mogla lakše svladati. Umjesto toga brod je isplonio na Atlantik s vatrom koja je sukljala 30 metara visoko, a nafta je otjecala. Nakon nekoliko eksplozija brod je potpuno propao. Drugi manji brod (»Aegean Captain«), premda teže oštećen, bio je dotegljen u Curaçao uz tvrdnju da je nastupila posljedica izvedenoga potpunog gubitka. Nekoliko značajnih činjenica u spomenutom događaju pridonijelo je nastojanjima za suvremenijim režimom spašavanja na moru. Prvo, gubici broda i tereta iznosili su više od 100 milijuna USA dolara. Bez obzra na veliku štetu, u ovom je incidentu ipak bilo sreće u nesreći. Naime, oba su broda prevozila oko 470.000 tona sirove nafte, što je više nego dvostruka količina koja je istekla s »Amoco-Cadiza«, a više od četiri puta iz tankera »Torrey Canyon« 1967. godine.⁴ Srećom velika količina tereta na manjem brodu je spašena, a nafta s većega broda disperzirana je Atlantskim oceanom. Bio je zreo apokaliptički scenarij goleme nesreće da stjecaj okolnosti (a i teret je bio daleko od obale) nije pripomogao. Drugo, pri spašavanju manjeg jedanaestogodišnjega staroga broda koji je proglašen za izvedeni potpuni gubitak (a constructive total loss) prijetila je opasnost da spasavatelji dobiju neprimjerenu nagradu da na brodu nije bilo vrijednoga tereta. Treće, u pogledu većeg broda spasavatelji su izgubili pravo na nagradu nakon što su se dva tjedna trudili uporabljajući tegljače, mnogo članova posade i vatrogasne stručnjake, te skupocjenu opremu. Potonućem broda dio opreme je izgubljen. Međutim, nije li ipak ostvaren značajan uspjeh? Zar nije spriječeno veliko onečišćenje naftom obala južnog Kariba akcijom spašavanja? Nije li se moglo dogoditi da šteta zbog izlivanja tereta s broda »Atlantic Empress« premaši štetu koja se zahtijevala od broda »Amoco-Cadiz«? Čak su osiguratelji šteta od onečišćenja uštedjeli plaćajući 120 milijuna USA dolara osigurnine koju su jamčili spasavateljima. Jednostavan odgovor i tvrdnja bili bi da je uspješno otklonjena pogibelj da velika količina ulja (nafte) istekne u more, te je time ušteđeno mnogo novaca. Zar to nije »cure«? U to vrijeme takva akcija nije bila plativa (»pay«) jer tradicionalno pravo spašavanja takav uspjeh nije priznavao. Ovakvi i slični događaji rezultirali su posljedicama da su spasavatelji izbjegavali poduzimati akcije zbog velikih rizika kojima su bili izloženi u primjeni načela iz LOF-a. Takav gubitak poticaja za spašavanje, oklijevanje spasavatelja da pristupe spašavanju imalo je očigledno negativne reperkusije, a također i štetne posljedice za obalne države kada im se katastrofalni slučajevi onečišćenja dogode u blizini njihova kopna. Očevidno, u vrijeme kada su involvirana na-

⁴ Tvrdi se da je taj događaj, tj. katastrofa tankera »Torrey Canyon«, kao prva ozbiljna opomena, više utjecao na savjet i svijest o potrebi zaštite čovjekova morskog okoliša, nego brojne međunarodne konvencije prije i osobito poslije toga, usp. Gold, op. cit., str. 488.

čela »no cure-no pay«, nije se moglo ni promišljati o složenoj problematiki spašavanja tankera (i drugih brodova koji prevoze opasne i škodljive terete).

Spomenuti karipski sudar upozorio je i na novi problem. Naime, obalne su države vrlo nesklone, odupiru se dopustiti oštećenim brodovima, potencijalnim onečištačima (polutantima) da uplove u njihove obalno more. Ta je pojava uočena, ne samo u opisanom slučaju »Atlantic Empressa«, nego i u drugim slučajevima: »Christos Bitas«, gdje je čak brodovlasnik bio prisiljen da brod otegli na Atlantik i potopi, »Andros Patria«, tanker koga su čuvali spasavatelji, ali mu se nije dopustilo da uđe u neku luku, te je bio izložen u oštećenom stanju na otvorenom moru šest tjedana dok se nije prekrcao teret sirove nafte i »Kurdistan«, kome su kanadske vlasti, nakon šest tjedana pregovora, dopustile konačno da krmeni dio uđe u luku nakon što su osiguratelji položili jamstvo od 50 milijuna USA dolara (a pramac su potopile te vlasti). Tako je za brodove sa škodljivim teretom, koji su se mogli spasiti, nastao novi problem. Ti brodovi postaju — u odnosu na obalne države — »zaraženi«. U engleskom jeziku za takvu »pomorsku bolest« koristi se sintagma »*maritime leprosy*«, a takvi su brodovi »leper ships« i sl.⁵

Sve ove okolnosti i neprilike, a posebice osjetljivi element zaštite morskoga okoliša, koje su prijetile poduzetništvu spašavanja, trebalo je uvažavati u novom međunarodnopravnom sustavu spašavanja na moru, izraženom u Konvenciji iz 1989. godine.

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

Već u preambuli države ugovornice konvencije zamjećuju da je stvarni razvitak, a posebice povećana briga za zaštitu okoliša, ukazala na potrebu izmjene Konvencije o spašavanju iz 1910. godine, te su svjesne koliko je značajno spašavanje, ne samo za sigurnost brodova i druge imovine u opasnosti, nego i za zaštitu okoliša, a sve s ciljem da se potiču akcije spašavanja.

U čl. 1. d) definira se »šteta okolišu« koja znači znatno fizičko oštećenje ljudskoga zdravlja, života ili života u moru ili bogatstva u obalnim ili unutrašnjim vodama ili područjima uz njih, prouzročeno onečišćenjem, zagađenjem (kontaminacijom), vatrom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama. Valja primijetiti da se šteta okolišu ne sastoji samo od klasičnog onečišćenja (zagađivanja), nego i od vatre, eksplozije i sl., te da se priznate štete ne prostiru samo na obalno područje i unutrašnje vode, nego i na »područja uz njih« (»areas adjacent thereto«), što bi moglo značiti da obuhvaća teritorijalno more i isključivi gospodarski pojas.

Zanimljivo je napomenuti da se izuzimlje primjena Konvencije u odnosu na učvršćene ili plutajuće platforme ili pokretne pučinske naprave za bu-

⁵ Poblize o slučajevima Gold, op. cit., 490—492. O slučajevima tzv. leper ships (»brodske lepre«) v. također Donald A. Kerr, The 1989 Salvage Convention: Expediency or Equity?, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 20, No 4, 1989, str. 512.

šenje («mobile offshore drilling units») kada su takve platforme ili naprave na mjestu na kojemu su zaposlene u istraživanju, iskorištavanju ili proizvodnji podmorskih mineralnih bogatstava. Razlog se za takvo izuzeće, osobito podržano od SAD, tražio u činjenici što su skupe i složene naprave suvremene »off-shore« industrije specifične u svojoj tehnologiji, koju poznaju samo dobro izvježbane, specijalizirane posade koje najvještije umiju postupiti u kriznim situacijama. Stoga bi postojala opasnost da bi spasavatelj, pa čak i profesionalni, mogao u operaciji spašavanja, u nedostatku potrebnih znanja i iskustva s takvim postrojenjima i napravama, počiniti više štete nego koristi.⁶ Smatra se da će se u praksi time omogućiti da potencijalni spasavatelj i vlasnik platforme (naprave za bušenje), koja se općenito smatra brodom, pozivom na čl. 6. st. 1. Konvencije, gdje se dopušta dispozitivnost,⁷ zaključuje poseban ugovor o spašavanju (koristeći i tradicionalne uvjete LOF-a).⁸ Uostalom, očekuje se ubuduće da se međunarodnopravno uredi poseban režim za takve objekte.⁹ Kako se Konvencija iz 1989. ne primjenjuje na platforme dok obavljaju svoju osnovnu funkciju, znači da se primjenjuje na te naprave dok su u *plovidbi*. Međutim, valja svakako naglasiti da od tih naprava upravo najveća opasnost po morski okoliš prijeti dok obavljaju istraživanje i eksploatiraju morsko dno i podmorje, za vrijeme kojih poslova može doći do nekontrolirane erupcije nafte i drugih štetnih tvari u more.¹⁰

Među dužnostima spasavatelja u čl. 8. st. 1b) ističe se dužnost da se tijekom operacije spašavanja primjenjuje *dužna pažnja* (due care) u sprečavanju i umanjenju šteta za okoliš. Odgovarajuće vrijedi i za vlasnika i zapovjednika broda ili vlasnika druge imovine u opasnosti, kada su u obvezi suradnje u spašavanju dužni primjenjivati »dužnu pažnju« u zaštiti okoliša (v. čl. 8. st. 2b). Primjećuje se da u spomenutom članu Konvencija koristi riječ »dužna pažnja« (due care), a u čl. 13., gdje su elementi za odmjeravanje nagrade, upotrebljava se sintagma »vještina i naponi« («The skill and efforts») spasavatelja u sprečavanju i umanjenju štete za okoliš. U LOF-u 1980. zahtijevaju se »najveći naponi«, »najveći trud« («best endeavors») i

⁶ Predrag Stanković, Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru, Naše more, Dubrovnik, broj 3—4, 1989, str. 92.

⁷ U čl. 6. st. 1. ističe se da će se Konvencija primjenjivati na sve operacije spašavanja, osim ako se ugovorom drukčije izričito ne predviđa ili ne proizlazi. Međutim, čl. 6. st. 3. jasno naglašava da se čl. 7. mora primijeniti (to su opća načela o očuvanju pravednosti ugovora), te da je kognitna obveza o dužnosti sprečavanja ili umanjenja štete okolišu. Znači ne bi se smjelo ugovoriti da se neće voditi računa o zaštiti morskog okoliša.

⁸ Kerr, op. cit., str. 509.

⁹ V. Gold, op. cit., str. 497.

¹⁰ Poblize Ivo Grabovac, Neki problemi u vezi s položajem platformi za istraživanje i iskorištavanje mineralnih bogatstava iz podmorja u pomorskom pravu, Naša zakonitost, Zagreb, broj 1, 1978, str. 49—56.

¹¹ Taj se izraz («...use his best endeavours...») koristi i u Konvenciji 1989. kada se traži od vlasnika broda da uloži »svoje napore« kako bi vlasnici tereta pružili zadovoljavajuće jamstvo za potraživanja koja postoje prema njima (v. čl. 21. st. 2).

sl. Smatra se u literaturi da su stroži zahtjevi za spasavatelja kada mora postupiti s »best endeavors«, nego »due care«.¹²

Član 11., a u vezi s članom 9. Konvencije iz 1989., mogao bi pridonijeti smanjenju, reduciranju spomenute pojave »maritime leprosy«. Potvrđuje se pravo države na zaštitu vlastite obale od pogibelji onečišćenja zbog pomorske nezgode, uz njezino pravo da izdaje i naloge u vezi s operacijama spašavanja (usp. čl. 9.). Međutim, to se jednostrano pravo obalne države unekoliko ublažuje odredbama o dužnosti te države za međusobnu suradnju. Konkretno, čl. 11. ističe da će država ugovornica, kada propisuje ili odlučuje o pitanjima u vezi s operacijama spašavanja kao što je pristup u luke brodova u opasnosti (koji su doživjeli nezgodu) ili pružanje olakšica spasavateljima, voditi računa o potrebi suradnje među spasavateljima, drugim zainteresiranim strankama i javnim vlastima, kako bi se osiguralo djelotvorno i uspješno obavljanje operacija spašavanja života ili imovine u pogibelji, kao i radi općenitoga sprečavanja štete za okoliš.

POSEBNA NAKNADA (SPECIAL COMPENSATION)

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

U čl. 13. kriteriji su za utvrđivanje nagrade. Od novouvedenih kriterija, za našu temu, svakako je značajno unošenje elementa *vještine i napora* spasavatelja u sprečavanju ili umanjenju štete za okoliš.¹³ Ovaj je kriterij svrstan na drugom mjestu, odmah iza spašene vrijednosti broda i druge imovine, premda de iure, formalnopravno sam redoslijed kriterija ne bi smio utjecati na valorizaciju nagrade (usp. čl. 13. st. 1. uvodno). Međutim, bitna promjena ne odnosi se na kriterije za utvrđivanje nagrade (uostalom, u osnovi su i u novoj Konvenciji ostali i svi kriteriji iz Konvencije 1910), nego na odredbe o tzv. posebnoj naknadi iz čl. 14.

Već je LOF 1980. (Standard Form of Salvage Agreement, approved and published by Committee of Lloyd's) vodio računa o aktualnoj situaciji, te se posebice predvidio slučaj kada se spašava tanker koji prevozi teret (v. toč. 1a). U tom se tekstu spasavatelj (naziva ga se »ugovaratelj« — »Contractor«), među ostalim, obvezuje da uloži najveći mogući napor kako bi

¹² Kerr, op. cit., str. 511—512.

¹³ Ipak nije prihvaćen koncept nagrade i za tzv. spašavanje od odgovornosti (Liability Salvage) kako su mnogi predlagali (pobliže o Liability Salvage Ivo Grabovac, Pravni položaj broda koji spašava tanker s teretom — prijedlozi izmjena u odnosima spašavanja na moru, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, XVIII, 1981, str. 33—34.

spriječio izlijevanje ulja (nafte) iz broda za vrijeme akcije spašavanja toga broda ili njegova pogonskoga goriva ili tereta koji se prevozi. U Lloydovu se formularu naglašava primjena općepoznatoga načela »no cure — no pay«, osim u situaciji kada se spašavao tanker ukrčan ili djelomice ukrčan s teretom ulja, te bez krivnje (nemarnosti, »negligence«) spasavatelja ili njegovih službenika ili punomoćnika akcija spašavanja nije uspjela, spašavanje je djelomice uspjelo ili je spasavatelj bio spriječen dovršiti spašavanje. U tom slučaju, unatoč neuspjehu, ili bez obzira na uspjeh, spasavatelj će imati pravo tražiti nagradu (naknadu) samo prema brodaru takva tankera od svojih razumno podnesenih troškova (»reasonable incurred expences«) i dodatka koji ne može prekoračiti 15% takvih troškova, ali jedino uz uvjet da su takvi troškovi zajedno s povišicom veći od iznosa koji se inače mogu utjerati na osnovi spomenutoga ugovora. Dalje se u tekstu Lloydova formulara naglašava da će, u smislu ove iznimke od načela »no cure — no pay«, troškovi, osim stvarnih izdataka, uključivati i pravične (primjerene) iznose koji su plaćeni tegljačima, posadi broda i drugoj opremi kojom se koristio spasavatelj u akciji spašavanja, a izraz ulje (oil) obuhvaća sirovu naftu, teško ulje, teško dieselsko ulje i mazivo ulje.

Nakon dugotrajnih rasprava (usp. Montreal Draft 1981.) i kompromisa do kojega se došlo u posljednjem trenutku na Diplomatskoj konferenciji, usvojen je čl. 14., koji će po mnogo čemu postati »zaštitni znak« nove Konvencije o spašavanju, 1989. Odredbe toga člana *kumulativno* zahtijevaju ispunjenje dvaju uvjeta da bi se pristupilo odmjeravanju posebne naknade. Spasavatelj *mora* obaviti operacije spašavanja broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš. Zatim, spasavatelj nije uspio u spašavanju utoliko što nije spasio imovinu (ili imovinu određene vrijednosti) koja bi mu bila osnovica za utvrđivanje nagrade prema kriterijima iz čl. 13., a ta nagrada bi bila barem u *visini* posebne naknade. A posebna naknada, koja se može zahtijevati samo od vlasnika broda u opasnosti (a ne i od drugih imovinskih interesa), bit će u visini troškova koje je imao spasavatelj. »Troškovi spasavatelja« obuhvaćaju gotovinske troškove koje je spasavatelj razborito uložio u akciji spašavanja i pravičan omjer za opremu i ljudstvo koji su stvarno i razborito bili angažirani u spašavanju, uzimajući u obzir kriterije utvrđene u čl. 13. st. 1. toč. h), i) i j), tj. mora se voditi računa o brzini kojom su usluge pružene, o dostupnosti u upotrebi brodova ili druge opreme namijenjene spašavanju te o stanju spremnosti i djelotvornosti opreme spasavatelja i njenu vrijednost. Ti će mu troškovi, kao i minimum, pripasti čak i ako u svojim naporima *nije uspio* ne samo spasiti imovinsku vrijednost, nego niti spriječiti ili umanjiti štetu za okoliš. Ovaj zaključak proizlazi iz tumačenja st. 5. čl. 14. Naime, ako je spasavatelj bio *nemaran* pa je time propustio spriječiti ili umanjiti štetu za okoliš, može se lišiti dijelom ili u cijelosti svake posebne naknade. To znači ako je spasavatelj u akciji spašavanja i propustio spriječiti ili umanjiti ekološku štetu, ali pri tom nije bio nemaran, uložio je velike napore, upotrijebio je svu pažnju i vještinu u spašavanju, postupio je *lege artis*, bio je krajnje savjestan, jednom riječi *nije bio kriv*, ali, ipak, nije uspio, zbog okolnosti slučaja, spriječiti ili umanjiti štetu za morski okoliš, imao bi ipak

pravo barem na naknadu troškova kako su definirani. Međutim, ako je spasavatelj, ispunjavajući spomenute uvjete iz čl. 14. st. 1. svojim operacijama spašavanja spriječio ili smanjio štetu za okoliš, znači spasavatelj je stvarno spriječio ili umanjio ekološku štetu, posebna naknada koju vlasnik mora platiti spasavatelju za priznate troškove može se povisiti do 30% od troškova koje je spasavatelj uložio. Čak, ako se to smatra opravdanim (fair and just), te vodeći računa i o relevantnim kriterijima iz čl. 13. st. 1. (npr. o vještini i velikim naporima, o utrošenom vremenu, naravi i stupnju opasnosti itd.), sud može dodatno povisiti takvu posebnu naknadu, ali ukupno povećanje nikako ne može biti više od 100% troškova koje je spasavatelj imao i koji se priznaju. Ovakve su odredbe prošle (bonus do 100%), iako je bilo energičnih protivljenja nekih država u razvoju o povišenju naknade iznad 30%.¹⁴ Bit će ubuduće nakon prihvaćanja Konvencije iz 1989., pri svemu ovome zanimljivo pratiti kakve će kriterije sudovi primjenjivati u tumačenju odredbe o povišenju naknade do 100% troškova!

Zanimljivo je napomenuti da se najnoviji ugovor o spašavanju Lloyd's Open Form 1990 (LOF-90) zasniva na odredbama Konvencije o spašavanju, 1989, posebice vodeći računa o članovima 13. i 14.

ZAKLJUČAK

Članovi 12. i 13. Konvencije iz 1989. ostaju pri klasičnom načelu »no cure — no pay« u pravnom režimu spašavanja na moru u odnosu na zarađenu nagradu. Unošenje i elementa vještine i napora u sprečavanju ili umanjenju štete za okoliš samo se ravnopravno uklapa u popis svih ostalih kriterija u procjeni visine nagrade. To znači da se nije išlo za temeljnim korigiranjem visine nagrade u smislu povišenja (tzv. »enhancement«), iako će nesumnjivo valjati uvažavati napore spasavatelja i pri sprečavanju ili umanjenju ekološke štete, bez obzira na to što neće biti moguće procjenjivati vrijednost »spašenog interesa«. Međutim, sasvim je drukčija pravna situacija kada se problematika sprečavanja ili umanjenja promatra u kontekstu čl. 14., gdje se predviđa posebna naknada (tzv. »safety net« — »sigurnosna mreža«). Stoga čl. 14. valja odvojeno primjenjivati i tumačiti u odnosu na čl. 12. i 13. (v. dodatak 1. — Zajednički dogovor). U čl. 14. prijetnja štete za okoliš jedini je i *isključivi* kriterij, jer se »safety net« može odmjeriti jedino ako nije bilo uspjeha u spašavanju, tj. samo onda i u onom omjeru ukoliko je »safety net« viši od bilo koje nagrade koja bi spasavatelju mogla biti dosuđena po kriterijima utvrđenim u čl. 13.

Razlika između čl. 13. i 14. ogleda se i u tome što prema tradicionalnom režimu nagradu utvrđenu prema poznatim kriterijima plaća brod ali i drugi imovinski interesi (npr. teret) u omjeru njihove spašene vrijednosti.¹⁵ Posebna naknada (Special compensation, safety net) prema Konvenciji iz

¹⁴ Stanković, op. cit., str. 93, Gold, op. cit., str. 502.

¹⁵ Međutim, država ugovornica može svojim nacionalnim pravom predvidjeti da isplatu nagrade obavi jedan od tih interesa uz pravo njegova regressa prema drugima za odgovarajuće omjere (v. čl. 13. st. 2).

1989. može se tražiti samo od *vlasnika broda* koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš, pa stoga posebna naknada nema karakter zajedničke havarije (v. Rezoluciju iz dodatka 2). Nakon Montrealskog nacrtu 1981. uspjelo je teretu (odnosno predstavnicima tereta) ishoditi status »nevinog tereta« (»innocent cargo«), koji nema kontrolu nad pomorskim poduzetništvom.¹⁶ Ipak, ako je prijetnja potjecala od tereta na tom brodu, brodovlasniku ostaje mogućnost da nakon isplate posebne naknade traži regres od vlasnika tereta.¹⁷

I na kraju posebice valja naglasiti kao značajno i pozitivno, u sklopu primjene čl. 14. i utvrđivanja posebne naknade, da Konvencija iz 1989. pokriva — za razliku od LOF-a 1980 — ne samo štetne posljedice od izljeva nafte i naftnih derivata u more, nego i štetne posljedice od bilo kojih *ishodišta* onečišćenja, bez obzira na vrstu, provenijenciju ili narav polutanta, odnosno kontaminanta.

Summary

THE PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT AND THE NEW CONVENTION ON SALVAGE, 1989

The New International Convention on Salvage, 1989 devotes a significant part to protection of the marine environment. Especially important is art. 14 which introduces »special compensation« as a corrective means of the traditional »no cure — no pay« principle. This means that if the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which in itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under well-known criteria in art. 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with art. 14, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses. Art. 14, paragraph 2 defines the salvor's expenses.

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

If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation.

¹⁶ Poblíž Gold, op. cit., str. 500, Kerr, op. cit., str. 514, Hrvoje Kačić, Predstojeće promjene u imovinskom pravu spašavanja, publikacija Brodospasa Split i Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj Rijeka, izd. Split 1987, str. 199.

¹⁷ Stanković, op. cit., str. 93.