

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

MARIO KUZMANIĆ

NAGRADA ZA SPAŠAVANJE

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2020.

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

NAGRADA ZA SPAŠAVANJE

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

prof. dr. sc. Ranka Petrinović

STUDENT:

Mario Kuzmanić

(MB: 0171276241)

SPLIT, 2020.

SAŽETAK

Pod pojmom spašavanja podrazumijeva se svaka potrebna i korisna usluga, te pomoć pružena imovini i/ili osobama koje se nalaze u opasnosti za čiji će koristan ishod spašavanja, spašavatelju pripasti određena nagrada. U ovom radu posebna pažnja se upravo poklanja nagradi za spašavanje, njenom razvitku kao i promjenama koje je doživjela kroz svoju povijest koja seže još iz davnina. Daje se osnovni prikaz različitih modela naknade za obavljanje djelatnosti spašavanja, neovisno o ishodu same akcije spašavanja. Osim toga rad se bavi ukazivanjem na najznačajnija rješenja koja su dana u relevantnim međunarodnim konvencijama, s naglaskom na *Međunarodnu konvenciju o spašavanju* iz 1989. te standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju.

Ključne riječi: *Međunarodna konvencija o spašavanju*, ugovor o spašavanju, nagrada za spašavanje, posebna naknada

ABSTRACT

By the term salvage we mean any necessary and useful service, and assistance provided to the property and/or persons in danger for whose useful outcome of the salvage, the rescuer will receive a certain reward. In this paper, special attention is paid to the salvage award, its development as well as the changes it has undergone throughout its history dating back to antiquity. It is given a basic overview of different compensation models for performing salvage activities, regardless of the outcome of the salvage action itself. In addition, the paper deals with pointing out the most significant solutions given in the relevant international conventions, with an emphasis on the 1989. *International Convention on Salvage* and standardized forms of salvage contracts.

Keywords: *International Convention on Salvage, salvage contract, salvage award, special compensation*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POVIJESNI RAZVOJ PRAVA SPAŠAVANJA	3
3. PRAVNI IZVORI SPAŠAVANJA	5
3.1. KONVENCIJA O SPAŠAVANJU	5
3.2. AUTONOMNO PRAVO SPAŠAVANJA.....	6
3.3. POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE	7
4. POJAM I VRSTE SPAŠAVANJA	8
4.1. DEFINICIJA SPAŠAVANJA	8
4.2. VRSTE SPAŠAVANJA	9
4.2.1. Obvezno spašavanje.....	9
4.2.2. Spontano spašavanje.....	11
4.2.3. Ugovorno spašavanje	11
5. UGOVOR O SPAŠAVANJU	12
5.1. STRANKE UGOVORA	13
5.2. OBLIK UGOVORA O SPAŠAVANJU	14
5.3. LLOYD'S OPEN FORM.....	15
5.3.1. Povijesni razvoj obrasca LOF	15
5.3.2. Obrazac LOF 1995.....	17
5.3.3. Obrazac LOF 2000.....	18
5.3.4. Obrazac LOF 2011.....	19
6. NAGRADA ZA SPAŠAVANJE	23
6.1. NAČELO <i>NO CURE NO PAY</i>	25
6.2. KRITERIJI ZA ODREĐIVANJE VISINE NAGRADE.....	25
6.3. PRAVO SPAŠAVATELJA NA POSEBNU NAKNADU	27
6.4. SCOPIC KLAUZULA.....	29
7. ZAKLJUČAK	30
LITERATURA	32

1. UVOD

Spašavanje na moru je specifičan institut pomorskog prava čije porijeklo potječe još od najstarijih dana ljudske civilizacije. Njegov nastanak je uvjetovan postojanjem brojnih opasnosti koje ugrožavaju sigurnost svih sudionika u pomorstvu. Često se kaže da nigdje nije izražen toliki stupanj kolektivne solidarnosti kao među sudionicima u pomorskom pothvatu. Razlog za to svakako je i saznanje da u određenim kriznim situacijama, sudionici pomorskog pothvata mogu samo jedni drugima pomoći. Za pružanje takve pomoći u vidu spašavanja broda ili druge imovine, spašavatelju pripada pravična nagrada za spašavanje čiju svrhu i važnost ovaj rad sažeto prikazuje.

Rad nastoji opisati i objasniti sve pojedinosti za dobivanje određene naknade kod spašavanja radi zaštite života i imovine na moru, imajući na umu međunarodno utvrđena pravila, njihovu provedbu kroz *Pomorski zakonik*, ali i promjene kojima podliježu.

Rad je podijeljen u sedam dijelova, a započinje uvodom u kojem se nastoje objasniti njegovi ciljevi. Zatim slijedi *Povijesni razvoj prava spašavanja* koji kroz povijesne zapise i običaje postepeno opisuje razvoj spašavanja. U trećem dijelu čiji je naslov *Pravni izvori spašavanja* prikazane su promjene koje je donijela *Međunarodna konvencija o spašavanju* iz 1989. godine, a koje su se implementirale u *Pomorski zakonik* Republike Hrvatske. U dijelu *Pojam i vrste spašavanja* definira se spašavanje i vrste spašavanja. Nakon njega slijedi dio gdje se opisuje *Ugovor o spašavanju* kojim se jedna stranka, spašavatelj, obvezuje da će poduzeti akciju spašavanja broda, njegova tereta te drugih stvari i imovinskih interesa na brodu, a druga stranka se obvezuje da će za uslugu spašavanja platiti odgovarajuću naknadu – nagradu. Definiraju se oblici ugovora, a okosnica ovog dijela je obrazac LOF, standardizirani ugovor koji se u svjetskoj praksi spašavanja imovine najviše primjenjuje.

Šesti dio, ujedno i glavna tema ovog dijela, sažeto prikazuje sve pojedinosti oko nagrade za spašavanje, od uvjeta za ostvarivanje prava na nju do kriterija za određivanje visine nagrade. Pritom će se osvrnuti na interesantne primjere iz prakse, koji ukazuju na nužnost određenih pravnih instituta prava na spašavanje, ali i uputiti na nedostatke koje međunarodna sudska praksa uspješno ili neuspješno rješava. Osim nagrade za spašavanje

opisana je *SCOPIC klauzula* koja nastoji pružiti spašavateljima veću sigurnost da će ostvariti odgovarajuću naknadu, te *no cure - no pay*, temeljno načelo prava spašavanja. Posljednji dio rada je *Zaključak*, a sadrži analizu cijelog rada.

2. POVIJESNI RAZVOJ PRAVA SPAŠAVANJA

Razvoj spašavanja bio je potaknut razvojem pomorske plovidbe u funkciji robnog prometa koje se postupno razvijalo usporedno s razvojem pomorskog prava i njegovih specifičnih instituta. Tijekom svog povijesnog razvoja, pravo spašavanja razvijalo se najprije putem instituta običajnog prava, a zatim su intervencijom zakonodavaca ti običaji kodificirani ili su poslužili kao osnova za formuliranje posebnih pravnih normi. [5]

Prvi elementi prava spašavanja u suvremenom smislu nalaze se u povijesnim spomenicima istočnog Mediterana iz srednjeg vijeka, premda povijesni tragovi ukazuju na to da se načelo o priznavanju prava na nagradu u slučaju uspješnog spašavanja primjenjivalo i prije. [5]

Najstariji poznati propis koji se odnosi na spašavanje je *Rodijski pomorski zakon* (lat. *Nomos Rhodion nauticos*) iz 8. stoljeća. Prema njegovim odredbama pomorci su međusobno bili dužni pružati pomoć jedan drugome. Za prisvajanje tuđe imovine tijekom spašavanja izricala se kazna, a spašavatelju je pripadala nagrada samo ako je njegova akcija uspjela. [9]

Tijekom kasnijih stoljeća kontinuitet razvitka spašavanja na moru bio je ometan priznavanjem tzv. prava brodoloma (lat. *ius naufragii*) ili obalnog prava prema kojemu je svaki nalaznik mogao prisvojiti pomorsku imovinu pogođenu pomorskim udesom i zatečenu na površini, na dnu mora ili na morskoj obali čime je bila legalizirana pljačka svih ostataka broda i tereta poslije brodoloma. Taj običaj se ukorijenio posebno u Sjevernoj Europi, ali se primjenjivao i na Mediteranu, pa i na području Jadrana. S razvojem trgovine, utjecajem crkvenih vlasti i propisima taj se oblik ponašanja s vremenom u praksi značajno smanjio, dok na kraju nije bio i zakonima potpuno zabranjen. [5] [9]

Rodijski pomorski zakon presudno je utjecao na daljnji razvoj pomorskog prava na Sredozemlju, koji se odvijao kroz statutarno pravo mediteranskih gradova, a posebice na razvoj prava spašavanja. Na Mediteranu su najznačajniji bili statuti Ankone i Tranija, a u Sjevernoj Europi Hamburga i Visbya. Odredbe o spašavanju i pružanju pomoći na moru

sadrže i statuti mnogih hrvatskih gradova, kao npr. Dubrovački, Korčulanski, Hvarski, Splitski, Skradinski i Krčki statut. [5]

Pri tome se posebno ističe Korčulanski statut (1265.) koji daje pravo na četvrtinu svega što se izvuče iz broda ili iz mora i donese na kopno. Korčulanski statut, kao najnapredniji glede odredbi o spašavanju određuje da svatko tko opazi brodolom to treba uz nagradu dojaviti vlastima, kako bi se mogle poduzeti mjere spašavanja. Osim toga, zabranjuje pružanje pomoći i pomaganje u spašavanju stvari bez prethodnog odobrenja i sporazuma s vlasnikom, odnosno zapovjednikom broda. [9]

Najpoznatije zbirke pomorskih običaja su *Pomorski konzulat* (lat. *Consulatus maris, Consolat de mar*) iz 13. ili 14. stoljeća i *Oleronska pravila* (lat. *Roles d' Oleron*) koja datiraju iz 11. ili 12. stoljeća. Te su zbirke sadržavale pravila o dužnosti spašavanja, pravu na nagradu za spašavanje i predviđale način kako se ona određuje. Od ostalih propisa koji su prethodili suvremenim zakonima valja navesti francusku *Uredbu o trgovačkoj mornarici* iz 1681. godine (lat. *Ordonance de la marine marchande*), koja je uvelike utjecala na razvoj pomorskog prava. Može se reći da se pravo spašavanja u suvremenom smislu definiralo i ustalilo tek u devetnaestom stoljeću donošenjem trgovačkih ili pomorskih zakonika pravnih sustava. [5]

3. PRAVNI IZVORI SPAŠAVANJA

3.1. KONVENCIJA O SPAŠAVANJU

Međunarodna konvencija o spašavanju (eng. *International Convention on Salvage*) donesena je na konferenciji održanoj u Londonu 28. travnja 1989. godine, a na snagu stupa 1996. godine. Republika Hrvatska *Konvenciju* je potvrdila već 1998., dok je na snagu stupila 10. rujna 1999. *Konvencija* je zamijenila *Međunarodnu konvenciju o spašavanju i pružanju pomoći na moru*, usvojenju 1910. u Bruxellesu. *Međunarodna konvencija o spašavanju* ističe bitnost zaštite morskog okoliša i poboljšava položaj spašavatelja. Prema *Konvenciji* spašavatelj, vlasnik broda, zapovjednik i vlasnik druge imovine obavezni su pri akciji spašavanja spriječiti ili smanjiti štetu u okolišu. Glavna promjena *Konvencije*, u odnosu na *Konvenciju* iz 1910. godine je u tome što se u svrhu zaštite morskog okoliša u velikoj mjeri odstupa od klasičnog principa prava spašavanja *no cure no pay* (bez korisnog rezultata nema ni nagrade za spašavanje). Uvodi se pravo spašavatelja na posebnu naknadu i kada spašavanje nije imalo koristan rezultat, odnosno kada spašavatelj nije uspio zaslužiti nagradu primjenom mjerila za utvrđivanje naknade. Spašavatelj stječe pravo na posebnu naknadu ako je spašeni brod ili teret s broda prijetio okolišu ili ako nije ostvario nagradu za spašavanje primjenom mjerila za utvrđivanje naknade. Ako su ispunjena oba uvjeta, visina posebne naknade određuje se prema tome je li ili nije akcijom spašavanja spriječena ili smanjena šteta na okoliš.

Konvencija predviđa da se njezine odredbe neće odnositi na pričvršćene ili plutajuće platforme, pokretnu opremu za bušenje udaljenu od obale kada su takve platforme ili oprema postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju podmorskih mineralnih bogatstava, kao ni na ratne brodove, druge brodove koji se koriste za netrgovačke svrhe, a u vlasništvu su države ili su pod njenom upravom, koji, u vrijeme akcije spašavanja, imaju suvereni imunitet prema općeprihvaćenim načelima međunarodnog prava, sve dok ta država ne odluči drukčije. [11]

Razlog za izuzeće platformi i pokretne opreme za bušenje vjerojatno leži u činjenici da su skupe i složene naprave suvremene industrije specifične u svojoj tehnologiji, koju poznaju samo dobro izvježbane, specijalizirane posade koje najvjestije znaju postupati u kriznim situacijama. Stoga postoji opasnost da čak i profesionalni spašavatelji prilikom

poduzimanja akcije spašavanja, u nedostatku potrebnih znanja i iskustva s takvim postrojenjima i napravama, mogu prouzročiti više štete nego koristi. [11]

3.2. AUTONOMNO PRAVO SPAŠAVANJA

Iako je sam čin spašavanja u svojoj biti dobrovoljan čin pomoći, zapovjednici brodova koji nude pomoć na moru, a što je pogotovo slučaj s profesionalnim spašavateljima, vrlo često (odnosno u slučaju profesionalne industrije, isključivo) zahtijevaju potpisivanje standardnih ugovorih obrazaca o spašavanju, kako bi unaprijed zaštitili pravne i imovinske interese svih stranaka uključenih u potencijalnu akciju spašavanja.

Budući da je *Konvencija o spašavanju* imovinskopravnog karaktera, značajnu ulogu u reguliranju odnosa u okviru spašavanja ima autonomno pravo spašavanja koje je sadržano u standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju. Sklapanjem ugovora o spašavanju uvjeti sadržani u standardiziranim obrascima postaju njegovim sastavnim dijelom. Kako su konvencijske i zakonske odredbe o spašavanju pretežno dispozitivne pravne naravi, standardizirani obrazac ugovora o spašavanju ima prednost u odnosu na zakonske odredbe, ako odredbe ugovora nisu protivne prisilnim zakonskim normama. [7]

Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (skraćeno *Lloyd's Open Form - LOF*) najvažnije je autonomno vrelo prava spašavanja i najčešće korišten ugovor o spašavanju. Danas se primjenjuje obrazac iz 2000. godine, a u razmatranju je novija verzija. Temeljno obilježje obrasca jest načelo *no cure - no pay*, što u prijevodu znači: bez korisnog rezultata nema prava na nagradu za spašavanje. Daljnje važne karakteristike su: obvezivanje spašavatelja da će nastojati spriječiti nastanak štete ili smanjiti štetu na okolišu; visina nagrade određuje se arbitražom u Londonu; te dužnost brodaru na potpunu suradnju sa spašavateljem. Kada spašavanje rezultira korisnim ishodom, spašavatelj ima pravo na pravičnu nagradu. Nagradu plaćaju vlasnik broda (i druge potencijalno odgovorne osobe) i vlasnici druge spašene imovine razmjerno dijelu spašene vrijednosti njihovog dijela ukupno spašene imovine, odnosno, njihovi osiguratelji. Spašavatelj također ima pravo privilegija na spašenoj imovini dok mu se ne pruži jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje. Također, predviđa se i posebna naknada te *SCOPIC klauzula*. [2]

3.3. POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE

Republika Hrvatska potpisala je i ratificirala *Konvenciju o spašavanju*. *Konvencija* je donesena 1989. godine međutim na snagu stupa 1996. godine, dakle dvije godine nakon donošenja *Pomorskog zakonika* iz 1994. godine, te je većina njenih odredbi postala sastavni dio tog *Pomorskog zakonika*. Danas je hrvatsko pravo spašavanja regulirano u Dijelu osmom (Pomorske nesreće), Glava II, članci 760. do 788. *Pomorskog zakonika* Republike Hrvatske iz 2004. godine. *Pomorskim zakonikom* iz 2004. godine odredbe o spašavanju još su se više približile odredbama *Konvencije o spašavanju* iz 1989. godine. Tako su iz *Konvencije* preuzete definicije pojedinih pojmova vezanih za spašavanje (pojam spašavanja, brod, imovina, šteta morskom okolišu i isplata), vađenje potonulih stvari nije više posebna pomorska nezgoda već je izjednačeno sa spašavanjem te se odredbe o spašavanju primjenjuju i na vađenje stvari koje se nalaze pod morem (npr. kriteriji za utvrđivanje nagrade za spašavanje). Osim što određuje da se njegove odredbe o spašavanju primjenjuju i na vađenje potonulih stvari iz mora, *Zakonik* sadrži i nekoliko upravnih odredbi o nadležnosti lučke kapetanije u odnosu na vađenje potonulih. Uvodi se pravo mjesno nadležne lučke kapetanije da nadzire operacije spašavanja s ciljem ostvarivanja sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Spašavanje ili vađenje imovine koja ima povijesnu, arheološku ili kulturnu vrijednost ne smije se poduzeti bez odobrenja ministarstva nadležnog za poslove kulture, a ako ima vojnu važnost, bez ministarstva nadležnog za poslove obrane. Novim izmjenama i dopunama *Pomorskog zakonika* iz 2011. i 2013. godine ponovno su vađenje potonulih stvari i uklanjanje podrtina regulirani kao posebni instituti. [7]

Pomorski zakonik uspješno je usvojio važeće međunarodne norme. Domaća spašavateljska industrija, do sada je uspješno odgovarala potrebama zaštite i spašavanja na moru, a praksa pokazuje kako je vrlo jednostavno, u situacijama kada potreba nalaže, zatražiti pomoć većih profesionalnih spašavateljskih kompanija. Hrvatsko društvo za pomorsko pravo aktivni je sudionik međunarodnih susreta u svezi prava spašavanja, te prati i izvještava domaću javnost o svim relevantnim novinama koje praksa i međunarodna regulativa donose. [3]

4. POJAM I VRSTE SPAŠAVANJA

U pravilu se pod pojmom spašavanja podrazumijeva svaka potrebna i korisna usluga, te pomoć pružena imovini i/ili osobama koje se nalaze u opasnosti. Spašavanje mora biti pruženo svakoj imovini i osobi kojoj je potrebna pomoć. Čin spašavanja mora biti izveden bez prisile, odnosno slobodnom voljom spašavatelja. Objekti spašavanja na moru su ljudski životi i imovina. Objekt spašavanja mora biti u opasnosti, što znači da opasnost za nastanak štete mora biti stvarna. Za koristan ishod spašavanja imovine, spašavatelju pripada nagrada. Vrijednost spašene imovine ili dijela imovine gornja je granica nagrade za spašavatelja. Koristim ishodom spašavanja smatra se i ako je spašen dio imovine (dio tereta, dio broda). Spašavanje imovine nije obavezno, ali spašavanje osoba je i za to se ne duguje nagrada. Prema imovinskopravnim propisima postoje dva subjekta spašavanja. Aktivan subjekt je ona strana koja pruža uslugu spašavanja, odnosno spašavatelj, a pasivan subjekt je korisnik spašavanja, odnosno vlasnik imovine u opasnosti.

Spašavanje kao specifičan pomorskopravni institut čine ovi elementi:

- radnja spašavanja mora biti pružena objektu na koji se primjenjuje pravo spašavanja,
- usluga spašavanja mora biti pružena na temelju slobodne volje spašavatelja,
- objekt spašavanja mora biti u opasnosti,
- spašavanje mora imati koristan rezultat. [6]

4.1. DEFINICIJA SPAŠAVANJA

U pravnoj teoriji i praksi nalazimo različite definicije spašavanja. Prema jednoj, spašavanje je pravo koje nastaje kada osoba, djelujući na dobrovoljnoj osnovi, bez ikakvog ugovora ili druge zakonske obaveze, poduzima akciju spašavanja u cilju očuvanja plovila, tereta, vozarine i druge imovine koja je predmet opasnosti. *Kennedy* definira spašavanje kao uslugu koja daje koristan rezultat ili pomaže da se sačuva predmet spašavanja kada je u opasnosti, iz koje se ne može izvući bez intervencije, ako i sve dok je pružanje takve usluge dobrovoljno u smislu da se ne može pripisati nekoj postojećoj obvezi, niti isključivom interesu spašavatelja. *Međunarodna konvencija o spašavanju* iz 1989. godine, spašavanje definira kao svaki čin ili djelatnost poduzeta da bi se pružila pomoć brodu ili drugoj imovini u opasnosti u plovnim vodama ili bilo kojim drugim vodama. [3]

Definiciju spašavanja prema *Međunarodnoj konvenciji o spašavanju* možemo podijeliti na sljedeće elemente:

- spašavanje je svaki čin ili aktivnost poduzeta radi pružanja pomoći,
- usluga spašavanja mora biti pružena brodu ili bilo kojoj drugoj imovini,
- mora postojati stanje opasnosti,
- opasnost mora postojati na plovnim ili bilo kojim drugim vodama. [6]

Konvencija uvodi kao objekte spašavanja i *bilo koju drugu imovinu*, što znači svaku stvar koja je pripadak broda, ili se nalazi na brodu. Međutim postoje i iznimke, a to su:

- platforme i oprema za bušenje podmorja kada su postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju
- ratni i javni brodovi. [2]

Pomorski zakonik definira spašavanje kao svaki čin poduzet radi pomoći osobama, brodovima, stvarima s tih brodova i druge imovine koja je u opasnosti na moru ili pod morem. Odredbe iz tog *Zakonika* primjenjuju se na spašavanje osoba, brodova, stvari s brodova i svake druge imovine koja se zatekne u opasnosti na moru kao i vađenje potonulih stvari iz mora. Pod pojmom brod smatra se svaki brod, brodica, jahta, plovilo i naprava sposobna za plovidbu, a imovina jest svaka imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku. [5]

4.2. VRSTE SPAŠAVANJA

Prema *Međunarodnoj konvenciji o spašavanju* iz 1989. postoje tri vrste spašavanja: obavezno spašavanje, spontano (neugovorno) spašavanje i ugovorno spašavanje.

4.2.1. Obvezno spašavanje

Obvezno spašavanje propisano je za spašavanje osoba, dok je za spašavanje imovine propisano samo ako se brodovi sudare. Obvezno spašavanje obuhvaća sve osobe, a ne samo članove brodske posade. Obveza spašavanje ljudskih života na moru kao i pružanje pomoći osobama koje se nalaze u opasnosti seže još iz davnina te se primjenjuje kao običajno pravo pomorskih naroda. To pravilo je ugrađeno u suvremeno pravo spašavanja i sustav pravne zaštite ljudskih života na moru u *Međunarodnoj konvenciji o sigurnosti života na moru* (eng. *International Convention for the Safety of Life at Sea* –

SOLAS). Zbog toga vrijedi pravilo da se za spašavanje osoba ne duguje nikakva nagrada. [5]

Obveza zapovjednika je da pruži uslugu spašavanja. Zapovjednik broda koji na bilo koji način dozna da se osobe, uključujući i neprijatelje u slučaju oružanog sukoba, nalaze u životnoj opasnosti na moru, dužan im je odmah krenuti u pomoć najvećom brzinom obavještavajući ih o tome ako je to moguće, te poduzeti njihovo spašavanje. [2]

Zapovjednik broda dužan je pružiti pomoć i ako osoba koja se nalazi u životnoj opasnosti to odbija, pa čak i neprijateljima u slučaju oružanog sukoba. Dužnost spašavanja obvezna je i u slučaju kada se spašavanju osoba protivi zapovjednik broda na kojem se te osobe nalaze. Postoje i određene iznimke koje propisuje *Pomorski zakonik*, gdje je propisano kako zapovjednik broda nije dužan krenuti u pomoć i poduzeti spašavanje osoba u životnoj opasnosti u slučajevima gdje:

- poduzimanje tog spašavanja predstavlja ozbiljnu opasnost za brod pod njegovim zapovjedništvom i za osobe koje se nalaze na tom brodu,
- zapovjednik broda s obzirom na posebne okolnosti slučaja, opravdano smatra kako poduzimanje spašavanja osoba u opasnosti ne bi bilo uspješno,
- zapovjednik dozna kako je drugi brod izabran za pružanje pomoći i da je zadaću prihvatio,
- zapovjednik od ovlaštenih osoba biva obaviješten da pomoć više nije potrebna. [2]

Zapovjednik po vlastitoj prosudbi, uzimajući u obzir okolnosti slučaja, procjenjuje postoji li koji od navedenih razloga za odstupanje od dužnosti pružanja usluge spašavanja. Dužnost pružanja spašavanja postoji i u slučaju sudara brodova, uz uvjet da takva operacija ne predstavlja ozbiljnu opasnost po brod koji treba pružiti pomoć spašavanja, i za osobe na njemu. Kada zapovjednik neudovolji propisanoj dužnosti spašavanja osoba on je to dužan opravdati. Zapovjednik je dužan navesti razloge zbog kojih nije poduzeo spašavanje u brodskom dnevniku jer u suprotnom čini pomorski prekršaj propisan *Pomorskim zakonikom*. [2]

Za razliku od spašavanja osoba, spašavanje imovine drugih osoba nije obveza osim ako se ne radi o spašavanju broda u slučaju sudara. U takvom slučaju dužnost zapovjednika broda je da osim spašavanja osoba poduzme i spašavanje drugog broda s

kojim se sudario njegov brod. Takvu dužnost propisuje *Konvencija o sudaru brodova* iz 1910. godine, te *Međunarodna konvencija o spašavanju* iz 1989. godine. Ako zapovjednik učini suprotno čini pomorski prekršaj, bas kao i u slučaju da u brodski dnevnik ne navede valjane razloge zbog kojih nije poduzeo spašavanje broda nakon sudara. Spašavanje drugog broda u slučaju sudara i spašavanje osoba je isključivo obveza zapovjednika broda. Vlasnik broda odnosno brodar nije odgovoran ako zapovjednik njegova broda povrijedi te dužnosti. [5]

4.2.2. Spontano spašavanje

Spontano spašavanje je dobrovoljno spašavanje bez sklopljenog ugovora o spašavanju. Dobrovoljnost koja je ključna u spontanom spašavanju uzima se kao glavni element klasičnog pojma spašavanja. Bez obzira što se u praksi spašavanje najčešće obavlja na temelju ugovora, spontano spašavanje je opće pravilo u odnosu na druge oblike spašavanja. Za razliku od spontanog spašavanja, ugovorno spašavanje se izuzima iz općeg pravila, a regulirano je posebnim zakonskim i konvencijskim odredbama. [5]

Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. godine spašavanje definira kao svaki čin ili djelatnost poduzetu radi pružanja pomoći, bez objašnjenja što se podrazumijeva pod poduzetu. Ako uzmemo u obzir konvencijski sustav, očito je da je tim izrazom obuhvaćen svaki oblik spašavanja. Na to upućuje i odredba *Konvencije o spašavanju*, prema kojem pravo na nagradu postoji samo ako je spašavanje imalo koristan rezultat, ne praveći nikakvu razliku između ugovornog spašavanja i ostalih oblika spašavanja. [5]

4.2.3. Ugovorno spašavanje

Ugovorno spašavanje obavlja se na temelju ugovora o spašavanju koji se sklapa između spašavatelja i vlasnika imovine u opasnosti. Na ugovorno spašavanje primjenjuju se *Konvencija* i *Pomorski zakonik*, osim ako ugovorom nije drukčije regulirano. Iz toga slijede dva moguća rješenja:

- ugovor na koji se primjenjuje *Konvencija* odnosno *Zakonik* ili se ugovor kao npr. obrazac LOF, poziva na primjenu *Konvencije* ili *Zakonika*,
- ugovorne stranke su sporazumno utvrdile sadržaj ugovora.

5. UGOVOR O SPAŠAVANJU

Ugovor o spašavanju je ugovor kojim se jedna stranka, spašavatelj, obvezuje da će poduzeti akciju spašavanja broda, njegova tereta i drugih stvari i imovinskih interesa na brodu, a druga stranka se obvezuje da će za uslugu spašavanja platiti odgovarajuću naknadu - nagradu. [2]

Prema suvremenoj verziji ugovora o spašavanju, spašavatelj je obvezan uložiti sve svoje napore kako bi spasio objekt spašavanja. Prema LOF 95 obrascu, spašavatelj se obvezuje uložiti sve svoje napore da:

- spasi brod, teret i druge interese na brodu,
- spriječi ili smanji štetu na okoliš pri spašavanju.

Osim toga prema *Međunarodnoj konvenciji o spašavanju* spašavatelj je dužan:

- obaviti operaciju spašavanja,
- voditi brigu da spriječi ili smanji štete na okolišu. [5]

Ugovorom o spašavanju već unaprijed se može predvidjeti nagrada za spašavanje ili način za njeno određivanje, ali u praksi se nagrada rijetko dogovara unaprijed. U najnovijim verzijama LOF obrasca uopće se ne nalazi rubrika za upisivanje visine nagrade, već se predviđaju kriteriji pomoću kojih će se nagrada odrediti i tijelo koje će o tome donijeti odluku. [5]

Dvije su osnovne metode koje se mogu upotrijebiti pri sklapanju ugovora o spašavanju. Prema prvoj metodi može se ugovoriti da će nagradu nakon spašavanja odrediti sud ili arbitar. Takav ugovor redovito se sklapa po načelu bez uspjeha - nema nagrade (eng. *No cure - no pay*). Druga metoda sklapanja ugovora se temelji na procjeni potrebnih radova za spašavanje. Na taj način se spašavatelj obvezuje obaviti točno predviđene radove za unaprijed određenu svotu (lump sum) ili se ugovara naknada po danima (eng. *daily rate*). Koja će se od te dvije metode ugovaranja primijeniti u određenoj situaciji isključivo ovisi o stupnju opasnosti, alternativnim potencijalnim spašavateljima, sredstvima za spašavanje i dr. Kada bi odgađanjem akcije spašavanja moglo doći do ugrožavanja stanja imovine u opasnosti, prva metoda se pokazala boljom jer uklanja potrebu da se detalji ugovora, a pogotovo visina nagrade za spašavanje, dogovaraju u

nepovoljnim uvjetima - na mjestu same nezgode. Sklapanje ugovora o spašavanju nije uvjet za pravo na nagradu za spašavanje. To pravo se temelji na samom zakonu, uz uvjet da je spašavanje imalo koristan rezultat, ne ovisi o sklapanju ugovora o spašavanju ili o tome da li je riječ o obveznom ili dobrovoljnom spašavanju. U takvom se slučaju visina nagrade za spašavanje regulira prema odredbama *Zakonika* ili *Konvencije*. [5]

Odredbe koje nalaže *Konvencija* ili *Zakonik* obično su dispozitivne pravne naravi (lat. *ius dispositivum*). Stranke mogu po svojem nahođenju primijeniti ili ne primijeniti pojedina pitanja predviđena *Konvencijom* ili *Zakonikom*. Izuzetak tome su obveze glede zaštite mora i morskog okoliša koje stranke ugovorom ne mogu izostaviti ili umanjiti. Osim zaštite morskog okoliša i mora, ne može se isključiti ni primjena odredaba *Zakonika* ili *Konvencije* o mogućnosti sudskog poništenja ili izmjene ugovora o spašavanju. [5]

5.1. STRANKE UGOVORA

Stranke ugovora o spašavanju su spašavatelj te vlasnik imovine u opasnosti. Po obrascu LOF te osobe se nazivaju: *Ugovaratelj* i *Vlasnik*. Također, stranka može biti i brodar (koji nije brodovlasnik), koji može sklopiti ugovor i u ime vlasnika druge imovine na brodu. Kada brodar sklapa ugovor u ime vlasnika druge imovine na brodu, on nastupa kao zakonski zastupnik tih interesa (eng. *agent of necessity*). Pravo na zastupanje vlasnika imovine u opasnosti temelji se na punomoći ili ovlaštenjima iz ugovora odnosno *Zakonika*. [5]

Za sklapanje ugovora o spašavanju ovlaštene su sljedeće osobe:

- zapovjednik broda u opasnosti i zapovjednik broda koji pruža pomoć,
- brodar broda u opasnosti i brodar broda koji pruža pomoć,
- vlasnici tereta za spašavanje svoga tereta,
- zapovjednik ili brodar broda u opasnosti u ime vlasnika druge imovine na brodu. [5]

Zapovjednik broda kao ovlaštenu zakonski zastupnik brodara ima pravo u ime brodara sklapati ugovore o spašavanju broda. Prema *Pomorskom zakoniku*, *Konvenciji* te LOF obrascu, zapovjednik ili brodar broda u opasnosti su ovlaštenu sklopiti ugovor o spašavanju i u ime vlasnika druge imovine na brodu. Zapovjednik broda tada postaje zakonski zastupnik tih interesa. Potpisom ugovora zapovjednik se obvezuje za svaki od

interesa posebno. Ovakvo rješenje je logično, budući da u uvjetima neposredne opasnosti za brod i teret najčešće nije moguće pronaći ovlaštenike tereta i od njih dobiti potrebnu punomoć za potpisivanje ugovora. [5]

Na zahtjev stranke ugovora o spašavanju, *Konvencija* i *Pomorski zakonik* određuju da se ugovor može poništiti, izmijeniti u cijelosti ili izmijeniti samo pojedine njegove dijelove ako je:

- ugovor sklopljen pod nedozvoljenim utjecajem ili pod utjecajem opasnosti pa njegovi uvjeti nisu pravilni;
- stranka na sklapanje ugovora nagovorena prijevarom ili namjernim prikrivanjem činjenica;
- ugovorena nagrada u usporedbi s učinjenom uslugom pretjerano visoka ili pretjerano niska i tada će sud odrediti nagradu primjenom propisanih kriterija. [5]

5.2. OBLIK UGOVORA O SPAŠAVANJU

Ugovor o spašavanju je neformalan pravni posao te se ne traži određen oblik za njegovu pravovaljanost. Nije potrebno da ugovor bude sklopljen u pisanom obliku, može se sklopiti i usmeno, telefonom, radio vezom i dr. Stranke mogu ugovoriti da će ugovor biti valjan samo ako bude sastavljen u određenom obliku, no u praksi se ugovori sklapaju redovito u pisanom obliku. Pri tome se obično koristi neki od obrazaca, poput LOF-a. U prilog sklapanju ugovora u pisanom obliku ide brzina sklapanja i pravna sigurnost, jer je sadržaj ugovora strankama unaprijed poznat. [2]

U poznatom slučaju nasukanja broda *Amoco Cadiz*, spašavatelj i vlasnik broda dugo su pregovarali oko uvjeta spašavanja, da bi na kraju spašavatelj ostao praznih ruku po pitanju nagrade za spašavanje, a tijekom postupka čak se povela i rasprava o njegovoj odgovornosti. Danas se ugovor o spašavanju, primjerice LOF, potpisuje izrazito brzo, dovoljno je nekoliko telefonskih/telefaks/internet poziva/razmjena informacija, između zainteresiranih strana (vlasnik broda u nevolji, brodar, zapovjednik broda, predstavnik spašavatelja, centar za koordinaciju *Međunarodne udruge spašavatelja*), te je LOF potpisan, a sama cijena usluge određuje se naknadno, ovisno o trajanju i ishodu akcije spašavanja, pri čemu arbitraža u Londonu garantira pravedan ishod mogućih nesuglasica između stranaka. Navedeno vrijedi za profesionalne spašavatelje, ali i za bilo koji brod koji

se nađe dovoljno blizu da ponudi pomoć, te nema razloga da i takav brod ne ponudi standardni obrazac za spašavanje. Ipak, ovisno o stupnju opasnosti, veličini broda u nevolji, te potrebnoj razini iskustva i znanja o spašavanju, u određenim situacijama usluga profesionalnih spašavatelja postaje *sine qua non* (neophodna). [2] [5]

5.3. LLOYD'S OPEN FORM

Lloydov standardni obrazac ugovora o spašavanju (eng. *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* - skraćeno *Lloyd's Open Form - LOF*) najznačajnije je autonomno pravno vrelo pomorskog instituta spašavanja. U ugovorima s međunarodnim obilježjem koristi se kao standardizirani ugovor koji se u svjetskoj praksi spašavanja imovine najviše primjenjuje.

5.3.1. Povijesni razvoj obrasca LOF

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 i Crnog mora. To je dovelo do uvođenja potpuno novog sustava koji dopušta Lloydovu odboru ili arbitru (imenovanom od Lloydova odbora) da prilagodi novčane iznose koje su stranke dogovorile za pružene usluge spašavanja, kada bi takvi iznosi bili neproporcionalni izvršenim uslugama spašavanja. Tako 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. [8]

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 u slučaju kada su se stranke sporile oko visine nagrade, nakon obavljenih usluga spašavanja). [8]

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 izmjene koje su vršene 1924., 1926., 1950., 1953., 1967., 1972., 1980., 1990., 1995., 2000. i 2011. godine pokazuju dugotrajnost i uspješnost njegove primjene koja leži u njegovoj fleksibilnosti da odgovori izazovima suvremenog brodarstva. [8]

Verziju obrasca LOF 1980 možemo označiti kao važnu etapu u njegovu povijesnom razvoju. Devet godina prije donošenja nove *Konvencije o spašavanju*, koja potiče spašavatelje da sprječavaju onečišćenje morskog okoliša, obrascem LOF 1980 uveden je *safety net* sustav s istim ciljem boljeg poticanja spašavatelja da zaštiti morski okoliš. Na temelju svježeg iskustva iz nezgode broda *Amoco Cadiz* 1978. godine, obrascem LOF 1980 prvi se put u pravo spašavanja radi zaštite morskog okoliša uvodi u stanovitoj mjeri izuzetak od općeprihvaćenog 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. 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. [8]

Uvođenjem *safety neta* i revizijom obrasca LOF 1980. godine, ubrzalo se donošenje 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 s 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. [8]

Pet godina nakon uvođenja novih promjena u LOF 1990, LOF je opet revidiran. Posljednja redakcija LOF-a je iz 2011. godine. No ipak ono što je ostalo dominantno u svim verzijama obrasca LOF je načelo *no cure - no pay*. U međuvremenu je LOF naišao na široku primjenu u svijetu (podaci Međunarodnog udruženja spašavatelja (ISU) pokazuju da je u proteklih tridesetak godina na temelju obrasca LOF obavljeno više od polovine svih akcija spašavanja), čemu je najviše pridonijela sigurnost koju pruža strankama, ustaljeni

kriteriji i ugled koji u pomorskom svijetu uživa Lloydova arbitraža koja se ugovara LOF obrascem. [8]

5.3.2. Obrazac LOF 1995

Osnovni razlog za izdavanje obrasca LOF 1995 proizlazi iz činjenice što je Velika Britanija ratificirala *Konvenciju o spašavanju* iz 1989. godine i tekst *Konvencije* unijela u svoj *Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act*, pa je valjalo uz stanovite dopune teksta čitav obrazac uskladiti s novim engleskim pravom spašavanja - zapravo *Konvencijom o spašavanju* iz 1989. godine. Na taj se način na čitav ugovor o spašavanju primjenjuju odredbe *Konvencije*, a ne samo one konvencijske odredbe koje su tekstualno uvrštene u sam obrazac, kao što je to bio slučaj s obrascem LOF 90. [4]

Revizijom iz 1995. godine obrazac LOF je tekstualno poboljšan i nadopunjen novim odredbama. Međutim, te promjene nisu značajnije izmijenile prijašnji sadržaj tog obrasca, njegova temeljna karakteristika, kao i njegovih prethodnih verzija, je i dalje da bez korisnog rezultata nema ni prava na nagradu za spašavanje - *no cure no pay*. Osim toga, taj obrazac karakteriziraju i sljedeće obilježja:

- Spašavatelj se ugovorom obvezuje da će uložiti ne samo krajnje napore u spašavanju imovine u opasnosti nego istodobno nastojati spriječiti nastanak štete ili smanjiti štetu okolišu;
- Visinu nagrade za spašavanje utvrđuje arbitraža u Londonu na način predviđen ugovorom;
- Brodar broda u opasnosti i njegove osobe potpuno će surađivati sa spašavateljem. Spašavatelj ima pravo razborito se koristiti strojevima, uređajima, opremom i zalihama broda u opasnosti radi spašavanja bez plaćanja naknade;
- Poslije završene usluge spašavanja spašavatelj će obavijestiti Council of Lloyd's (Vijeće Lloyd'sa) o visini jamstva koje traži od svakog pojedinog interesa;
- Vlasnik broda u opasnosti dužan je uložiti sve svoje snage da dobije razmjerno jamstvo od vlasnika tereta prije predaje tereta;
- U slučaju da spašavanje nije dalo koristan rezultat, brodar broda u opasnosti dužan je spašavatelju pružiti jamstvo za njegovu posebnu naknadu;
- Spašavatelj ima pomorsko založno pravo (privilegij) na spašenoj imovini dok mu se ne pruži jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje. Bez suglasnosti spašavatelja zabranjeno je micanje spašene imovine iz mjesta gdje je spašavanje završeno;

- Jamstvo mora biti pruženo od osobe prihvatljive za spašavatelja ili osobe prihvatljive za Council of Lloyd's i sa sjedištem u UK:
- Nakon što je pruženo jamstvo, ili po zahtjevu stanaka, Vijeće će imenovati arbitra - pojedinca. Stranka nezadovoljna arbitražnom odlukom može Vijeću izjaviti žalbu. Tada Vijeće imenuje posebnog arbitra - za rješavanje žalbe. Njegova je odluka u arbitražnom postupku konačna;
- U obrazac LOF doslovno je preneseno više odredaba *Konvencije o spašavanju*, 1989. Naročito je značajno da su prenesene odredbe o kriterijima za određivanje nagrade za spašavanje i odredbe o pravu na posebnu naknadu;
- Potpisivanjem obrasca LOF stranke ugovaraju primjenu engleskog prava na ugovor i arbitražu. Stranke mogu ugovoriti i pravo neke druge države. [4]

5.3.3. Obrazac LOF 2000

LOF 2000, deseto je izdanje obrasca Lloyd's Open Form od njegovog utemeljenja, a ujedno i redakcija posljednjeg LOF 1995 obrasca. Dodatan poticaj koji su spašavatelji dobivali za zaštitu morskog okoliša s pomoću prava na *posebnu naknadu*, doživio je relativan neuspjeh, što je u praksi navelo 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*). Tako je obrascu LOF 2000 pridodana *SCOPIC klauzula*, kao 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. 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*. [8]

Na *SCOPIC klauzulu*, spašavatelji se mogu pozvati u bilo kojoj fazi spašavanja ako su ispunjeni određeni uvjeti, neovisno o tome prijeti li opasnost morskome okolišu ili ne. Ugovaranjem *SCOPIC klauzule* spašavatelj se osigurava da će u predviđenoj visini naplatiti naknadu od vlasnika broda ili njegova P.&I. kluba, a osim toga 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 prema *SCOPIC klauzuli* naknada se plaća samo ako je veća od nagrade za spašavanje. U slučaju

da je naknada manja, nagrada za spašavanje smanjuje se za 25% od razlike između nagrade za spašavanje i naknade određene prema *SCOPIC klauzuli*. [8]

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*. 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. [8]

5.3.4. Obrazac LOF 2011

U prvom desetljeću dvadesetog stoljeća, prihodi spašavatelja od pomorskih nezgoda na svjetskoj razini iznosili su nešto više od 100 milijuna USD godišnje. Ako se uspoređi 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. Iz tog primjera, vidljivo je da 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 postala je neizvjesna. U prilog toj tvrdnji idu različiti pokazatelji. 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, a rizik koji spašavatelji snose zbog njihove moguće odgovornosti za onečišćenja morskog okoliša pridonio je tom porastu troškova. Istovremeno je suvremena tehnologija umanjila rizik od neuspjeha, što je skupa s povećanom vrijednosti brodova i tereta kao predmeta spašavanja rezultiralo sniženjem nagrada, ako se one usporede s vrijednostima imovine koja se spašava. Sve navedeno je uzrokovalo da se u svijetu uoči 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 koji iz toga proizlaze su višestruki:

- osoblje i oprema potrebni za obavljanje usluga spašavanja mogu biti zauzeti u trenutku potrebe spašavanja;
- višenamjensko korištenje opremom smanjuje naknadu za spašavanje;
- redoviti prihodi od takvih usluga mogu odvratiti spašavatelja od poslova spašavanja.

[8]

Još jedan problem koji se javlja je veći broj profesionalnih spašavatelja od stvarnih potreba, što dovodi i do povećane uporabe nespasavateljske opreme pri izvođenju operacija spašavanja. Taj problem se javlja u trenutku kad veličina, dizajn i tehnologija modernih brodova koji plove svjetskim morima zahtijeva visokospecijaliziranu vještinu spašavanja.

[8]

Svi nabrojani problemi koji prate suvremeno pravo spašavanja pokazali su da postoje ozbiljni razlozi za novu reviziju obrasca LOF 2000, pa tako 9. svibnja 2011. godine na snagu stupa posljednja verzija LOF-ovog obrasca, poznata kao LOF 11. Baš kao i kod prethodnih verzija, načelo *no cure no pay* je i dalje glavno načelo ovog ugovora, i stoji istaknuto na naslovnoj stranici stranici LOF-a 11. Sadržaj LOF 11 obrasca čini devet praznih polja, dvanaest klauzula (*A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K i L*) i četiri važne obavijesti (eng. *Important Notices*). [8]

Prazna polja obrasca predviđena su za upisivanje određenih podataka, i to: naziv spašavatelja, imovina koja se spašava (s tim što se navodi da osobne stvari putnika, zapovjednika ili posade nisu uključene u tu imovinu), sporazumno mjesto koje se smatra sigurno, datum potpisivanja ugovora, mjesto potpisivanja ugovora, da li je *SCOPIC klauzula* uključena u ugovor ili nije, a ukoliko se nagrada ne bi plaćala u US dolarima, potrebno je navesti drugu valutu te potpis spašavatelja i zapovjednika broda. [3]

LOF 11 obrazac sadrži i dvanaest klauzula koje sadrže sljedeće pojedinosti:

- Klauzule *A (Contractors basic obligation)* i *B (Environmental protection)* sadrže odredbe o dužnosti spašavatelja. Prema tim odredbama spašavatelj je dužan uložiti najveće napore u spašavanju imovine, a pritom je istovremeno dužan spriječiti nastanak ili smanjiti štete za okoliš. Također, na strani spašavatelja predviđena je obveza dopreme broda na mjesto koje je određeno kao sigurno ili neko drugo sigurno mjesto koje su stranke odredile.

- Klauzula C (*SCOPIC Clause*) predviđa da se primjena *SCOPIC klauzule* ne podrazumijeva, već se njena primjena mora ugovoriti.
- Klauzula D (*Effect of other remedies*) ističe da usluga spašavanja mora biti pružena u skladu s načelom *no cure no pay* prema odredbama *Konvencije o spašavanju*.
- Klauzula E (*Prior services*) predviđa da će bilo kakva usluga, koju je pružio spašavatelj u cilju spašavanja pomorske imovine, prije ili do datuma potpisivanja ugovora, biti pokrivena ugovorom o spašavanju.
- Klauzula F (*Duties of the property owners*) predviđa, s jedne strane, dužnost za spašavatelja u smislu korištenja raspoloživih uređaja i opreme koja se nalazi na brodu u opasnosti, dok s druge strane, na strani zapovjednika broda u opasnosti i članova posade postoji dužnost davanja svih potrebnih informacija i dužnost suradnje sa spašavateljem u pogledu sigurnog mjesta.
- Klauzula G (*Rights of termination*) predviđa pravo na raskid ugovora od strane vlasnika pomorske imovine u slučaju da više ne postoje razumni izgledi pozitivnog rezultata koji vodi do nagrade za spašavanje u skladu s člancima 12. i/ili 13. *Konvencije o spašavanju*.
- Klauzula H (*Deemed performance*) ističe da je spašavatelj izvršio svoje usluge kada su brod i teret sigurni tj. u sigurnom stanju i kada su smješteni na sigurno mjesto (u sigurnu luku ili mjesto zakloništa) koje je u ugovoru navedeno ili drugo sigurno mjesto koje su stranke odredile u skladu sa spomenutom klauzulom A.
- Klauzule I (*Arbitration and the LSSA Clauses*) i J (*Governing Law*) sadrže odredbe prema kojima je arbitraža u Londonu nadležna za utvrđivanje nagrade za spašavanje i/ili posebnu naknadu, u skladu s *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (LSSA Clauses)* i *Lloyd's Procedural Rules*, koji čine dio ugovora o spašavanju. U vezi s tim klauzula J predviđa da je za odnose iz LOF 11 mjerodavno englesko pravo.
- U klauzuli K (*Scope of authority*) se jasno navodi da je zapovjednik broda zastupnik vlasnika broda ili tereta i obvezuje se na dužno izvršavanje ugovora.
- Posljednja klauzula L (*Inducements prohibited*) sadrži odredbu o zabranjenom ponašanju u smislu utjecaja (vršenja pritiska) na bilo koju ugovornu stranu, u smjeru nagovaranja na potpisivanje ugovora. [3]

Na kraju LOF 11 obrasca dane su četiri važne obavijesti (*Salvage security, Incorporated provisions, Awards i Notification to Lloyd's*) u kojima se navodi:

1. dužnost spašavatelja da sigurno poduzima akcije spašavanja;
2. inkorporiranost *LSSA klauzule* u ugovor,
3. dostupnost nagrade za spašavanje na web stranici Lloyd-a, kao i
4. dužnost spašavatelja da obavijesti Lloyd o akciji spašavanja u roku od 14 dana i proslijedi mu potpisan ugovor. [3]

6. NAGRADA ZA SPAŠAVANJE

Za svako spašavanje drugog broda ili imovine (npr. tereta, vozarine, bunkera i drugih stvari na brodu) koje je imalo koristan ishod spašavanja, spašavatelju pripada pravična nagrada koju zovemo nagrada za spašavanje. Svrha nagrade je da spašavatelju kompenzira troškove i štete kojima je bio izložen, ali i da mu plati za njegovo zalaganje, trud i postignuti uspjeh, odnosno da općenito stimulira potencijalne sudionike u akcijama spašavanja ljudi i imovine. Osnovni uvjeti za dobivanje nagrade kao i apsolutna granica, utvrđeni su *Konvencijom o spašavanju*.

Uspjeh u spašavanju je konstitutivan element spašavanja. Ako spašavanje nije imalo koristan rezultat, ne postoji ni pravo na nagradu osim ako nije izričito drukčije ugovoreno. Prema odredbama *Konvencije o spašavanju*, spašavatelj ima pravo na nagradu kod spašavanja koja su imala koristan rezultat, dok u slučaju neuspjelog spašavanja ne postoji obveza plaćanja nagrade, osim ako nije drukčije predviđeno. Pravo na nagradu se ostvaruje bez obzira je li bio sklopljen ugovor o spašavanju ili nije i o kakvoj vrsti spašavanja je riječ. Spašavatelj ima pravo na nagradu i kada nema korisnog rezultata, a kada je za nastalu štetu kriv brod u opasnosti. Neovisno o iznesenim načelima prava spašavanja, stranke uvijek mogu ugovoriti nagradu bez obzira na rezultat (npr. spašavanje nasukanog broda). Prema *Konvenciji*, vlasnici spašene imovine dužni su platiti nagradu za spašavanje, s time što *Konvencija* daje mogućnost državama ugovornicama da u svom nacionalnom zakonodavstvu mogu odrediti da isplatu nagrade izvrši jedna od zainteresiranih strana s pravom na regres prema ostalima, razmjerno njihovim udjelima. [3]
[5]

Od općeg načela o pravu na nagradu postoje i neki izuzeci. Naprimjer, nagrada ne pripada za osobne stvari zapovjednika, posade i putnika namijenjene dnevnoj upotrebi, te ako je šteta koju je spašavatelj svojom krivnjom učinio imovini u opasnosti veća od vrijednosti spašenih stvari. Nagrada za spašavanje spada u privilegirane tražbine i zaštićena je međunarodnim pravom. Pravo na nagradu se može ostvariti i putem suda. Spašavatelj ima pomorsko založno pravo na spašenu imovinu sve dok mu se ne plati nagrada ili pruži odgovarajuće jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje. [5]

Za razliku od spašavanja imovine, za spašavanje osoba ne duguje se nikakva nagrada. To je načelo davno utemeljenog pravila o obveznom spašavanju ljudskih života i pružanju pomoći ljudima na moru. Izuzetak je od ovog pravila kada je u akciji spašavanja sudjelovalo više spašavatelja, od kojih su neki spasili samo osobe, a drugi brod ili neku drugu imovinu. Tada spašavatelju koji je spasio samo osobe također pripada pravičan dio nagrade koja je priznata drugom spašavatelju za spašavanje imovine ili naknade za sprječavanje ili smanjenje štete morskom okolišu. [5]

Što se tiče načela da samo koristan rezultat daje pravo na nagradu, za njega također postoji izuzetak; u ograničenom opsegu priznaje se pravo spašavatelja na posebnu naknadu kada je sudjelovao u sprječavanju onečišćenja okoliša.

Nagrada za spašavanje pripada spašavatelju. Kada vlasnik broda ili brodar koji je pružio uslugu spašavanja nisu ista osoba, onda se onaj od njih koji je obavio spašavanje može javiti zasebno. U slučaju kada je spašavanje obavljeno zakupljenim brodom dok traje ugovor o zakupu broda, nagrada za spašavanje pripada zakupoprimalcu odnosno brodaru, a ne vlasniku broda. Pravo na nagradu ima i peljar koji je izvan svojih redovnih dužnosti pripomogao spašavanju broda. Ako je spašavanje obavio svojim brodom, onda peljar ima položaj spašavatelja te pravo na nagradu kao i svaka druga osoba. Osim njega dio nagrade pripada i posadi broda. [5]

Raspodjela nagrade između vlasnika, zapovjednika i drugih osoba na brodu koji je obavio spašavanje određuje se ovisno o pravilima države čiju zastavu brod vije, a sve to prema *Konvenciji o spašavanju*. Posada ima pravo samo na dio *čiste* nagrade. Čista nagrada je svota nagrade za spašavanje koja preostane kada se odbije šteta pričinjena brodu spašavatelja, a koje je nanesena tijekom spašavanja te troškovi uzrokovani spašavanjem. Spašavatelj se ne može odreći dijela nagrade koji čini udio članova posade u toj nagradi bez pristanka članova posade broda spašavatelja. [5]

Ako dođe do situacije da brodar spašavatelj nije u roku jedne godine od dana kada je spašavanje okončano podnio tužbu za isplatu nagrade za spašavanje, svaki član posade broda koji je obavio spašavanje ima pravo tužbom prema brodaru spašenog broda ili prema vlasniku druge spašene imovine, potraživati nagradu za spašavanje u visini svoga udjela u toj nagradi. [5]

6.1. NAČELO *NO CURE NO PAY*

Načelo o korisnom rezultatu karakteristično je obilježje spašavanja na moru. Izražava se obično engleskom frazom *no cure - no pay*, što u prijevodu znači da bez korisnog rezultata nema prava na nagradu za spašavanje. Koristan rezultat je dakle osnovni uvjet, a vrijednost spašene imovine je krajnja granica nagrade. To načelo istodobno maksimalno angažira spašavatelja te njegove napore, sredstva vještinu i odgovornost u akciji spašavanja, jer on snosi sav rizik neuspjeha. U slučaju da izostane koristan rezultat spašavanja, nema ni nagrade. Od uvjeta da bez korisnog rezultata nema prava na nagradu za spašavanje, odstupa se samo u dva slučaja, kada stranke tako ugovore i kada je koristan rezultat izostao krivnjom samog spašavanog. Osim u tim slučajima i kod obrasca LOF 1980 dolazi do odstupanja od općeprihvaćenog načela da bez korisnog rezultata ne postoji ni pravo na nagradu i to putem nagrađivanja preko *safety net* sustava koji je u pravu spašavanja, a s ciljem zaštite okoliša uveo taj izuzetak. Prema tom sustavu spašavatelj je imao pravo na nagradu i kad spašavanje nije imalo koristan rezultat. Ono što je uobičajeno kod *no cure - no pay* načela je da pri sklapanju ugovora o spašavanju moguće je ugovoriti da će nagradu nakon spašavanja odrediti sud ili arbitar. U situacijama kod kojih je uspjeh u spašavanju gotovo zagaraniran (npr. kod tegljenja broda nesposobnog za manevar), mnogi zapovjednici inzistiraju na ugovoru o tegljenju ili ugovoru o djelu ili zakupu opreme, te odbijaju ugovor tipa *no cure no pay*, ali time u krajnjem ishodu ne postižu mnogo. Razlog tome je što će odnos na sudu ili arbitraži dobiti onu kvalifikaciju koju zaslužuje prema svim okolnostima, a nagrada za spašavanje će biti utvrđena na osnovi izloženih kriterija. [12]

No cure - no pay pravilo ključno je i kod određenog tipa osiguranja. Nagrade za spašavanje osigurane su standardnim osiguranjem broda, primjerice, *Institute Hull Clauses* te *Institute Cargo Clauses*. Naravno, svoj doprinos daju i P.&I. klubovi, pogotovo kada se u obzir uzme i zaštita morskog okoliša. Upravo u ovakvom obliku osiguranja jedna od ključnih pretpostavki jest okolnost da je spašavanje dalo koristan rezultat. [2]

6.2. KRITERIJI ZA ODREĐIVANJE VISINE NAGRADE

Utvrđivanje visine nagrade za spašavanje jedno je od najznačajnijih pitanja. Nagrada za spašavanje treba biti pravična, treba postojati razmjernost između uspjeha u spašavanju i priznate nagrade. Prema članku 13. *Konvencije o spašavanju* visina nagrade

za spašavanje 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 moguće je ugovoriti, a u tom slučaju spašavatelj ima pravo na nagradu u ugovorenoj visini. Ako nagrada za spašavanje nije ugovorena stranke imaju pravo sporazumno ugovoriti njezinu visinu ili prepustiti to pitanje na rješavanje arbitraži, a u suprotnom će o visini nagrade odlučivati redovni sud primjenom propisanih kriterija. [5]

Konvencijom o spašavanju i Pomorskim zakonikom propisani su posebni kriteriji pomoću kojih će sud ili arbitražna utvrđivati visinu nagrade za spašavanje. Ti kriteriji primjenjuju se samo kada nije sklopljen ugovor o spašavanju (jer tada nije ugovorena nagrada) ili kada je ugovor sklopljen ali nije ugovorena visina nagrade. To su:

- vrijednost spašenog broda i druge imovine;
- vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete za morski okoliš;
- stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao;
- priroda i stupanj opasnosti;
- vještina i naponi spašavatelja u spašavanju osoba, broda i druge imovine;
- utrošeno vrijeme, troškovi i gubici spašavatelja;
- rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili spašavatelj ili njegova oprema;
- brzina kojom je usluga pružena;
- dostupnost i upotreba brodova i druge opreme namijenjene operacijama spašavanja;
- stanje pripravnosti i efikasnost opreme spašavatelja i njena vrijednost. [5]

Konvencija o spašavanju predviđa i negativne kriterije koji, kada postoje, utječu na smanjenje ili dovode do potpunog gubitka nagrade. Spašavatelj može u cijelosti ili djelomično biti lišen nagrade u sljedećim slučajima:

- ako je svojom krivnjom izazvao spašavanje ili je svojom nepažnjom otežao spašavanje,
- kada je spašavatelj pri spašavanju izvršio krađu, utaju ili prijevarnu radnju
- ukoliko se upustio u spašavanje usprkos izričite i razborite zabrane zapovjednika, vlasnika broda ili brodarka spašavanog broda. [3]

Osim u prethodno navedenim slučajima, obveza plaćanja ne postoji ni kada pružene usluge ne prelaze ono što se razborito može držati dužnim ispunjenjem ugovora koji je bio sklopljen prije nego što se opasnost pojavila. [3]

Spašavatelj je dužan, u odnosu prema vlasniku broda ili drugoj imovini u opasnosti 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. [8]

Napretkom suvremene tehnologije umanjen je rizik od neuspjeha, pa su zbog toga tradicionalni kriteriji za određivanje nagrada za spašavanje izmijenjeni, a što je 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. [8]

6.3. PRAVO SPAŠAVATELJA NA POSEBNU NAKNADU

Radi poticanja spašavatelja da pri spašavanju sudjeluje u zaštiti morskog okoliša, člankom 14. *Konvencije o spašavanju* uvodi se novi režim posebnih naknada (eng. *special compensation*) na koju spašavatelj ima pravo i pored toga što akcija spašavanja nije dovela do korisnog rezultata. Na taj način dolazi do odstupanja od načela *no cure- no pay*, kojim se reguliralo pravo na nagradu za spašavanje, što putem prve *Međunarodne konvencije o spašavanju*, što kroz običajno pravo spašavanja.

Nakon što je potonuće tankera *Atlantic Empress* (1979. sudario se s brodom *Aegean Captain* pri čemu je u more iscurilo 257.000 tona nafte) usprkos izrazito korisnom radu spašavatelja u sprječavanju zagađenja, dovelo do gubitka nagrade za spašavanje, te nakon što je bombardiranje tankera *Torrey Canyon* (nasukao se na grebenu *Seven Stones* na zapadnom ulazu u *English Channel*, te je iz njega iscurilo otprilike 119.000 tona nafte) rezultiralo njegovim uništenjem i te samim time još jednim gubitkom prava na nagradu za spašavanje, profesionalni spašavatelji našli su se pred velikom dilemom. Spašavatelji više

nisu bili voljni, uz opasnost gubitka potencijalne zarade pristupiti akciji spašavanja brodova, ako su izgledi za spašavanjem barem dijela imovine bili izrazito mali. [2]

Profesionalna spašavateljska industrija vrlo bi vjerojatno pronašla način kako generirati profit u srodnim djelatnostima, no obalne države nisu nikako bile spremne odrediti usluge profesionalnih spašavatelja u situacijama kada teška brodska havarija prijete ozbiljnom zagađenju obale i podmorja. Zbog tog problema, spašavateljima je bilo potrebno dati određeni poticaj za akciju spašavanja tankera koja ne dovede do bilo kakvog pozitivnog rezultata, u obliku otplate određenog dijela troškova za poduzimanje akcije spašavanja i u situacijama kada su izgledi za uspjeh spašavanja mali, no i dalje ima smisla pokušati doprinijeti zaštiti morskog okoliša. Prvi su se u tome iskazali Lloydovi osiguratelji i P.&I. klubovi, koji su putem LOF 1980 davali određene poticaje i kada spašavanje nije dalo korisni rezultat. Međutim, korak dalje otišla je *Konvencija o spašavanju*, uvođenjem posebne naknade koja u slučaju kada akcijom spašavanja nije spriječena ili smanjena šteta na okolišu omogućava pravo na posebnu naknadu u visini stvarno učinjenih troškova, a u suprotnom kada je akcijom spašavanja potpuno ili djelomično spriječena ili smanjena šteta na morskom okolišu omogućava povećanje stvarnih troškova za 30% odnosno u iznimnim slučajevima, do 100% više od visine troškova koje je imao spašavatelj. Tako uređena posebna naknada biva dodijeljena samo u slučajevima kada njen iznos ne prelazi iznos klasične nagrade za spašavanje. Osim toga kumulativno moraju biti ispunjene pretpostavke da je spašavani brod ili njegov teret bio opasan za morski okoliš, te da spašavatelj nije ostvario pravo na nagradu za spašavanje primjenom propisanih kriterija iz članka 13. Posebnu naknadu duguje vlasnik spašavanog broda, u praksi je to P.&I. klub u koji je taj brod učlanjen. Spašavatelj također može u cijelosti ili dijelom biti lišen prava na posebnu naknadu ako je uslijed nepažnje propustio spriječiti ili smanjiti štetu na okolišu. [2]

Iako je posebna naknada značila velik napredak i doprinos u pokušaju sprječavanja onečišćenja morskog okoliša, pokazalo se da u praksi to ipak nije dostatan poticaj. Više kritičkih primjedbi upućeno je na račun jasnoće i provedivosti u praksi konvencijskih odredbi o posebnoj naknadi. To se pokazalo nakon donošenja presude Doma lordova u predmetu *The Nagasaki Spirit* koja je trebala dati smjernice nižim 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. [2]

6.4. SCOPIC KLAUZULA

Relativan neuspjeh koji je doživjela posebna naknada u namjeri da dodatno stimulira spašavatelje za zaštitu morskog okoliša, naveo je zainteresirane gospodarstvenike među kojima posebno profesionalne spašavatelje i P.&I. klubove da izrade i ponude novu ugovornu klauzulu *Special Compensation Protection and Indemnity Clause (SCOPIC)*, koja će uz poseban tarifni sustav regulirati dodjelu posebne naknade, te pružiti spašavateljima veću sigurnost da će ostvariti odgovarajuću naknadu. *SCOPIC klauzula* nalazi se u dodatku LOF 2000, te se ona uz njega po slobodnoj volji ugovara. Klauzula omogućava spašavatelju da nadoknadi troškove osoblja i opreme koje je koristio u operaciji spašavanja. Osnovna joj je karakteristika da sadrži cjenik za angažiranje brodova, osoba i opreme, što znači da se posebna naknada određuje prema unaprijed određenim i ugovorenim kriterijima. Time se iz primjene isključuje članak 14. *Konvencije iz 1989.* Ugovaranjem *SCOPIC klauzule* spašavatelj se osigurava da će u predviđenoj visini naplatiti naknadu od vlasnika broda odnosno njegova P.&I. kluba. Za tu naknadu spašavatelj može tražiti i jamstvo koje daje P.&I. klub u koji je brod učlanjen. Kada se spašavatelj pozove na klauzulu, mora o tome pisano obavijestiti brodovlasnika. Pozvati se može u bilo kojoj fazi spašavanja (ako su ispunjeni određeni uvjeti) i neovisno o tome prijeti li opasnost morskog okolišu ili ne. Neovisno o ugovaranju primjene *SCOPIC klauzule*, nagrada za spašavanje određuje se prema kriterijima za utvrđivanje iz čl. 13. *Konvencije*, a *SCOPIC* naknada plaća se samo ako je veća od nagrade za spašavanje. Ako je naknada manja spašavatelj pristaje na smanjenje od 25% od razlike između nagrade za spašavanje i naknade prema *SCOPIC klauzuli*. Spašavatelj ima pravo odustati od akcije spašavanja ako iznosi koje treba snositi prelaze vrijednost imovine koja se može spasiti i svih iznosa na koje bi imao pravo prema *SCOPIC klauzuli*. [2] [5]

7. ZAKLJUČAK

Plovidba morem, sa svim mogućim rizicima i izazovima koji se iza nje kriju, odavno je uvjetovala nastanak jednog specifičnog pravnog instituta – spašavanja, kroz koji se, po tko zna koji put, odražava ljudska solidarnost i spremnost na pomoć. Na prve tragove ovog instituta nalazimo još u zbirci pomorskopравnih propisa otoka Rodosa *Nomos Rodion Nautikos* iz VIII stoljeća. Institut spašavanja, kao jedan od najstarijih instituta pomorskog prava, nije izgubio na svom značaju sve do današnjih dana. Naprotiv, stalno se osuvremenjivao i nadograđivao, tako da se pored spašavanja pomorske imovine ovaj institut proširio i na zaštitu i očuvanje morskog okoliša

Činjenica je da sadašnji sustav nagrađivanja ne zadovoljava i dovoljno ne potiče spašavatelje u zaštiti morskog okoliša jer uz postojanje posebne naknade i *SCOPIC klauzule*, spašavatelju ipak, kao stalan izvor prihoda, ostaje jedino nagrada za spašavanje koja je tradicionalno ograničena vrijednošću spašene imovine. Zbog toga je pohvalno stalno zalaganje i upozoravanje Međunarodnog udruženja spašavatelja (ISU) koje je pokrenulo inicijativu i dalo prijedloge za izmjenu *Konvencije o spašavanju* u pravcu preciziranja određenih pojmova i definiranja, koja se čini prihvatljivom.

Osnovna načela spašavanja na moru ustanovljena su upravo *Konvencijom o spašavanju*. *Konvencija* ostaje pri tradicionalnom načelu *no cure no pay* – bez korisnog rezultata nema ni nagrade, s tim što postoje određena odstupanja od uvjeta korisnog rezultata u okviru odredbi o posebnoj naknadi. Posebna naknada uvedena je s namjerom da se spašavatelji potaknu i nagrade za uložene napore u sprječavanju ili smanjenju šteta počinjenih morskog okolišu i onda kada izostane uspjeh u spašavanju, odnosno kada su izgledi za takav uspjeh jako mali. Iako je *Konvencija o spašavanju* unijela značajne novine i svakako donekle poboljšala položaj spašavatelja, praksa je potvrdila da konvencijska rješenja nisu dovoljno poticajna, a pogotovo kod zaštite morskog okoliša koja je gotovo neizbježni pratilac svake akcije spašavanja. Zbog toga je potrebno da dođe do već spomenute izmjene *Konvencije o spašavanju* gdje je osnovni prijedlog uvođenje ekološke nagrade. Međutim nesporno je da izmjena *Konvencije o spašavanju* nije nimalo lak niti jednostavan posao, pogotovo ako se ima u vidu da se kroz primjenu LOF obrasca, koji sadrži odredbe o nagradi, ovo pitanje može uspješno riješiti.

Hrvatsko pravo spašavanja odlično odgovara modernim izazovima prava spašavanja. *Pomorski zakonik* uspješno je usvojio važeće međunarodne norme, te služi kao primjer ostalim obalnim državama. Domaća spašavateljska industrija do sada je uspješno odgovarala potrebama zaštite i spašavanja na moru. Hrvatsko društvo za pomorsko pravo aktivni je sudionik međunarodnih susreta u svezi prava spašavanja, te prati i izvještava domaću javnost o svim relevantnim novinama koje praksa i međunarodna regulativa donose.

LITERATURA

- [1] Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005.
- [2] Marinović, Z.; Mudrić, M.: *Moderni izazovi prava spašavanja i zaštita Jadrana*, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb
- [3] Nikčević Grdinić, J.: *Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru*, PPP, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.
- [4] Pavić, D.: *Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995) (Predgovor)*, PPP god. 39 (1997) 153-154, 134-135.
- [5] Pavić, D.: *Pomorske havarije i osiguranje*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
- [6] Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
- [7] Petrinović, R.; Plančić, B.: *Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija*, PPP god. 46 (2007), 161, str. 123-144.
- [8] Petrinović, R.; Plančić, B.; Mandić, N.: *Revizija Lloyd's open form (LOF 2010) – učinkovitija zaštita morskog okoliša*, *Naše more*, god. 56, br. 1-2, Dubrovnik, 2009.
- [9] Pezelj, V.: *Pomorske Havarije u dalmatinskom statutarnom pravu*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 43, 1/2006, str. 83-104.
- [10] *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 17/19.
- [11] Stanković, P.: *Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru*, *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, Vol. 31, br. 122/124, Zagreb, 1989., str. 291-300.
- [12] Stanković, P.: *Pomorske havarije*, Zagreb, 1988.