

REVIZIJA LLOYD'S OPEN FORM (LOF 2010) – UČINKOVITIJA ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA?

Lloyd's Open Form (LOF 2010) Revision – More Effective Protection of Marine Environment

dr. sc. Ranka Petrinović, docent
Pomorski fakultet u Splitu, Zrinsko-frankopanska 38
ranka@pfst.hr

Bisera Plančić, prof., viši predavač
Pomorski fakultet u Splitu, Zrinsko-frankopanska 38
bisera@pfst.hr

Nikola Mandić, dipl. ing., asistent
Pomorski fakultet u Splitu, Zrinsko-frankopanska 38
nmandic@pfst.hr

UDK 504.42: 347.799.2

Sažetak

Rad se bavi utjecajem zaštite morskog okoliša na razvoj autonomnog prava spašavanja sadržanom u standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (Lloyd's Open Form – LOF). Povijest tog obrasca duga je više od sto godina, s tim da se obrazac povremeno revidirao. Danas je u primjeni LOF 1995 i LOF 2000, a u pripremi je novi LOF, koji bi se trebao objaviti 2010. godine i nosio bi oznaku LOF 2010. Najvažnije promjene unesene u taj obrazac povezane su s redakcijom iz 1980. godine – LOF 1980. Tad je prvi put u pravo spašavanja, poradi bolje zaštite morskog okoliša, uveden izuzetak od općeprihvaćenog i davno utemeljenog načela No Cure - No Pay (bez korisnog rezultata ne postoji ni pravo na nagradu). Daljnji razvoj obrasca LOF išao je u smjeru boljeg poticanja spašavatelja u sprječavanju onečišćenja morskog okoliša. Danas je sprječavanje onečišćenja morskog okoliša prioritet u spašavanju. Pitanje koje konstantno muči suvremene spašavatelje je dostatnost naknada koje su im na raspolaganju za sprječavanje onečišćenja u odnosu prema njihovim povećanim troškovima spašavanja te izloženost građanskoj i kaznenoj odgovornosti. Činjenica je da sadašnji sustav nagrađivanja ne zadovoljava i dostatno ne potiče spašavatelje u zaštiti morskog okoliša jer uz postojanje posebne naknade i SCOPIC klauzule, spašavatelju ipak, kao stalni izvor prihoda, ostaje jedino nagrada za spašavanje koja je tradicionalno ograničena vrijednošću spašene imovine. Zbog toga je hvalevrijedno stalno zalaganje i upozoravanje Međunarodnog udruženja spašavatelja (ISU) o potrebi da se pronađe novi način kojim bi se poticalo u sprječavanju onečišćenja. Zasad je najbrži i najučinkovitiji način nova revizija obrasca LOF kojom će se u pravo spašavanja, uz klasičnu nagradu, uvesti i tzv. nagrada za zaštitu okoliša (Environmental Salvage Awards).

Ključne riječi: spašavanje, No Cure - No Pay, obrazac LOF, ISU spašavatelji, zaštita morskog okoliša, nagrada za zaštitu okoliša (Environmental Salvage Award).

Summary

The paper deals with the effect of marine environment protection on the autonomous right to salvage incorporated in the Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (Lloyd's Open Form – LOF). The origins of the form go back for more than a hundred years. During that period the form has been revised from time to time. Nowadays, LOF 1995 and LOF 2000 are in use and a new LOF is being prepared, and it is to be published in 2010 (LOF 2010). The most important changes included in the form are related to the 1980 revision – LOF 1980. It was the first time that the right of salvage introduced a long established principle No Cure-No Pay (without useful result there is no right to reward). Further development of the LOF form moved towards better motivation of salvors for prevention of marine environment pollution. Today, the prevention of marine

environment pollution is the priority in salvage. 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 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 award and SCOPIC compensation (Special Compensation P&I Club), 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. Therefore the constant efforts and warnings of The International Salvage Union (ISU) deserve to be praised as they tackle the need to find a new way to motivate salvors for pollution prevention. For now, the fastest and most effective way is to speed up a new revision of LOF which will introduce the Environmental Salvage Awards as an addition to the traditional Salvage award.

Key words: salvage, No Cure – No Pay, Lloyd’s Open Form (LOF), ISU salvors, protection of marine environment, Environmental Salvage Award

UVOD / Introduction

Spašavanje je specifičan 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 što im u vezi s pomorskom plovidbom prijeti, te može imati za posljedicu gubitak života ili stvari.¹ Dok se tradicionalno pravo spašavanja, uz obvezno spašavanje ljudskih života, odnosilo i na imovinu na moru ugroženu pomorskim nezgodama, danas ono postoji i kao mjera zaštite morskog okoliša.

U klasičnom smislu spašavanje je samo ona djelatnost koja je imala koristan rezultat. Pritom spašavanje imovine može biti potpuno ili djelomično, ali se ono bez korisnog rezultata smatra samo pokušajem spašavanja. Za svako spašavanje broda ili druge imovine koje je imalo koristan ishod, spašavatelju pripada pravična nagrada. Njezina visina 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 kojega jedna osoba potražuje nagradu za spašavanje, a druga je toj osobi duguje. Dakle, dva su subjekta spašavanja: aktivan subjekt je ona strana koja pruža uslugu spašavanja - spašavatelj², a pasivan subjekt je korisnik spašavanja, to jest vlasnik stvari u opasnosti.

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

¹ Drago Pavić, Pomorsko imovinsko pravo, Split, 2006, str. 358.

² To može biti profesionalni spašavatelj, ali i svaki slučajni koji opskrbljen plovidlom pruži uslugu spašavanja imovini u opasnosti. Prema Konvenciji o spašavanju iz 1989. godine, spašavanje se može obavljati i bez uporabe plovila.

donesene novom Konvencijom ogledaju se u poticanju spašavatelja da sudjeluje u zaštiti i sprječavanju onečišćenja morskog okoliša. Republika Hrvatska potpisala je i ratificirala Konvenciju o spašavanju iz 1989., pa su odredbe Pomorskog zakonika usklađene s njom.³

S obzirom na predmet spašavanja postoji *obvezno* i *dobrovoljno spašavanje*. Obvezno je propisano za spašavanje osoba. Za razliku od spašavanja ljudskih života, ne postoji obveza spašavanja imovine drugih osoba⁴. Spašavanje imovine, koje je dobrovoljno, može biti *spontano* (neugovorno) ili *ugovorno*. Kao što sama riječ kaže, neugovorno ili spontano spašavanje je dobrovoljno i obavlja se bez sklopljenog ugovor o spašavanju. Iako je spontano spašavanje tipično jer odgovara samoj prirodi tog instituta, u praksi se ono najčešće obavlja na temelju ugovora koji se sklapa između spašavatelja i vlasnika stvari u opasnosti. Tijekom prošloga stoljeća, uz donošenje dviju međunarodnih konvencija o spašavanju, formiralo se i autonomno pravo koje je sadržano u standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju. Najpoznatije autonomno pravno vrelo prava spašavanja je *Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement* (skraćeno *Lloyd’s Open Form - LOF*), kao standardizirani obrazac ugovora o spašavanju što se u svjetskoj praksi najviše upotrebljava.⁵

ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA KAO ELEMENT MODERNOG PRAVA SPAŠAVANJA / Protection of Marine Environment as an Element of Modern Right to Salvage

Konvencijski sustav / Convention System

Tijekom druge polovice dvadesetog stoljeća zabilježen je znatan tehnološki napredak u gradnji i iskorištavanju

³ Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, 181/04, 76/07. i 146/08; članci 760 – 788.

⁴ Prema Konvenciji o spašavanju i Pomorskom zakoniku izuzetak je spašavanje drugog broda pri sudaru.

⁵ Prema statističkim podacima Međunarodnog udruženja spašavatelja (ISU), u razdoblju od 1978. do 2005. godine, ISU spašavatelji su izvršili 5.135 operacija spašavanja, što je više od 90% svih takvih akcija u svijetu. Više od pola (2.701) svih operacija obavljeno je na temelju obrasca LOF. – www.marine-salvage.com, 3. veljače 2009.

brodova. Na to je posebno utjecala velika potražnja za uljem⁶ koja je dovela do porasta prijevoza toga tereta brodovima izvanredno velike tonaže - tzv. supertankerima. Pravi razmjeri opasnosti od supertankera i tereta što ga oni prevoze postali su vidljivi već u nezdogi liberijskog tankera *Torrey Canyon*; on se u ožujku 1967. nasukao na jugoistočnoj obali Engleske, pri čemu se teret sirove nafte od oko 120.000 tona izlio u more i onečistio je dijelove engleske i francuske obale. Taj događaj značio je prekretnicu u odnosima međunarodne pomorske zajednice prema zaštiti morskoga okoliša, te je potaknuo donošenje brojnih preventivnih i građanskopravnih regulativa.

Jedanaest godina nakon toga, nezdoga tankera *Amoco Cadiz* 1978. godine konačno je potvrdila da prijevoz ulja tankerima velike nosivosti zastrašujuće ugrožava morski okoliš, pa je potrebno što učinkovitije poticati spašavatelje - ne samo da spašavaju brod i teret nego i da nastoje spriječiti i smanjiti štete za okoliš. Nakon te nezdode, te je iste godine Međunarodna pomorska organizacija - IMO izradila izvješće u kojemu 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. Republika Hrvatska ratificirala je Konvenciju 1998. godine. Do sada je to učinilo 57 država, što obuhvaća 47,16% svjetske brodske tonaže.⁷ Osnovne promjene donesene Konvencijom iz 1989. godine ogledaju se u poboljšanom položaju spašavatelja i u zaštiti morskog okoliša.

U kategoriji zaštite morskog okoliša najvažnija su one odredbe Konvencije koje se bave naknadama spašavatelja za obavljenu uslugu (nagrada za spašavanje i *posebna naknada*). Te su odredbe u člancima 13. i 14. Konvencije o spašavanju. Članak 13. bavi se klasičnom nagradom za spašavanje, koja tradicionalno ne može biti veća od vrijednosti spašene imovine, a isplaćuje ju vlasnik spašene imovine (vlasnik broda, tereta ili drugih imovinskih vrijednosti) ili njegov osiguratelj. Visinu nagrade određuje sud ili arbitražna prema posebno propisanim kriterijima.⁸ Od 1989. godine jedan od elemenata za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje je i kriterij - *vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu*.

⁶ 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 takva broda. MARPOL konvencijom pojam ulje znatno je proširen.

⁷ www.imo.org. - 31. prosinca 2007.

⁸ Kriteriji za određivanje visine nagrade za spašavanje: a) vrijednost spašenog broda i druge imovine; b) vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu; c) stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao; d) priroda i stupanj opasnosti; e) vještina i naponi spašavatelja u spašavanju osoba, broda i druge imovine; f) utrošeno vrijeme, troškovi i gubici spašavatelja; g) rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili 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.

Radi poticanja spašavatelja da pri spašavanju sudjeluje u zaštiti morskog okoliša, člankom 14. Konvencije uvodi se novi režim *posebnih naknada* što ih isplaćuje samo vlasnik broda (ili osiguratelj odgovornosti - P&I klub u koji je brod učlanjen). Spašavatelj stječe pravo na *posebnu naknadu* (*special compensation*) samo ako je spašavani brod ili njegov teret bio opasan za morski okoliš i 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 okolnostima do najviše 100%. *Posebna naknada* isplaćuje se spašavatelju do onoga iznosa koji je veći od uobičajene nagrade za spašavanje ugrožene imovine.⁹ Poradi što bolje zaštite morskog okoliša, tom se odredbom, u stanovitoj mjeri, odstupa od klasičnog načela prava spašavanja (*no cure - no pay*) tako da spašavatelj ima pravo na *posebnu naknadu* i onda kad nije bilo korisnog rezultata, to jest kad on nije uspio zaslužiti nagradu na temelju redovitih kriterija.

Uz članke 13. i 14. odredbe o zaštiti morskog okoliša sadržavaju i članak 8. Konvencije o spašavanju, prema kojemu su spašavatelj, vlasnik broda, zapovjednik i vlasnik druge imovine obvezni pri akciji spašavanja primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu¹⁰. Dakle, prema Konvenciji sve su stranke dužne sudjelovati u zaštiti morskog okoliša, a ne samo spašavatelj.

Iako je Konvencija o spašavanju, u vrijeme kad je donesena, značila velik napredak i doprinos u pokušaju sprječavanja onečišćenja, u praksi se pokazalo da to nije dostatan poticaj spašavateljima u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja koje mu svakodnevno prijete. Stilizacija odredaba o *posebnoj naknadi* iz članka 14. dosta je neprikladna i nedostatan jasna za primjenu u sudskoj ili arbitražnoj praksi.

Nakon donošenja presude Doma lordova u predmetu *The Nagasaki Spirit* koja je trebala dati smjernice nižim

⁹ Opširnije o relevantnim odredbama Konvencije iz 1989. godine vidi: Ranka Petrinović, "Zaštita morskog okoliša kao element suvremenog prava spašavanja" (doktorska disertacija), Split, 2005, str. 134 - 140.

¹⁰ Članak 8. Konvencije glasi:

„1. Spašavatelj je dužan, u odnosu prema vlasniku broda ili drugoj imovini 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.”

sudovima kako postupati u slučajevima u kojima je Konvencija ostala nedorečena, stručna je javnost (posebno profesionalni spašavatelji) ostala razočarana. Trend koji se Konvencijom o spašavanju iz 1989. godine trebao ostvariti, a to je bolji poticaj spašavateljima (kao ugroženoj grani broderske djelatnosti) u zaštiti mora od onečišćenja, nije tom presudom izrazitije potpomognut. Presudom Doma lordova u tom predmetu odlučeno je 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.

Ugovorni obrazac spašavanja - Lloyd's Open Form (LOF) / *Salvage Agreement Form - Lloyd's Open Form (LOF)*

Povijesni razvoj obrasca LOF / *Origins and Development of LOF Form*

Konvencijske i zakonske odredbe o spašavanju pretežno su dispozitivne pravne naravi. To znači da ako ugovorni uvjeti nisu protivni prisilnim zakonskim normama, ugovor o spašavanju ima prednost u odnosu prema zakonskim odredbama. Tim se ugovorom jedna stranka, spašavatelj, obvezuje da će poduzeti akciju spašavanja broda, njegova tereta i drugih stvari i imovinskih interesa na brodu, a druga stranka će za pruženu uslugu spašavanja platiti odgovarajuću nagradu.

Ugovor o spašavanju nije definiran pomorskopравnim propisima. Taj je ugovor neformalan pravni posao jer za njegov postanak i valjanost nije potrebno da bude sklopljen u određenome obliku. Ugovor o spašavanju može se sklopiti i usmeno, telefonom, radiovezom, *e-mailom* i slično. Stranke se mogu dogovoriti da će ugovor biti valjan samo ako se sastavi u određenome obliku. Neovisno o slobodi sklapanja ugovora, ugovori o spašavanju se redovito sklapaju u pisanom obliku. U praksi se najčešće koristi nekim od standardiziranih obrazaca ugovora o spašavanju jer se time postiže brzina sklapanja ugovora i odgovarajuća pravna sigurnost uz činjenicu da je sadržaj ugovora strankama unaprijed poznat. Sklapanjem ugovora o spašavanju uvjeti sadržani u standardiziranim obrascima postaju njegovim sastavnim dijelom. U ugovorima s međunarodnim obilježjem rabi se Lloydov ugovor o spašavanju *Lloyd's Open Form* – LOF kao standardizirani ugovor koji se u svjetskoj praksi spašavanja imovine najviše primjenjuje.¹¹

Podrijetlo obrasca LOF potječe još iz 1890. godine, a njegov nastanak povezan je s nastojanjem pukovnika Sir Henryja Hoziera, tadašnjega Lloydova tajnika, da sklopi odgovarajući ugovor o spašavanju sa spašavateljima u području Dardanela/Crnog mora. Na taj način uveo se potpuno nov sustav koji dopušta Lloydovu odboru ili

arbitru (imenovanomu od Lloydova odbora) da prilagodi novčane iznose koje su stranke dogovorile za pružene usluge spašavanja, ako bi takvi iznosi bili neproporcionalni izvršenim uslugama spašavanja. Na taj način je Lloydov Odbor ili arbitar mogao povećati ili smanjiti nagradu za spašavanje.

Trebalo je gotovo dvadeset godina da se prihvati takav koncept standardiziranog obrasca ugovora o spašavanju. Prvo izdanje LOF-a objavljeno je prije više od 100 godina, točnije u siječnju 1908. godine. Prema tome prvom izdanju spašavatelji su bili obvezni izvijestiti Odbor ili arbitra o visini jamstva što im ga je Lloyd dužan izdati po završetku njihovih usluga. Neovisno o tome jesu li stranke ugovora o spašavanju dogovorile fiksni iznos, konačnu nagradu za spašavanje određivao je Lloydov Odbor ili arbitar kojega je imenovao Odbor (ali samo ako su se stranke, nakon obavljenih usluga spašavanja, sporile oko visine nagrade).

Tijekom dvadesetoga stoljeća obrazac LOF je revidiran mnogo puta. Dok ga još Lloydov Odbor nije proglasio isključivim tipskim ugovorom engleskih spašavatelja, on je mijenjan 1891., 1896., 1897. i 1908. godine. Daljnje revizije *Lloyd's Open Form* kao standardiziranoga ugovora iz 1908. godine izvršene su 1924., 1926., 1950., 1953., 1967., 1972., 1980., 1990. i 1995. Posljednja je redakcija iz 2000. godine. Načelo *no cure - no pay* je ostalo dominantno u svim verzijama obrasca LOF. U međuvremenu je LOF naišao na široku primjenu u svijetu, čemu je najviše pridonijela sigurnost što ju pruža strankama, ustaljeni kriteriji i ugled koji u pomorskom svijetu uživa Lloydova arbitraža koja se obrascem LOF ugovara.

Utjecaj zaštite morskog okoliša na reviziju obrasca LOF / *Effects of Marine Environment Protection on LOF Form Revision*

Danas je u uporabi obrazac LOF 1995 i LOF 2000. Prethodno im je LOF 1990, ali su najznačajnije promjene unesene u taj obrazac povezane s redakcijom iz 1980. godine - LOF 1980. Verziju obrasca LOF 1980 možemo označiti kao važnu etapu u njegovu povijesnom razvoju. Devet godina prije donošenja nove Konvencije o spašavanju, kojom se potiču spašavatelji da sprječavaju onečišćenje morskog okoliša, obrascem LOF 1980 uveden je *safety net* sustav s istim ciljem, a taj je bolje poticanje spašavatelja u zaštiti morskog okoliša.

Nakon iskustva s nezgodom broda *Amoco Cadiz* 1978. godine, obrascem LOF 1980 prvi se put u pravo spašavanja, a poradi zaštite okoliša, uvela iznimke od općeprihvaćenoga i davno utemeljenog načela da *bez korisnog rezultata ne postoji ni pravo na nagradu - no cure - no pay*, i to s pomoću nagrađivanja preko *safety net* sustava. Prema tom sustavu spašavatelj je imao pravo na nagradu usprkos tomu što je spašavanje bilo neuspješno ili je bilo djelomično uspješno, ili je spašavatelj bio spriječen dovršiti usluge spašavanja.¹²

¹² Vidi tekst obrasca LOF 80: Gerald Darling i Christopher Smith, LOF

¹¹ Podaci Međunarodnog udruženja spašavatelja (ISU) pokazuju da je u proteklih tridesetak godina na temelju obrasca LOF obavljeno više od polovine svih akcija spašavanja.

Prema obrascu LOF 1980 spašavatelj je imao pravo na takvu nagradu samo ako se radilo o spašavanju tankera djelomično ili potpuno nakrcanoga uljem¹³ te se mogla tražiti samo od vlasnika broda. 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).¹⁴ Međutim, *safety net* sustav mogao se primjenjivati samo kada je dodatak s troškovima bio veći od bilo kojeg iznosa što bi ga spašavatelj dobio na ime uobičajene nagrade za spašavanje, a u odnosu prema bilo kojoj imovini spašenoj tim uslugama.¹⁵ Revizija obrasca LOF 1980. godine i uvođenje *safety net* odredbe ubrzala je donošenja nove Konvencije o spašavanju, 1989. godine, koja je, uz klasičnu nagradu za spašavanje, uvela posebnu naknadu kao proširenje *safety net* odredbe.

Nakon LOF 1980 slijedila je nova revizija 1990. godine. Najvažnije promjene unesene u LOF 1990 povezane su sa odredbama Konvencije o spašavanju donesene godinu dana prije. Tako LOF 90 sadržava kriterije za određivanje nagrade za spašavanje preuzete iz članka 13. i odredbe o posebnoj naknadi iz članka 14. Konvencije. Na taj su se način na temelju ugovornih obrazaca načela Konvencije o spašavanju primjenjivala i prije njezina stupanja na snagu.¹⁶ Pet godina nakon toga LOF je opet revidiran. Osnovni razlog za uvođenje obrasca LOF 95 proizlazio je iz činjenice da je u međuvremenu Velika Britanija ratificirala Konvenciju o spašavanju iz 1989. godine, pa je valjalo uz stanovite dopune teksta čitav obrazac uskladiti s novim engleskim pravom spašavanja.

Opće karakteristike obrasca LOF 1995 / *General Characteristics of LOF 1995 Form*

Temeljna karakteristika obrasca LOF 1995¹⁷, kao i njegovih prethodnih verzija, je da *bez korisnog rezultata nema ni prava na nagradu za spašavanje*. To se vidi iz njegova naslova, gdje je istaknuto načelo *NO CURE – NO PAY*. Za sklapanje ugovora o spašavanju ovlašteni su zapovjednik broda u opasnosti i zapovjednik broda koji spašava, brodar broda u opasnosti i zapovjednik broda koji pruža pomoć, vlasnici tereta za spašavanje svoga tereta i zapovjednik ili brodar broda u opasnosti u ime vlasnika druge imovine na brodu.

Spašavatelj se tim ugovorom obvezuje da će uložiti krajnje napore u spašavanju imovine i da će istodobno nastojati spriječiti nastanak štete ili smanjiti štetu za okoliš. U suvremenoj praksi vrlo se rijetko nagrada unaprijed

90 and the New Salvage Convention, London, 1991, str. 36. i 172.

¹³ Vidi LOF 1980: "Ulje" je definirano kao sirova nafta, pogonsko gorivo, teško diesel gorivo i kao ulje za podmazivanje (Darling – Smith, str. 36. i 172), te se stoga slobodno može usporediti s pojmom "postojano ulje", kojim se koristi Konvencija o građanskoj odgovornosti i Konvencija o fondu iz 1992. godine.

¹⁴ LOF 1980, točka 1(a)

¹⁵ Isto. Sličan način prihvatila je Konvencija o spašavanju za nagrađivanje spašavatelja posebnom naknadom.

¹⁶ Konvencija je stupila na snagu u srpnju 1996. godine.

¹⁷ Vidi obrazac LOF 95: Pavić, Pomorsko imovinsko pravo, str. 564.

ugovara, tako da novije verzije obrasca LOF ne sadržavaju rubriku za upis visine nagrade. Nju određuje arbitraža u Londonu prema kriterijima za određivanje nagrade za spašavanje.¹⁸

Brodar broda u opasnosti i njegovi članovi posade obvezuju se potpuno surađivati sa spašavateljem. Spašavatelj je ovlašten koristiti se razborito strojevima, uređajima, opremom i zalihama broda u opasnosti bez plaćanja naknade. Nakon završene usluge spašavanja, spašavatelj obavještava Lloydovo vijeće o visini jamstva što ga traži od svakoga pojedinog interesa (vlasnika broda, tereta i druge imovine). Vlasnik broda u opasnosti dužan je ishoditi jamstvo od vlasnika tereta prije nego mu preda teret. Ako spašavanje nije dalo koristan rezultat, a prijetilo je onečišćenje morskog okoliša, brodar broda u opasnosti dužan je spašavatelju pružiti jamstvo za posebnu naknadu.¹⁹ Prema obrascu LOF 95, spašavatelj ima privilegij (pomorsko založno pravo) na spašenoj imovini dok ne dobije jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje. Jamstvo treba dati osoba prihvatljiva spašavatelju ili Lloydovu vijeću (ako o prihvatljivosti jamstva odlučuje Vijeće, davatelj jamstva treba imati sjedište u Velikoj Britaniji). Na zahtjev stranaka, Vijeće imenuje arbitra pojedinca koji temeljem ugovorenih kriterija određuje visinu nagrade za spašavanje. Ako je stranka nezadovoljna arbitrovom odlukom, može izjaviti žalbu Vijeću pa ono imenuje posebnog arbitra za rješavanje žalbe. Odluka tog arbitra je konačna. Na odnose iz ugovornog obrasca LOF 95 primjenjuje se englesko pravo, ali stranke mogu ugovoriti i pravo neke druge države.

SCOPIC klauzula (obrazac LOF 2000) / *SCOPIC clause (LOF 2000 form)*

LOF 2000 kao posljednja redakcija obrasca *Lloyd's Open Form* deseto je izdanje od njegova utemeljenja. Relativan neuspjeh konvencijskog rješenja o dodatnom poticanju spašavatelja na zaštitu morskog okoliša s pomoću 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)*. Ta je klauzula pridodana obrascu LOF 2000 tako da je ugovaranje *SCOPIC klauzule* jedna od mogućnosti kojom se može, ali i ne mora, koristiti uz obrazac LOF. Karakteristika *SCOPIC klauzule* je da spašavateljima pruža veću sigurnost u ostvarivanju naknade, u usporedbi s posebnom naknadom, a P.&I. klubovima mogućnost da nadziru operaciju spašavanja.

¹⁸ Kriteriji za određivanje visine nagrade za spašavanje su isti kao kriteriji iz članka 13. Konvencije o spašavanju. Posebno valja izdvojiti kriterij "vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete okolišu", koji potiče spašavatelje u sprječavanju onečišćenja. Kriteriji iz Konvencije, Pomorskog zakonika i obrasca LOF koji utječu na visinu nagrade za spašavanje, nabrojani su u bilješci 6.

¹⁹ Pavić, Pomorsko imovinsko pravo, str. 366.

Tom se klauzulom naknada određuje prema unaprijed određenim i ugovorenim kriterijima s tim da se ugovaranjem SCOPIC klauzule isključuje iz primjene članak 14. (*posebna naknada*) Konvencije o spašavanju. Spašavatelji se mogu pozvati na SCOPIC klauzulu u bilo kojoj fazi spašavanja ako su ispunjeni određeni uvjeti, neovisno o tome prijeti li opasnost morskom okolišu ili ne. Ugovaranjem SCOPIC klauzule spašavatelj se osigurava da će u predviđenoj visini naplatiti naknadu od vlasnika broda ili njegova P.&I. kluba. Prema toj klauzuli spašavatelj može nadoknaditi i svoje gotovinske izdatke.

Neovisno o ugovaranju primjene SCOPIC klauzule, nagrada za spašavanje određuje se prema kriterijima iz članka 13. Konvencije o spašavanju, a naknada prema SCOPIC klauzuli plaća se samo ako je veća od nagrade za spašavanje. Ako je ta naknada manja, nagrada za spašavanje smanjuje se za 25% od razlike između nagrade za spašavanje i naknade određene prema SCOPIC klauzuli. Spašavatelj može prestati obavljati usluge spašavanja ako iznosi što ih treba snositi premašuju vrijednost imovine koja se može spasiti i svih iznosa na koje bi imao pravo prema SCOPIC klauzuli.²⁰

Kao što je vidljivo iz karakteristika SCOPIC klauzule, ona je omogućila spašavateljima brže i sigurnije ostvarivanje naknade za spašavanje, ali nije dostatno pridonijela zaštiti morskog okoliša, tako da su problemi javnopravnog karaktera proizašli iz Konvencije o spašavanju ostali i dalje neriješeni.

NOVI LOF 2010 – POTREBA ZA UČINKOVITIJU ZAŠTITU MORSKOG OKOLIŠA / *New LOF 2010 – Need for more Effective Marine Environment Protection*

Pravni položaj suvremenih spašavatelja i sprječavanje onečišćenja / *Legal Position of Salvors and Pollution Prevention*

Unatoč pokušajima da se jače potaknu profesionalni spašavatelji u sprječavanju onečišćenja i relativno postignutom uspjehu uvođenjem *posebne naknade* i SCOPIC klauzule - održivost spašavateljske djelatnosti na globalnoj razini ostaje neizvjesnom.²¹

Toj tvrdnji u prilog idu različiti pokazatelji. Tako naknade za spašavanje ne prate ukorak izmijenjenu ulogu spašavatelja i povećan financijski rizik pri suvremenom spašavanju. Smanjenje broja pomorskih nezgoda i porast troškova održavanja suvremene i učinkovite opreme za spašavanje u stanju pripravnosti, doveli su do toga da je spašavanje postalo puno skuplje. Rizik koj

spašavatelji snose zbog njihove moguće odgovornosti (građanskopravna ili kaznenopravna odgovornost) za onečišćenja morskog okoliša pridonio je tom porastu troškova.

Istovremeno je suvremena tehnologija umanjila rizik od neuspjeha, pa je na taj način izmijenila tradicionalne kriterije za određivanje nagrada za spašavanje, a što je opet rezultiralo sniženjem nagrada, ako se one usporede s vrijednostima imovine koja se spašava. Povećane vrijednosti brodova i tereta kao predmeta spašavanja također su rezultirale smanjenjem nagrada u odnosu prema vrijednosti spašene imovine. Nažalost, sudovi ili arbitraže koje utvrđuju visinu nagrade za spašavanje sporo se prilagođuju novonastaloj situaciji.

Sve je to bilo uzrokom da se prije desetak godina u svijetu uočila nedostatak profesionalnih spašavatelja, koji su, zbog smanjene učestalosti pomorskih nezgoda, prihod potražili u drugim pomorskim djelatnostima, kao što su tegljenje brodova, pružanje usluga platformama za istraživanje i iskorištavanje podmorja, uklanjanje podrtina ili druge pomorske usluge, a sve to da bi ostali profitabilni. Te aktivnosti zapravo postaju glavna djelatnost spašavatelja, a spašavanje se obavlja samo kad se pokaže potreba za njim. Problemi što iz toga proizlaze su višestruki: prvo, osoblje i oprema potrebni za obavljanje usluga spašavanja mogu biti zauzeti u trenutku potrebe spašavanja; drugo, višenamjensko korištenje opremom smanjuje naknadu za spašavanje; 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 djelatnostima, smanjena spremnost njihovih kapaciteta u trenutku potrebe rezultirala je u posljednje vrijeme većim brojem profesionalnih spašavatelja od stvarnih potreba i povećanom uporabom nespasavateljske opreme pri izvođenju operacija spašavanja (na primjer, tegljači velike snage i opskrbeni brodovi što obično služe na naftnim bušotinama, znaju se upotrebljavati za gašenje požara). Ta se promjena događa u trenutku kad veličina, dizajn i tehnologija modernih brodova koji plove svjetskim morima zahtijeva visokospecijaliziranu vještinu spašavanja.²²

Problem je također što spašavatelji ponekad, to jest sve češće, ne sudjeluju u odlučivanju o načinu pružanja pomoći u pomorskim nezgodama. To je posebno izraženo kad je nezgoda prijetnja za okoliš. U takvoj situaciji uloga je spašavatelja priskočiti upomoć i pružiti tehničke savjete obalnoj državi koja kontrolira operaciju spašavanja ako se ona događa u njezinim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru, ili u blizini njezinih voda.

Danas, dvadeset 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*) kao dvostruki

²⁰ Isto, str. 75.

²¹ U današnje vrijeme prihodi spašavatelja od pomorskih nezgoda na svjetskoj razini iznose nešto više od 100 milijuna USD godišnje. Uspoređujući te prihode s potraživanjima naknade štete nastale kao posljedica jednoga većeg izlivanja ulja (npr. Erika, Prestige), može se zaključiti da bi spašavateljima trebalo više od deset godina da zarade iznos naknade štete nastale kao posljedica takve katastrofe.

²² Ranka Petrinović – Bisera Plančić, „Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija“, Poredbeno pomorsko pravo, God. 46(2007), broj 161, str. 136.

sustav nagrađivanja sastavljen od klasične nagrade za spašavanje i nagrade za zaštitu okoliša (*Environmental Salvage Awards*).

U rješavanje problematike suvremenih spašavatelja uključila se Europska unija potaknuta lošim iskustvom s pomorskim nezgodama kojih je posljedica bila katastrofalno onečišćenje morskog okoliša (*Erika*, *Prestige*). Uz prijedloge *paralelnih naknada* ISU spašavatelji i Europska unija pregovaraju o mogućnosti osnivanja posebnog fonda iz kojega bi se isplaćivale nagrade za zaštitu europskoga morskog okoliša.²³ Iz istog bi se fonda poticale i obalne države koje su odredile *mjesta zakloništa*.²⁴

Nova revizija obrasca Lloyd's Open Form - LOF 2010 / *New Revision of Lloyd's Open Form - LOF 2010*

Svi nabrojeni problemi koji prate suvremeno pravo spašavanja pokazuju da postoje ozbiljni razlozi za novu reviziju obrasca LOF. Pritom je najvažnije imati na umu nultu tolerancija društva na onečišćenje morskog okoliša. U ovom trenutku prijedlog ISU spašavatelja o potrebi uvođenja *paralelnih naknada* moguće je brzo ostvariti jedino novom revizijom obrasca LOF, koja se očekuje 2010. godine publiciranjem LOF 2010. To će biti jedanaesta redakcija od njegova prihvaćanja kao standardiziranoga ugovornog obrasca o spašavanju.

Temeljna karakteristika obrasca LOF 2010 i njegovih prethodnih verzija je načelo prava spašavanja da *bez korisnog rezultata nema ni prava na nagradu za spašavanje*. Međutim, uz klasičnu nagradu za spašavanje, koja je limitirana vrijednošću spašene imovine, spašavatelj će, ako je sudjelovao u sprječavanju ili smanjenju onečišćenja, imati pravo i na *nagradu za zaštitu okoliša*. Značaj nagrade za zaštitu okoliša je u tomu što neće biti u zavisnom odnosu prema klasičnoj nagradi kao što je to bilo s *posebnom naknadom*, već će se spašavatelju isplaćivati uz klasičnu nagradu za spašavanje pod uvjetom da je spriječio ili umanjio onečišćenje morskog okoliša.

U međuvremenu je potrebno započeti s radom na reviziji Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Već na Diplomatskoj konferenciji 1989. godine, na kojoj je donesen tekst sadašnje Konvencije, bilo je jasno da ona neće na zadovoljavajući način riješiti problem poticanja spašavatelja u sprječavanju onečišćenja. U posljednje su vrijeme sve učestaliji zahtjevi za izmjenama i dopunama Konvencije o spašavanju. Sudska praksa potvrdila je više puta neefikasnost Konvencije u poticanju spašavatelja da sprječavaju onečišćenje morskog okoliša. Nedavno je

²³ U tijeku je također izrada Smjernica o upravljanju pomorskim nezgodama – MCM Guidelines (Guidelines for Marine Casualty Management).

²⁴ Opširnije o mjestima zakloništa vidi: Ranka Petrinović, „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. Određivanje mjesta zakloništa (place of refuge) bitan je preduvjet za uspješno spašavanje brodova koji prijete onečišćenjem morskog okoliša.

Međunarodno udruženje spašavatelja (ISU) zatražilo od Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) da započne s izradom nacrtu nove Konvencije o spašavanju. Međutim, donošenje nove međunarodne konvencije zahtijeva mnogo vremena, vjerojatno nekoliko godina. Njezini redaktori će se trebati suočiti s dramatičnim promjenama što su se dogodile proteklih godina suvremenom institutu spašavanja u uvjetima sve veće devastacije morskog okoliša. Njega nije moguće dostatno zaštititi bez temeljite podrške profesionalnih spašavatelja. Oni, s druge strane, moraju za to imati odgovarajuću financijsku potporu kako bi opstali i nastavili na najbolji mogući način pružati svoje usluge državama, Europskoj uniji i međunarodnoj zajednici u borbi protiv onečišćenja. Donošenjem nove Konvencije o spašavanju potrebno je na prvome mjestu zamijeniti odredbe članka 14. o *posebnoj naknadi* učinkovitijim mehanizmima kojim će se spašavatelji bezuvjetno poticati u sprječavanju onečišćenja. *Konvencija* će biti novi međunarodnopravni okvir za uvođenje *nagrade za zaštitu okoliša* (*Environmental Salvage Awards*).

Do tada se svi sudionici pomorskih djelatnosti moraju zadovoljiti revizijom obrasca LOF. Praksa je pokazala da se u prošlosti ugovorni obrazac LOF brzo prilagođavao tržišnim zahtjevima. Primjer za to je revizija obrasca LOF 1980, kad se uvođenjem *safety net* sustava prvi put odstupilo od načela *no cure – no pay*. Obrazac LOF nedavno je dokazao svoju prilagodljivost na zahtjeve svjetskog tržišta kad su uvedene novine u administraciji LOF-a poradi bolje ekonomičnosti ugovora. Sada se moguće koristiti novom „kratkim formom“ Lloydove arbitraže. To je postupak s fiksnom cijenom arbitraže za manje operacije spašavanja, kada ukupno jamstvo nije veće od milijun USD.²⁵

Uvođenjem sustava *paralelnog nagrađivanja* u novi LOF, uz odgovor na sve veće političke i javne interese u zaštiti morskog okoliša, riješili bi se na zadovoljavajući način višegodišnji nagomilani problemi suvremenog spašavanja. Na taj bi se način povećala zaštita od mogućih onečišćenja morskog okoliša s brodova i smanjila bi se razina financijskih, gospodarstvenih i estetskih gubitaka što ih izaziva onečišćenje, uključujući troškove tužba zbog onečišćenja prema P&I. klubovima. Takav način nagrađivanja pridonio bi održivosti spašavateljskih djelatnosti, a značajan bi se doprinos na kraju iskazao u čistim obalama, plažama, morima i oceanima.

ZAKLJUČAK / *Conclusion*

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

²⁵ ISU je predložio da se taj iznos udvostruči na 2 milijuna USD, kako bi se stranake potakle da se koriste takvim ekonomičnim arbitražama.

Uobičajeno je da se spašavanje imovine obavlja na temelju ugovora o spašavanju. Ako je sklopljen ugovor, tad njegove odredbe imaju prednost pred zakonskima jer su konvencijske i zakonske odredbe o spašavanju pretežno dispozitivne pravne naravi. U praksi se za spašavanje imovine najčešće koristi nekim od standardiziranih obrazaca ugovora o spašavanju jer se time postižu brže sklapanje ugovora i odgovarajuća pravna sigurnost. Sklapanjem ugovora o spašavanju uvjeti sadržani u standardiziranim obrascima postaju njegovim sastavnim dijelom. U ugovorima s međunarodnim obilježjem najčešće se upotrebljava Lloydov obrazac ugovora o spašavanju *Lloyd's Open Form* – LOF.

Povijest obrasca LOF stara je više od stotinu godina. Tijekom svoje duge povijesti on je naišao na široku primjenu u svijetu, čemu je najviše pridonijela sigurnost što ju pruža strankama, ustaljeni kriteriji i ugled što ga u pomorskom svijetu uživa *Lloydova arbitraža* koja se obrascem LOF ugovara. Taj standardni obrazac doživio je brojne redakcije, od kojih je najvažnija revizija iz 1980. godine. Njome je (LOF 80) prvi put u pravo spašavanja, poradi bolje zaštite morskog okoliša, uveden izuzetak od općeprihvaćenoga i davno utemeljenog načela *no cure – no pay*. Daljnji razvoj obrasca LOF (LOF 1990, 1995 i 2000) kretao se u smjeru boljeg poticanja spašavatelja da sprječavaju onečišćenje morskog okoliša i njegove uskladbe s konvencijskim odredbama (Konvencija o spašavanju, 1989.). Iskustvo je, međutim, pokazalo da postojeći konvencijski i autonomni sustav nagrađivanja ne potiče dostatno spašavatelje u zaštiti morskog okoliša jer profesionalnom spašavatelju na kraju, kao stalni izvor prihoda, ostaje ipak samo nagrada za spašavanje, tradicionalno ograničena vrijednošću spašene imovine.

Suvremeno spašavanje opterećeno je i drugim otvorenim pitanjima. Činjenica je da se unatoč povećanom broju brodova, na temelju najviše brojnih preventivnih propisa iz područja sigurnosti plovidbe, broj pomorskih nezgoda smanjio, ali su se istodobno znatno povisili stalni troškovi pogona profesionalnih spašavatelja (skupa oprema, osoblje, održavanja i dr.). Zbog toga su profesionalni spašavatelji prisiljeni nadoknaditi nedostatan prihod koristeći se svojim kapacitetima za neki profitabilniji pomorski posao. To može dovesti do toga da oni sa svojom opremom budu zauzeti upravo u trenutku kad se pojavi potreba za spašavanje imovine na moru. Osim toga, stalni i sigurni prihodi iz tih dodatnih poslova odvrću profesionalne spašavatelje od njihove izvorne djelatnosti. To je posebno opasno kada prijete onečišćenje morskog okoliša, te kada uspjeh akcije sprječavanja onečišćenja s brodova ovisi o brzini usluge spašavanja. Sve nabrojeno dokazuje da je potrebna temeljita dogradnja postojećeg sustava prava spašavanja kako bi spašavatelji jače

potaknuli da štite morski okoliš - jer je cijena sprječavanja onečišćenja uvijek znatno niža od troškova čišćenja i naknada šteta kada nastane izlijevanje ulja s tankera.

Zbog toga je Međunarodno udruženje spašavatelja (ISU), u ime svojih članica, pokrenulo široku akciju izmjene postojećeg sustava nagrađivanja spašavatelja kada je u pitanju spašavanje morskog okoliša od onečišćenja. Pokrenute su brojne akcije na međunarodnoj razini u dogovoru s IMO-om. U tijeku su pregovori ISU s Europskom unijom o osnivanju posebnog fonda iz kojega bi se isplaćivale nagrade za zaštitu okoliša. Najvažniji prijedlozi svakako se odnose na uvođenje sustava *paralelnog nagrađivanja* s pomoću revizije obrasca LOF 2010. Pokrenuta je, također, inicijativa za izmjenu postojećega konvencijskog sustava kako bi se stvorio novi međunarodnopravni okvir za uvođenje učinkovitijeg sustava nagrađivanja spašavatelja za sprječavanje onečišćenja morskog okoliša.

LITERATURA / References

- Darling, Gerald, Christopher Smith, *LOF 90 and the New Salvage Convention*, London, 1991
- De la Rue, Colin - B. Charles Anderson, *Shipping and the Environment*, London, 1998
- Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995.
- Mandaraka-Sheppard, Aleka, *Modern Admiralty Law*, London, 2002
- Ozcayir, Z. Oya, *Port State Control*, London, 2004
- Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
- Petrinović, Ranka, Bisera Plančić, *Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija*, *Comparative Maritime Law*. God. 46, br. 161 (2007) - str. 123-144.
- 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.
- Petrinović, Ranka, „Zaštita morskog okoliša kao element suvremenog prava spašavanja“ (doktorska disertacija), Split, 2005.
- Pomorski zakonik Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 181/2004.
- Rose, Francis D., Kennedy and Rose, *The Law of Salvage*, six edition; London, 2002

Rukopis primljen: 23. 3. 2009.