

Ivo Grabovac

UDK 347.79

Izvorni znanstveni članak

Rukopis prihvaćen za tisak 16. ožujka 2011.

SPAŠAVANJE NA MORU I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA

Na moru oduvijek vlada solidarnost glede spašavanja ljudi i imovine. Donesene su dvije međunarodne konvencije o spašavanju na moru. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomoći i spašavanju na moru, Bruxelles, 1910. godine (revidirana Protokolom iz 1967.) i Međunarodna konvencija o spašavanju, London, 1989. godine, koju je Republika Hrvatska ratificirala. Konvencija iz 1989. u svojim odredbama značajnu pozornost posvećuje i zaštiti i očuvanju morskog okoliša. Osobite su važnosti, kao novost, odredbe čl. 14. o tzv. posebnoj naknadi. U tim se odredbama kumulativno zahtijeva ispunjenje dvaju uvjeta da bi se pristupilo odmjeravanju posebne naknade. Spašavatelj mora spašavati brod koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš. Zatim nije uspio u spašavanju jer nije spasio imovinu koja bi mu bila osnovica za utvrđivanje nagrade prema tradicionalnim mjerilima («no cure – no pay»), a ta bi nagrada bila barem u visini posebne naknade. A posebna naknada, koja se može tražiti samo od vlasnika broda u opasnosti, bit će u visini troškova koje je imao spašavatelj. U Konvenciji se određuju troškovi spašavanja. Ako je pak spašavatelj djelima spašavanja stvarno spriječio ili umanjio štetu za morski okoliš, posebna naknada koju vlasnik mora platiti spašavatelju za priznate troškove može se povisiti čak do 100% troškova koje je spašavatelj imao i koji se priznaju. I Pomorski zakonik Republike Hrvatske (2004.), po uzoru na Konvenciju iz 1989. godine, sadrži odredbe o zaštiti i očuvanju morskog okoliša u operaciji spašavanja te poglavito one o posebnoj naknadi (usp. čl. 761. toč. 4., 770. st. 3., 772., 774. st.2. toč. 2., 775., 784., 785.).

Ključne riječi: spašavanje na moru; zaštita i očuvanje morskog okoliša; Konvencija o spašavanju 1989.; Pomorski zakonik RH; posebna naknada

UVOD

Godine 1989. usvojena je na Diplomatskoj konferenciji u Londonu nova Međunarodna konvencija o spašavanju (u daljem tekstu Konvencija). Konvencija je stupila na snagu 14. srpnja 1996. godine. Republika Hrvatska potvrdila je (ratificirala) Konvenciju 10. rujna 1998. godine (Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 9/1998.), a otkazala je Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o pomoći i spašavanju iz 1910. godine s Protokolom iz 1967. godine (Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 5/1999.).

Jedan od osnovnih razloga što se pristupilo izradi i donošenju Konvencije jest *stimulacija* spašavatelja koji bi spašavao 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 takva je situacija da su neznatni izgledi u uspjeh ili je u pitanju relativno mala vrijednost imovine u pogibelji. Naime, striktna primjena načela «no cure – no pay», tradicionalni postulat da nema nagrade ako su pružene usluge ostale bez rezultata, bez uspjeha, odvraća spašavatelja od spašavanja kada mu prijete rizik neuspjeha; ako nema uspjeha, to znači gubitak zarade, bez obzira na uloženi trud i sredstva, uz eventualnu odgovornost za počinjene štete. I pri spašavanju brodova koji prevoze opasne i škodljive tvari (osobito se pri tome misli na spašavanje tankera, odnosno brodova koji prevoze ulje, naftu), valjalo bi, naravno, primjenjivati tradicionalne odredbe o spašavanju kada je spašavanje uspjelo, ali je k tomu nužno da se potiču spašavatelji, koji dobrovoljno pristupaju spašavanju, uvođenjem novih načela kada nije bilo uspjeha u spašavanju imovine, ali je, ipak, korisnog rezultata bilo u zaštiti (trećih osoba) od štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša. Isto tako, i nakon nastale opasnosti koja prijete štetnim posljedicama onečišćenja, brod se može spašavati uspješno ili bez uspjeha, ali se takvo spašavanje isključivo poduzima da se očuvaju interesi trećih osoba, a interesi broda koji se spašava i koji je ishodište opasnosti zaštićuju se tako što se eventualna odgovornost od nastale štete nastoji izbjeći. U spomenutim situacijama načelo «no cure –no pay» («bez uspjeha – nema nagrade») i striktna primjena vrijednosti spašene imovine kao relevantnog mjerila pri nagrađivanju mogli bi ometati ostvarenje temeljnog 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 reformskih zahvata u Konvenciji (a naš Pomorski zakonik iz 2004. godine u cjelini će preuzeti takve konvencijske odredbe) bio unos elementa zaštite i očuvanja morskog okoliša. U mnogim odredbama u Konvenciji vodi se računa o značenju spašavanja za zaštitu morskog okoliša, od preambule, preko definicije «štete okolišu», ponovnog isticanja dužnosti u sprječavanju i smanjenju štete za okoliš, do mjerila za utvrđivanje nagrade i propisivanja «posebne naknade» («special compensation»).

U ovom radu razmatram moguće dosege Konvencije (a analogno i našeg Pomorskog zakonika) usmjerene samo na imovinsko-pravne posljedice koje se reflektiraju u činjenici da se vodilo računa o zaštiti i očuvanju *morskog okoliša* u akcijama spašavanja. Valja naglasiti da, pored konvencijskog teksta koji na više mjesta posvećuje osobitu pozornost zaštiti i očuvanju morskog okoliša, i u trima izglasanim dodatcima (aneksima) uz Konvenciju postoje odredbe o toj okolnosti.¹

¹ Poblize Ivo Grabovac, *Zaštita morskog okoliša i odredbe nove Konvencije o spašavanju*, 1989., Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, 1989., 32, 1-2, 14-15.

SPAŠAVANJE KAO VAŽAN ČIMBENIK U ZAŠTITI MORSKOG OKOLIŠA

Spašavanje imovine, i zbog zaštite morskog okoliša, ne tiče se samo tradicionalnih partnera – spašavatelja i broda kojemu je potrebna i pružena pomoć, nego se izrazito interferiraju i interesi *treće strane*, osobito obalne države, koji mogu biti teško povrijeđeni zbog istjecanja veće količine ulja (oil), tj. nafte, naftnih 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 u tu svrhu. Međutim, bilo je više slučajeva kada je izostala operacija odsukanja odnosno spašavanja ugroženih brodova, jer spašavateljima nije bilo atraktivno, nije im se isplatilo upuštati se u složenu akciju spašavanja na pravnim temeljima «no cure – no pay». Izostala ili nepravovremena intervencija spašavatelja znala je prouzročiti daleko veće štetne posljedice po morski okoliš, nego što bi iznosili sveukupni troškovi i nagrada spašavatelja. Isto tako, obalne su države zbog opreza često uskraćivale suglasnost za uplovljenje oštećena broda s opasnim (škodljivim) teretima u svoje unutrašnje morske vode i teritorijalno more, što je izazivalo dodatne štete i troškove.

Bilo je u praksi eklatantnih primjera takvih slučajeva. Ističem samo jedan od takvih poznatih događaja. To je nesreća broda «Amoco-Cadiz» 1978. godine. Zbog havarije na kormilarskom uređaju isteklo je u more oko 220.000 tona nafte u blizini francuske Bretanje.² Izgubljeno je dragocjeno vrijeme u pregovorima za početak spašavanja broda. Kasnija intervencija spašavatelja, nakon što je sklopljen ugovor o spašavanju na osnovi Lloydova obrasca ugovora (LOF), bila je bez rezultata, jer je brod već prije toga 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 konačno bila preko 200 milijuna USA dolara, što je znatno više u odnosu na vrijednost broda i tereta. Pravovremena odluka o spašavanju mogla je spriječiti katastrofu tegljenjem «Amoco-Cadiza» do sigurnog mjesta.³

Imamo jedan od primjera sa suprotnim učincima od spomenutog slučaja «Amoco-Cadiz». U sudaru brodova «Atlantic Empress» i «Aegean Captain» (tzv. karipski sudar, 1979. godine) spašavanjem je izbjegnuta katastrofa od štetnih posljedica onečišćenja (premda nije bilo uspjeha u spašavanju imovine). Sprije-

² Opis činjeničnog stanja uz raščlambu 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 naftom s brodova, Naše more, Dubrovnik, 1985., 3-4, 117-126. i tamo spomenuta literatura.

³ Edar Gold, Marine Salvage: Towards a New Regime, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, 1989., 20, 4, 490.

čeno je znatno onečišćenje naftom obala južnih Kariba upravo akcijom spašavanja. To znači da se ipak ostvario značajan uspjeh. Naime, prijetila je pogibelj da šteta zbog izlivanja tereta s broda «Atlantic Empress» premaši štetu s broda «Amoco-Cadiz». Zar to nije bio «cure»?⁴ U to vrijeme takvo djelovanje nije bilo plativo («pay») jer tradicionalno pravo spašavanja takav uspjeh nije priznavalo kao mjerilo za nagradu. Ovakvi i slični slučajevi rezultirali su posljedicama da su potencijalni spašavatelji izbjegavali spašavati zbog velikih rizika kojima su bili izloženi u primjeni konvencijskih načela i odgovarajućih odredaba nacionalnih prava i *mutatis mutandis* klauzula iz LOF-a (formularni Lloydov ugovor o spašavanju). Takav gubitak poticaja za spašavanje, oklijevanje spašavatelja da pristupe spašavanju imalo je bjelodano negativne reperkusije odnosno štetne posljedice osobito za obalne države kada im se katastrofalni slučajevi onečišćenja dogode u blizini njihova kopna. Naravno, u vrijeme kada su involvirana načela «no cure - no pay», nije se ni promišljalo o složenoj problematici spašavanja tankera i drugih brodova koji prevoze znatne količine škodljivih i opasnih tereta.⁵

Spomenuti karipski sudar upozorio je i na nov problem. Naime, obalne su države veoma nesklone, odupiru se dopustiti oštećenim brodovima, potencijalnim onečištačima (polutantima) da uplove u njihovo obalno more (unutrašnje morske vode i teritorijalno more). Ta je pojava uočena u mnogim slučajevima.⁶ Tako je za brodove sa škodljivim (opasnim) teretom, koji su se mogli spasiti, nastale nove teškoće. Takvi brodovi – u odnosu na obalne države – postaju «zaraženi». U engleskom jeziku za takvu «pomorsku bolest» rabi se sintagma «*maritime leprosy*», a takvi brodovi su «*leper ships*» i sl.⁷ Iako je riječ o posebnoj aktualnoj temi, valja naglasiti da se odvija intenzivna rasprava u nastojanju da se problematika mjesta zakloništa pokuša riješiti na međunarodnom planu ali i u nacionalnim okvirima. Republika Hrvatska pridružila se toj akciji i donijela je konkretne propise.⁸

⁴ Poblize Grabovac, Zaštita morskog okoliša..., op. cit., 16.

⁵ Ivo Grabovac, Ekologija i spašavanje na moru -The Ecology and the Salvage on Sea, Jadranska meteorologija (Adriatic Meteorology), Split, 2001., XLVI, 51-55. O pomorskim nesrećama od 1967-2000 koje su pridonijele međunarodnom reguliranju sustava odgovornosti za štete od onečišćenja morskog okoliša v. Martine Remond-Gouilloud, Pollution accidentale et responsabilités, Le droit maritime français, Paris, 62, septembre 2010, 667-668.

⁶ Poblize Gold, op. cit., 490-492.

⁷ O slučajevima tzv. leper ships («brodske lepre») v. Donald A. Kerr, The 1989 Salvage Convention: Expediency or Equity?, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, 1989, 20, 4, 512.

⁸ Poblize Ivo Grabovac, Mjesta zakloništa kao zaštita za brodove koji prijete onečišćenjem mora –Places of Refuge as Protection for Ships that Threaten to Pollute the Sea Environment, Jadranska meteorologija (Adriatic Meteorology), Split, 2007., LII, 57-60.; Ivo Grabovac, Hrvatski Pravilnik o mjestima

Sve okolnosti i nepravilike, a poglavito osjetljivo pitanje zaštite u očuvanja morskog okoliša, doveli su do novog međunarodnog sustava spašavanja na moru, temeljenom na Konvenciji o spašavanju, 1989. godine.

KONVENCIJA O SPAŠAVANJU, POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE i ODREDBE O ZAŠTITI MORSKOG OKOLIŠA

Već u uvodnim odredbama (preambuli) države ugovarateljice Konvencije konstatiraju da je stvarni razvitak, a posebice povećana briga za zaštitu okoliša, pridonio izmjeni Konvencije o spašavanju iz 1910. godine (zapravo donošenju nove konvencije), te su svjesne značenja spašavanja, ne samo za sigurnost 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 definira se «šteta okolišu» koja znači znatno fizičko oštećenje ljudskog zdravlja, života ili života na moru ili bogatstava u obalnim ili unutrašnjim vodama ili područjima uz njih, prouzročeno onečišćenjem, kontaminacijom, vatrom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama (usp. čl. 761. toč. 4. Pomorskog zakonika). Valja primijetiti da se šteta okolišu ne sastoji samo od klasičnog onečišćenja, nego i od vatre, eksplozije i sl., te da se priznate štete ne prostiru samo na obalno područje i unutrašnje vode, i na «područja uz njih» («areas adjacent thereto»), što bi značilo da obuhvaća teritorijalno more i isključivi gospodarski pojas.

Zanimljivo je napomenuti da se izuzima primjena Konvencije u odnosu na učvršćene ili plutajuće platforme ili pokretne pučinske naprave za bušenje, kada su takve platforme ili naprave na mjestu na kojemu su zaposlene u istraživanju, iskorištavanju ili proizvodnji podmorskih mineralnih bogatstava (u našem Pomorskom zakoniku odgovarajuću formulaciju imamo u čl. 763.). Razlog za takvo izuzeće, osobito podržano od Sjedinjenih Američkih Država, tražio se u činjenici da se skupe i sofisticirane naprave suvremene «off-shore» (u hrvatskome jeziku «odobalne») industrije odlikuju svojim tehnološkim osobitostima kojima su u stanju ovladati samo dobro izvježbane, specijalizirane posade koje najvještije umiju postupiti u kriznim situacijama. Stoga bi uvijek prijetila opasnost da bi spašavatelj, ma koliko bio profesionalan, mogao u operaciji spašavanja, u nedostatku potrebnih znanja i iskustava s takvim objektima, počiniti više štete nego koristiti.⁹ Smatra se da će se u praksi time omogućiti da mogući spašavatelj i

zakloništa (u povodu slučaja turskog broda «Und Adriatic») – Croatian Regulations Regarding the Places of Refuges (in the case of the Turkish Vessel «Und Adriatic»), Jadranska meteorologija (Adriatic Meteorology), Split, 2009., LIV, 34-38.

⁹ Predrag Stanković, Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru, Naše more, Dubrovnik, 1989, 3-4, 92.

vlasnik platforme (naprave za bušenje), pozivom na čl. 6. st. 1. Konvencije, gdje se dopušta dispozitivnost, sklope poseban ugovor o spašavanju.¹⁰ Naime, čl. 6. st. 1. ističe da će se Konvencija primjenjivati na sve operacije spašavanja, osim ako se ugovorom drugačije izričito ne predviđa. Međutim, što je osobito značajno, u čl. 6. st. 7. jasno se naglašava da se čl. 7. mora primjenjivati (to su opća načela o očuvanju pravednosti ugovora), te da je *prisilna* (kogentna) obveza o dužnosti sprječavanja ili smanjenja štete okolišu. Znači, kao *opće načelo*, ne bi bilo dopušteno ugovoriti da se neće voditi računa o zaštiti morskog okoliša. Odgovarajuće norme ima i naš Pomorski zakonik (v. čl. 770.). Kako se Konvencija ne primjenjuje na platforme dok obavljaju svoju osnovnu funkciju, znači da se primjenjuje na te naprave dok su u *plovidbi*. Međutim, valja naglasiti da od tih naprava upravo najveća pogibelj po morski okoliš prijete dok obavljaju istraživanje i iskorištavaju morsko dno i podmorje, za vrijeme kojih poslova može doći, i dolazilo je (dovoljno se sjetiti slučaja u Meksičkom zaljevu, 2010. godine!) do nekontrolirane erupcije nafte i drugih štetnih tvari u more.¹¹

Među dužnostima spašavatelja u čl. 8. st. 1b Konvencije ističe se dužnost da se tijekom spašavanja primjenjuje *dužna pažnja* u sprječavanju i smanjenju 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). Osim riječi «dužna pažnja» (*due care*), u Konvenciji se u čl. 13., gdje su mjerila za utvrđivanje nagrade, rabi i izričaj «vještina i napori» (*the skill and efforts*) spašavatelja u sprječavanju i smanjenju štete za okoliš. Naš Pomorski zakonik slijedi istaknuta načela u čl. 772., pa spominje među mjerilima za nagradu i «vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete morskog okolišu» (čl. 774. st. 2/2).

Članak 11., a u svezi s člankom 9. Konvencije, 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 izdavanja i naloga u svezi sa spašavanjem (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 ugovarateljica, kada propisuje ili odlučuje o pitanjima u svezi sa spašavanjem kao što je pristup u luke brodova u opasnosti (koji su doživjeli nezgodu) ili pružanje olakšica spašavateljima, voditi računa o potrebi suradnje

¹⁰ Kerr, op. cit., 509.

¹¹ Poblizje Ivo Grabovac, Neki problemi u vezi s položajem platformi za istraživanje i iskorištavanje mineralnih bogatstava iz podmorja u pomorskom pravu, Naša zakonitost, Zagreb, 1978., 1, 49-56.

među spašavateljima, drugim zainteresiranim strankama i javnim vlastima, kako bi se osiguralo učinkovito i uspješno djelovanje spašavanja života ili imovine u pogibelji, kao i radi općenitog sprječavanja štete za okoliš.

POSEBNA NAKNADA (SPECIAL COMPENSATION)

Konvencija iz 1989. ostaje pri tradicionalnom načelu da se pravo na nagradu ostvaruje spašavanjem broda ili druge imovine koje je dalo *koristan ishod*, rezultat (no cure – no pay, čl. 12. st. 1., čl. 771. st. 1. Pomorskog zakonika). Ipak, može biti i drukčije (usp. čl. 12. st. 2., odnosno čl. 771. st. 3. Pomorskog zakonika). To znači da stranke mogu ugovorom odstupiti od načela «ako nema uspjeha – nema ni nagrade». Međutim, i u kontekstu Konvencije, i našeg Pomorskog zakonika, postoji značajno odstupanje od sustava korisnog rezultata, i to u sklopu primjene odredaba o *posebnoj naknadi* (čl. 14., čl. 775.).

U čl. 13. (774. Pomorskog zakonika) mjerila su za obračun nagrade. Od novouvedenih mjerila, za našu temu, svakako je značajan već spomenuti unos elementa *vještine i napora* spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete za morski okoliš. To je mjerilo na drugom mjestu, odmah iza spašene vrijednosti broda i druge imovine, premda *de iure* sam redosljed mjerila ne bi smio utjecati na valorizaciju nagrade. Međutim, bitna promjena ne odnosi se na kriterije, mjerila za utvrđivanje nagrade (uostalom, u osnovi su u novoj Konvenciji ostala i sva mjerila iz Konvencije 1910. godine), nego poglavito na odredbe o *posebnoj nagradi* (Special Compensation). Članak 14. (usp. 775. Pomorskog zakonika) zapravo je «zaštitni znak» Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Odredbe toga članka *kumulativno* zahtijevaju ispunjenje dvaju uvjeta kako bi se moglo pristupiti odmjeravanju posebne naknade. Spašavatelj *mora* spašavati brod koji je sam ili svojim teretom *prijetio* štetom za okoliš. Zatim, spašavatelj *nije uspio* u spašavanju utoliko što nije spasio imovinu ili imovinu određene vrijednosti koja bi mu bila osnovica za utvrđivanje nagrade prema mjerilima iz čl. 13. (čl. 774. našeg Pomorskog zakonika), a ta nagrada bi barem bila u *visini* posebne naknade. A posebna naknada koja se može tražiti samo od vlasnika broda u opasnosti (a ne i od drugih imovinskih interesa), bit će u visini *troškova* koje je imao spašavatelj. «Troškovi spašavatelja» obuhvaćaju gotovinske izdatke koje je spašavatelj razborito uložio pri spašavanju i pravedan (pravičan) omjer za opremu i osoblje koji su stvarno i razborito bili uključeni u spašavanje, primjenjujući mjerila utvrđena u čl. 13. st. 1. toč. h), i) i j) (usp. 774. st. 2. toč. 8), 9) i 10), tj. mora se voditi računa o brzini kojom su usluge pružene, o dostupnosti i uporabi brodova i druge opreme namijenjene spašavanju te o stanju pripravnosti i

djelotvornosti opreme spašavatelja i o njenoj vrijednosti.¹² Ti će mu troškovi, kao minimum, pripasti čak ako u svojim naporima *nije uspio* ne samo spasiti imovinsku vrijednost, nego niti spriječiti ili smanjiti štetu za okoliš. Ovaj zaključak proizlazi iz tumačenja čl. 14. st. 5 (usp. čl. 775. st. 5. našeg Pomorskog zakonika). Naime, ako je spašavatelj bio nemaran, ako je svojom krivnjom propustio spriječiti ili smanjiti štetu na morskom okolišu, sud ga može dijelom ili u cijelosti lišiti posebne naknade. To znači ako je spašavatelj pri spašavanju i propustio spriječiti ili smanjiti ekološku štetu, ali u tom djelovanju nije bio nemaran, uložio je (znatne) napore, upotrijebio je svu pažnju, pozornost i vještinu u spašavanju, postupio je *lege artis*, bio je savjestan, jednom riječi *nije bio kriv*, ali - ipak - nije uspio, zbog okolnosti slučaja, spriječiti ili smanjiti štetu za morski okoliš, imao bi pravo barem na naknadu definiranih troškova. Međutim, ako je spašavatelj, ispunjavajući spomenute uvjete iz čl. 14. st. 1. (čl. 775. st. 1.) svojim operacijama spašavanja spriječio ili smanjio štetu okolišu, znači spašavatelj je **s t v a r n o** spriječio ili smanjio ekološku štetu, posebna naknada koju vlasnik mora platiti spašavatelju za priznate troškove može se *povisiti* do 30% od troškova koje je spašavatelj uložio. Čak, ako se to smatra opravdanim (fair and just), te vodeći računa o relevantnim mjerilima iz čl. 13. st. 1. odnosno čl. 774. st. 2. (npr. o vještini i velikim naporima, o utrošenom vremenu, naravi i stupnju opasnosti itd.), sud može *ododatno* povisiti takvu posebnu naknadu, ali najviše 100% od troškova koje je spašavatelj uložio i koji se priznaju.¹³

ZAKLJUČAK

Članovi 12. i 13. Konvencije iz 1989. (usp. čl. 771. i 774. našeg Pomorskog zakonika) ostaju pri klasičnom načelu «no cure – no pay» u pravnom sustavu spašavanja na moru kada je riječ o zarađenoj nagradi. Unos i elementa vještine i napora u sprječavanju ili smanjenju štete za morski okoliš (ekološke štete) samo

¹² U čuvenom sudskom sporu «Nagasaki Spirit» u Velikoj Britaniji Dom lordova je u veljači 1997. godine konačno razjasnio izričaj «pravedni (pravični) omjer» («fair rate»). Spašavatelju je trebalo priznati i dodatni izdatak koji proizlazi iz zahtjeva, potreba, nužnosti da sredstva za spašavanje uvijek budu na raspolaganju (uključuju se i troškovi održavanja, ulaganja, pada vrijednosti i vremena koje je izgubljeno), ali taj izričaj ne znači nagradu, ne može se sastojati od bilo kakvog dobitka (profita). Ova je odluka također značajna i po tomu što se utvrđuje da se članak 14. primjenjuje na cjelokupno razdoblje pruženih usluga spašavanja, čak i onda kada je rizik štete za morski okoliš prestao ranije (pobliže Ivo Grabovac, Kako uračunati «posebnu naknadu» u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju, 1989., Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), Zagreb, 1997., 39, 153-154, 1-12).

¹³ U pripremnim radovima prije donošenja Konvencije bilo je protivljenja nekih država o povišenju naknade iznad 30% (v. Stanković, op. cit., 93, Gold, op. cit., 502). O posebnoj naknadi također v. Ivo Grabovac, Ekologija i spašavanje..., op. cit., 53-54; Ivo Grabovac, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003., 344.

se ravnopravno uklapa u popis svih ostalih mjerila u procjeni visine nagrade. To znači da se u tom dijelu nije temeljno korigirala visina u smislu povišenja (tzv. «enhancement»), iako će nesumnjivo valjati ozbiljno uzimati u razmatranje napore spašavatelja i pri sprječavanju ili smanjenju ekološke štete, bez obzira na to što neće biti moguće procjenjivati vrijednost «spašenog interesa. Međutim, sasvim je drukčija pravna situacija kada se problematika sprječavanja ili smanjenja štete promatra u kontekstu čl. 14. (čl. 775.), gdje se predviđa posebna naknada (i 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. spašavanje broda koji prijeti štetom za okoliš *jedino* je i *isključivo* mjerilo posebne naknade a nije ishod spašavanja, a spašavatelj pak nije zaradio nagradu po standardnim mjerilima barem u visini priznatih troškova posebne naknade.

Razlika između čl. 13. i 14. (usp. čl. 774. i 775. našeg Pomorskog zakonika) 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.¹⁴ Posebna naknada (special compensation, safety net) prema Konvenciji (i naravno prema našem Pomorskom zakoniku) može se tražiti samo od *vlasnika broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš*, pa stoga posebna naknada nema značajke zajedničke havarije (v. Rezoluciju iz dodatka 2). Tako je uspjelo predstavnicima tereta ishoditi status «nevinog tereta» («innocent cargo»), koji nema nadzor nad pomorskim poduzetništvom.¹⁵ Ipak, ako je prijetnja potjecala od tereta na tom brodu, brodovlasniku ostaje mogućnost da nakon isplate posebne naknade traži regres (povrat) iznosa od vlasnika tereta.¹⁶

Valja posebice naglasiti kao značajno i pozitivno, u sklopu primjene čl. 14. (adekvatno i čl. 775. Pomorskog zakonika) i određivanja posebne naknade, da se pokrivaju štetne posljedice od bilo kojih ishodišta onečišćenja s brodova, bez obzira na vrstu, provenijenciju ili narav polutanta, odnosno kontaminanta (ulje, tj. nafta i naftni derivati te druge štetne i škodljive tvari).

¹⁴ Međutim, država ugovarateljica može svojim nacionalnim pravom predvidjeti da isplatu nagrade obavi jedan od interesa uz pravo njegova regresa (povrata) prema drugima za odgovarajuće omjere (v. čl. 13. st.2.).

¹⁵ Poblize Gold, op. cit., 500, Kerr, op. cit., 514, Hrvoje Kačić, Predstojeće promjene u imovinskom pravu spašavanja, publikacija Brodospasa Split i Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj Rijeka, 1987., 199.

¹⁶ Stanković, op. cit., 93.

Salvage on the Sea and the Protection of the Marine Environment

Summary

On the sea, there always exists solidarity as to the salvage of persons and vessels and other property. There are two international conventions on marine salvage: the 1910 Brussels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea (revised by the Protocol of 1967) and the 1989 International Convention on Salvage (ratified by the Republic of Croatia). The International Convention devotes a significant part to the protection of the marine environment. Especially important is Art. 14, which introduces "special compensation". This means that if the salvor carries out salvage operations in respect of a vessel, which in itself or its cargo threatened to cause damage to the environment, and fails to earn a reward under the well-known criteria ("no cure – no pay"), 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 prevents or minimizes the damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor may be increased to a maximum of 100% of the expenses incurred by the salvor. The Croatian Maritime Code (2004) has the same rules for the protection of the marine environment, and especially for the special compensation, as the Convention of 1989 (see Articles 761, 4, 770, para. 3, 772, 774 para. 2, 2, 775, 784, 785).

Keywords: salvage on the sea; the protection of the marine environment; the 1989 International Convention on Salvage; the Croatian Maritime Code; special compensation