

Dr. sc. **Ivo Grabovac**, professor emeritus
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
Domovinskog rata 8, 21000 Split, Hrvatska

Mjesta zakloništa za brodove i propisi Republike Hrvatske

Sažetak

Spašavati brodove koji prevoze opasne i štetne tvari (poglavito ulje) veoma je riskantno. Osobito se prijetnja od onečišćenja morskog okoliša povećava kada obalne države, iako je to kao preventiva nužno, ne dopuštaju oštećenim brodovima, brodovima u nevolji, uplovljavanje u svoje unutarnje morske vode ili u teritorijalno more kao mjesto zakloništa, ili dopuštenje uvjetuju tegotnim zahtjevima. Kao primjeri su zahtjevi da se prijevoznik odrekne prava na ograničenje odgovornosti ili/i da jamči za višu granicu odgovornosti od one koja se temelji na prihvaćenim međunarodnim konvencijama. Međutim, dok se ne izglasa odgovarajuća obvezujuća međunarodna konvencija, mada već postoje rezolucije i smjernice Međunarodne pomorske organizacije (IMO) o određivanju mogućih mjesta zakloništa, vrlo je vjerojatno da će mnoge obalne države nastaviti s praksom da ne dopuštaju u tzv. mjesta zakloništa uplovljenje brodova koji svojim teretom prijetu morskome okolišu. Hvaljevrijedno je da je Republika Hrvatska donijela poseban Pravilnik o mjestima zakloništa.

Cljučne riječi: spašavanje, brodovi u nevolji, mjesta zakloništa, onečišćenje mora

1. Uvod

Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. godine stupila je na snagu u srpnju 1996. godine. Republika Hrvatska ratificirala je tu konvenciju u rujnu 1998. godine (Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 9/1998.). Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. godine prihvatio je načela te konvencije.

Jedan od osnovnih razloga što se pristupilo izradi i donošenju nove Konvencije o spašavanju, 1989. (u daljem tekstu Konvencija), umjesto takve konvencije iz 1910. godine, jest *stimuliranje* spašavatelja u situacijama kada bi trebalo spašavati brod od kojega prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša (npr. tankeri s teretom), a moguće je da ne bude uspjeha u spašavanju broda i tereta, odnosno zbog okolnosti slučaja mali su izgledi da se ostvari uspjeh u spašavanju imovine ili je u pitanju rela-

tivno mala vrijednost imovine u pogibelji. Naime, striktna primjena načela «no cure-no pay», tradicionalni postulat da nema nagrade ako su u spašavanju brodova tankera pružene usluge ostale bez rezultata, odvraća spašavatelja od spašavanja kada mu prijete rizik neuspjeha, a to znači gubitak nagrade, bez obzira na uloženi trud i sredstva, uz eventualnu odgovornost za počinjene štete (a i o tomu se znalo raspravljati u akcijama spašavanja). I pri spašavanju brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari (pri čemu se osobito misli na spašavanje brodova tankera, odnosno brodova koji prevoze, i u većim količinama, ulje) valjalo bi, naravno, primjenjivati tradicionalne odredbe o spašavanju kada je spašavanje uspjele. Međutim, bilo je nužno, kako bi se poticali dobrovoljni spašavatelji u veoma korisnoj akciji, propisati nova načela kada, doduše, nije bilo (klasičnog) uspjeha u spašavanju imovine, ali je bilo i te kako *korisnog* rezultata u zaštiti (trećih osoba) od štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša. Isto tako, i nakon nastale opasnosti koja prijete štetnim posljedicama onečišćenja, brod može spašavati uspješno ili bez uspjeha, ali se spašavanje u svakom slučaju poduzelo kako bi se opravdano očuvali interesi trećih osoba, a interesi broda koji se spašava i koji je ishodište opasnosti zaštićuju se tako što se eventualna odgovornost za nastale štete nastoji izbjeći. U spomenutim situacijama načelo «no cure-no pay» («bez uspjeha-nema nagrade») i striktna primjena vrijednosti spašene imovine kao značajnog mjerila pri nagrađivanju mogli bi ometati ostvarenje osnovnog cilja: stimulacija spašavatelja u općekorisnoj društvenoj akciji spašavanja brodova (koji ujedno prevoze i opasne terete) i zaštita mora od onečišćenja.

Stoga je jedan od pozitivnih ključnih zahvata u Konvenciji bio unos elementa zaštite i očuvanja morskog okoliša pri uređivanju imovinskopravnih odnosa iz spašavanja na moru. U mnogim odredbama u Konvenciji (pa prema tomu i u našem Pomorskom zakoniku) vodi se računa o značenju spašavanja za zaštitu morskog okoliša, od preambule, preko definicije «štete okolišu», opetovanog isticanja dužnosti u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš, do mjerila za utvrđivanje nagrade i propisivanje «posebne naknade».

2. Konvencija o spašavanju (Pomorski zakonik Republike Hrvatske) i odredbe o zaštiti morskog okoliša

Već u uvodnim odredbama (preambuli) države ugovarateljice Konvencije zamjećuju da je stvarni razvitak, a poglavito povećana briga za zaštitu okoliša, pridonio izmjeni Konvencije o spašavanju iz 1910. godine te su svjesne koliko je značajno spašavanje, ne samo za sigurnost ljudi, brodova i druge imovine u opasnosti na moru, nego i za zaštitu morskog okoliša, a sve s ciljem da se potiču akcije spašavanja.

U čl. 1.d Konvencije (v. čl. 761.4) Pomorskog zakonika RH) definira se «šteta morskog okolišu» koja znači znatno (osjetno) fizičko oštećenje ljudskog zdravlja, života ili morskih bogatstava u obalnim ili unutarnjim vodama na moru ili područjima

uz njih (znači i u gospodarskom pojasu), prouzročeno onečišćenjem, štetnim izljevom, ali i vatrom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama.

Među dužnostima spašavatelja u čl. 8. st. 1.b) Konvencije (usp. čl. 772. Pomorskog zakonika) ističe se obveza da se tijekom spašavanja primjenjuje *dužna pažnja* u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš. Odgovarajuće vrijedi i za vlasnika i za zapovjednika broda ili vlasnika druge imovine u opasnosti, kada obvezni surađivati u spašavanju moraju primjenjivati dužnu pažnju u zaštiti okoliša (čl. 8. st. 2.b). Osim riječi «dužna pažnja» (*due care*), u Konvenciji se u čl. 13. (v. čl. 774. Pomorskog zakonika), gdje su mjerila za utvrđivanje nagrade, rabi i sintagma «vještina i naponi» (*the skill and efforts*) u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš.

Čl. 11. Konvencije, a u svezi s čl. 9., mogao bi pridonijeti da države budu tolerantnije pri odlučivanju hoće li dopustiti oštećenim brodovima s opasnim teretom, potencijalnim onečištačima, uplovljenje u njihove unutarnje morske vode ili teritorijalno more. Potvrđuje se pravo države na zaštitu vlastite obale od pogibelji onečišćenja zbog pomorske nezgode, uz njezino pravo izdavati i naloge u svezi s operacijama spašavanja. Međutim, to se jednostrano pravo obalne države unekoliko ublažuje odredbama o dužnosti te države za međusobnu suradnju. Konkretno, ističe se da će država ugovarateljica, kada propisuje ili odlučuje o pitanjima u svezi sa spašavanjem kao što je pristup u luke brodova u opasnosti, brodova koji su doživjeli nezgodu, ili pružanjem olakšica spašavateljima, voditi računa o potrebi suradnje među spašavateljima, drugim zainteresiranim strankama i javnim vlastima, kako bi se osiguralo učinkovito i uspješno obavljanje operacija spašavanja života ili imovine u pogibelji, kao i poradi općenitog sprječavanja štete za okoliš.

Posebno značenje u stimulaciji zaštite morskog okoliša ima (novi) institut *posebne naknade* (Special Compensation, čl. 14. Konvencije, 775. Pomorskog zakonika) u kojem se priznaju barem troškovi spašavatelja broda koji je svojim teretom prijetio štetom za morski okoliš, iako taj spašavatelj nije uspio u spašavanju. Ako je bilo uspjeha u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš, ta posebna naknada može, kao što je poznato, dostići i do 100 posto od troškova koje je spašavatelj uložio. Danas se u tu svrhu rabi i tzv. SCOPIC klauzula (Special Compensation Protection and Indemnity Clause). Nastala je kao rezultat zajedničkog rada svih zainteresiranih strana, spašavatelja, brodovlasnika, vlasnika tereta, osiguratelja imovine i osiguratelja odgovornosti. Cilj je SCOPIC klauzule razvijanje sustava koji će omogućiti spašavateljima da dobiju naknadu za obavljeno spašavanje. Za razliku od posebne naknade iz čl. 14. Konvencije koja ovisi o naporima spašavatelja u sprječavanju onečišćenja, SCOPIC klauzulom spašavatelji imaju pravo na naknadu i u onim slučajevima kada ne postoji prijetnja okolišu, što se uklapa u aktualna nastojanja da se odstupa od klasičnog «no cure-no pay» načela.

3. Mjesto zakloništa kao značajni čimbenik u spašavanju brodova u nevolji, brodova s opasnim teretom i u zaštiti morskog okoliša te problematika «maritime leprosy»

Spašavanje imovine, i zbog zaštite morskog okoliša, ne tiče se više samo tradicionalnih partnera – spašavatelja i broda kojemu je potrebna pomoć, nego se izrazito interferiraju i interesi «treće strane», osobito obalne države, koji mogu biti znatno povrijeđeni zbog istjecanja veće količine ulja, tj. nafte, naftinih derivata i drugih škodljivih i štetnih tvari u more. Te «treće osobe» (obalne države) imaju danas i te kakav interes da se izbjegnu pomorske nesreće i poduzme spašavanje poradi otklanjanja štetnih posljedica onečišćenja mora. Međutim, bilo je slučajeva, osobito prije donošenja Konvencije o spašavanju, 1989. i primjene SCOPIC klauzule, kada je izostala operacija odsukanja, odnosno spašavanja ugroženih brodova sa škodljivim i opasnim teretom, jer se spašavateljima nije (financijski) isplatilo upuštati u složenu akciju spašavanja na pravnim zasadama «no cure-no pay». Izostala ili nepravodobna intervencija spašavatelja znala je prouzročiti daleko veće štetne posljedice, nego što bi možebitno iznosili sveukupni troškovi i nagrada spašavatelja. Isto tako, a riječ je upravo o problemu koji se obrađuje u ovom radu, obalne države zbog opreza često uskraćuju suglasnost za uplovljenje oštećena broda s opasnim (škodljivim) teretima, potencijalnim onečištačima, u svoje unutarnje morske vode i teritorijalno more, što može biti još pogubnije za ukupnost šteta i troškova. Naime, mnogi su brodovi sa škodljivim (opasnim) teretom, koji su se mogli spasiti da im je pravodobno dopušteno uplovljenje u određeno obalno zaštićeno područje (mjesto zakloništa), bili izloženi novim nevoljama. Takvi brodovi postaju – u odnosu na obalne države – «zaraženi». U engleskom se jeziku za takvu «pomorsku bolest» rabi izričaj *maritime leprosy*, pa su takvi brodovi «leper ships» («brodovi zaraženi gubom», «brodske lepre») i sl. Bez obzira na nove konvencijske odredbe i ugovorne klauzule (SCOPIC s novim redakcijskim zahvatima) aktualna je i dalje nesklonost obalnih država da dopuste uplovljenje brodova koji prijete morskome okolišu u svoje unutarnje morske vode ili teritorijalno more kao mjesta zakloništa. Kako ubuduće pokušati razriješiti, u općem interesu, taj akutni problem?

4. Kako svladati zapreke u korisnoj praktičnoj primjeni mjesta zakloništa

Dakle, mjesta zakloništa (ili nedostupnost takvih mjesta) već se dugo vremena pojavljuje kao problem za profesionalne spašavatelje. Ako mjesto zakloništa nije dostupno, uskraćeno je od obalne države, tri su moguća izbora djelovanja: 1. spašavatelj nastavlja sa svojim naporima i uz dodatna opterećenja i osobiti trud uspije spasiti brod usprkos povećanoj pogibelji (slučaj broda «Castor»); 2. usprkos povećanim naporima spašavatelja brod potone u dubokom moru prouzročivši štetu okolišu u susjednim obalnim državama (slučaj broda «Prestige»); 3. prihvatiti brod u teglju u duljem raz-

doblju i na temelju odobrenja potopiti (dump) taj brod u moru (kao što traži Londonska konvencija o potapanju, 1972.).

U svim tim predviđenim scenarijima ili je bila prijetnja okolišu ili je nastupilo i samo onečišćenje morskog okoliša. U većini slučajeva bolje je omogućiti brodu da pristupi mjestu zakloništa gdje bi potencijalno onečišćenje bilo pod nadzorom, a prijeteće onečišćenje suzbijalo prekrcajem tereta. Međutim, i danas, što je veoma razočaravajuće, situacija se u tom smislu nije poboljšala. Dapače, neke su države pooštrile zahtjeve (do apsurdna) da bi eventualno dopustile uporabu mjesta zakloništa. Kao primjeri su zahtjevi obalne države da se za uzvrat dopuštenju pristupu mjesta zakloništa prijevoznik odrekne prava na ograničenje odgovornosti ili/i da jamči za povišenu granicu odgovornosti mimo i suprotno prihvaćenim granicama iz mjerodavnih međunarodnih konvencija o ograničenju odgovornosti. Svi takvi uvjeti i zahtjevi samo su potencirali općepoznate teškoće u dodjeli mjesta zakloništa.

Međunarodno udruženje spašavatelja (International Union Salvage, ISU) želi da se državama, kao nužna obveza, nametne dužnost da dopuste uplovljenje brodova u određena mjesta zakloništa, osim ako te države mogu dokazati da im od tih brodova prijete znatna opasnost. Međutim, dok se ne izglasa odgovarajuća obvezujuća međunarodna konvencija, vrlo je vjerojatno da će mnoge obalne države nastaviti s praksom da ne dopuštaju u tzv. mjesta zakloništa uplovljavanje brodova koji svojim teretom prijete morskome okolišu. Ipak, smatra se (Pravni odbor Međunarodne pomorske organizacije, International Maritime Organization, IMO) da za sada nije još sazrelo vrijeme da se izglasa konvencija koja bi uređivala problematiku mjesta zakloništa, mada taj isti IMO svojim rezolucijama i smjernicama nastoji određivati i definirati moguća mjesta zakloništa.

5. Republika Hrvatska propisala je postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa

Na dan 15. siječnja 2008. godine stupio je na snagu Pravilnik o mjestima zakloništa (objavljen u Narodnim novinama, br. 3/08 od 7. siječnja 2008.). Time je Republika Hrvatska ispunila svoju obvezu iz čl. 1021. st. 1. alineja 1. a u svezi sa čl. 21. st. 3. Pomorskog zakonika RH. Što je osobito značajno i hvalevrijedno, precizno se uređuje postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa, uvjeti i način korištenja mjesta zakloništa, sadržaj, te način donošenja i izmjena Plana prihvaća broda u nevolji, obveze glede naknade štete i troškova, obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za brodove te postupak nakon odobrenja mjesta zakloništa.

U tekstu ovog rada naglašene su mnoge dvojbe i teškoće vezane uz reguliranje problematike mjesta zakloništa s posebnim osvrtom na opasnosti od onečišćenja morskog okoliša uljima i drugim štetnim i opasnim tvarima. Stoga valja posebice istaknuti da je Republika Hrvatska jedna od država koja je posebnim aktom veoma ozbiljno i savjesno nastojala urediti ta aktualna pitanja, vodeći računa i o već spomenutim Smjernicama

IMO-a o mjestu zakloništa za brodove koji trebaju pomoć, donesenima Rezolucijom Skupštine IMO (A.949/23/) sa svim kasnijim izmjenama i dopunama (Resolution A.949 /23/ Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance, 2004) te o Direktivi 2002/59/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora prometa brodova i informacijskog sustava Zajednice, što je u svezi s nastojanjem da se i na području sigurnosti pomorskog prometa pravni sustav Republike Hrvatske usklađuje s pravnim sustavom Europske Unije. Valja napomenuti da Plan prihvata broda u nevolji sadrži i izvedbene postupke koji se odnose na Službu pružanja pomoći brodovima na moru, kako je ona utvrđena u Rezoluciji IMO-a A.950 Maritime Assistance Services – MAS.

Isticao sam da su države zbog bojazni od štetnih posljedica, poglavito onečišćenja mora, nerado pružale zaštitu u svojim morskim prostorima. Stoga se propisuje da se vlasnik, brodar ili kompanija *obvezuje* naknaditi sve troškove i svu štetu nastalu u povodu zahtjeva za određivanje mjesta zakloništa i pružanja pomoći sukladno Pravilniku. Što je osobito važno, kao jamstvo, sigurnost da će se naknaditi eventualne štetne posljedice, svaki brod koji traži mjesto zakloništa u Hrvatskoj mora unaprijed imati valjano *osiguranje* ili drugo *financijsko jamstvo* izdano u formi svjedodžbe, potvrde o P&I osiguranju, potvrde o jamstvu izdane od P&I osiguranja kluba ili druge odgovarajuće ustanove (što je uostalom i obveza za tankere koji ulaze ili izlaze iz hrvatskih luka, ili ukrcajavu ili iskrcavaju ulje, a prevoze više od 2.000 tona ulja, v. čl. 62. Pomorskog zakonika). Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa podnosi zapovjednik broda u nevolji (s potrebnim veoma detaljnim podacima, usp. čl. 6. st. 2. Pravilnika), za napušteni brod u nevolji takav zahtjev podnosi nadležni lučki kapetan, a u slučaju sklapanja ugovora o spašavanju zapovjednik broda spašavatelja. Zahtjev zaprima Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru. Regulira se kada se odobrava izbor mjesta zakloništa, zapravo pristup izboru mjesta zakloništa. Naime, izboru mjesta zakloništa uz obalu pristupit će se u slučaju da se time ne ugrožava sigurnost i zdravlje ljudi na obali, smještajem broda uz obalu umanjuje opasnost za ljudske živote na brodu, a razina prijetnje od onečišćenja ostaje jednaka ili ista, zatim da se bitno umanjuje vjerojatnost onečišćenja okoliša, ponajprije obalnog ruba (uz pretpostavku da ne postoji prijetnja životima ili zdravlju ljudi na brodu), da se bitno umanjuju neželjene posljedice možebitnog onečišćenja; dalje, da se tako omogućuje posadi broda da otkloni kvar koji bi u nekom kasnijem trenutku mogao značajnije ugroziti sigurnost ljudi ili pridonijeti mogućem onečišćenju okoliša te, konačno, da se na tom mjestu može uspješnije pružiti pomoć s kopna. Mjesto zakloništa uz obalu neće se predložiti ako zahtjev nije utemeljen ili zapovjednik broda odbija pružiti potrebna objašnjenja i podatke, postoji prijetnja životima i zdravlju ljudi na obali, šteta okolišu je veća u slučaju onečišćenja uz obalu nego ako do njega dođe na otvorenom moru te smještaj broda uz obalu ne povećava uspješnost pružanja pomoći brodu.

Također se veoma detaljno predviđaju moguća mjesta zakloništa (podaci o mogućim mjestima zakloništa navedeni su u GIS aplikaciji – Geographical Information System kao sustavu računalne podrške odlučivanju koji sadrži moguća mjesta zaklo-

ništa i ostale pridružene informacije), postupak procjene i izbora mjesta zakloništa, pružanje pomoći, sredstva i oprema za pružanje pomoći i spašavanja odnosno ograničenje i uklanjanje onečišćenja, međunarodno usuglašavanje i odlučivanje te potrebni obrasci kao prilozi.

Umjesto zaključka

Spašavati brodove u opasnosti, posebice koji prevoze opasne i štetne tvari (poglavito ulje), veoma je riskantno. Osobito se prijetnja od onečišćenja morskog okoliša povećava kada obalne države, iako je to kao preventiva nužno, ne dopuštaju oštećenim brodovima uplovljavanje u svoje unutarnje morske vode ili u teritorijalno more kao mjesta zakloništa. Ubuduće bi se ta problematika mogla rješavati tako što bi mjesta zakloništa za brodove (posebno ako je riječ o nakrcanim tankerima), kojima je potrebna pomoć, a udaljeni su od obala svoje države, unaprijed odredila kao zamljopisna 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 te prekrcaj tereta. Naravno, međunarodne bi obveze mogle biti čvrste i sigurne ako bi se uspjela izglasati odgovarajuća konvencija koja bi s velikim brojem ratifikacija stupila na snagu.

Republika Hrvatska je donijela veoma značajan i precizan Pravilnik o mjestima zakloništa, sa svim potrebnim postupcima (naprimjer, kada je riječ o pružanju pomoći o slučajevima onečišćenja mora, o dopuštenju uplovljavanja u zaklonjeno područje, o namjernom nasukanju broda, o prekrcaju tereta, o pružanju pomoći tegljačima, tegljenu broda, upućivanju stručnog osoblja i namjenske opreme s kopna te korištenja obalnih postrojenja), koji će znatno pridonijeti razrješavanju (i na međunarodnom planu i u sklopu Europske unije) aktualne problematike pomoći brodovima u nevolji odabirom mjesta zakloništa.

Literatura

1. Bishop A. (2006): Lecturing at IMLI gives you the opportunity to express the industry views, *librar@imli.org*, 2. ožujka 2006.
2. Gold E. (1989): Marine Salvage: Towards a New Regime, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, 20, 4, 388-504.
3. Grabovac I. (1995): Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, *Književni krug Split*, Split, 479.
4. Grabovac I. (1997): Kako uračunati «posebnu naknadu u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju, 1989., Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), Zagreb, 39, 153-161.
5. Grabovac I. (2001): Ekologija i spašavanje na moru (The Ecology and the Salvage on Sea), *Jadranska meteorologija (Adriatic Meteorology)*, Split, XLVI, 53-55.
6. Grabovac I. (2003): Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, *Književni krug Spit*, Split, 458.
7. Grabovac I. (2005): Spašavanje i zaštita morskog okoliša, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Split, 42, 4(80), 489-496.
8. Grabovac I. (2005): Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, *Književni krug Split*, Split, 523.

9. Grabovac I. (2006): Zaštita morskog okoliša u novom hrvatskom Pomorskom zakoniku (Protection of Marine Environment in the New Croatian Maritime Code), *Jadranska meteorologija (Adriatic Meteorology)*, Split, LI-10, 42-46.
10. Grabovac I. (2007): Mjesta zakloništa kao zaštita za brodove koji prijete onečišćenjem mora (Places of Refuges as Protection for Ships that Threaten to Pollute the Sea Environment), *Jadranska meteorologija (Adriatic Meteorology)*, Split, LII, 57-60.
11. Kerr A.D. (1989): The 1989 Salvage Convention: Expediency or Equity, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Baltimore, 20, 4, 506-521.
12. Stanković P. (1989): Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru, *Naše more*, Dubrovnik, 3-4, 92-96.
13. Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989., *Narodne novine, međunarodni ugovori*, br. 9/1998.
14. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 181/2004., 76/2007.
15. Pravilnik o mjestima zakloništa, *Narodne novine*, br. 3/2008.

Ivo Grabovac

Places of refuge for ships with special reference to regulations of the Republic of Croatia

Summary

Where ships with dangerous and hazardous cargoes onboard are concerned (oil in particular), their rescuing is very risky. The threat of pollution of the maritime environment is additionally increased where the coastal states, contrary to the necessary preventive measure, do not allow damaged ships, ships in need, to enter their inner waters or their territorial sea as places of refuge, or they condition such a permission by difficult requirements. Some examples of such requirements are the following: carriers are required to waive their right to limited liability and/or to guarantee a higher extent of liability than the one provided for by the accepted international conventions. However, until the appropriate international convention is adopted, although Resolutions and Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of the International Maritime Organisation (IMO) already exist, coastal states will most likely continue their practice of not allowing entrance to the so-called places of refuge to ships carrying cargoes that threaten the marine environment. It is a praiseworthy fact that the Republic of Croatia has passed a special Ordinance on the Places of Refuge.

Key words: saving, ships in need, places of refuge, sea pollution

