

Moderni izazovi prava spašavanja i zaštita Jadrana

PIŠU: Zrinka Marinović, dipl. iur., / e-mail: zrile55@gmail.com

Mišo Mudrić, dipl. iur., / Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu / e-mail: mmudric@pravo.hr

SAŽETAK

U radu se daje osnovni prikaz i usporedba međunarodnih i hrvatskih pravnih normi relevantnih za pravo spašavanja. Obrađuju se pojam, izvori i oblici spašavanja, nagrada za spašavanje, te osiguranje spašavanja. Kod nagrade za spašavanje pojašnjava se geneza različitih modaliteta naknade za poduzimanje djelatnosti spašavanja, neovisno o ishodu same akcije spašavanja. Posebno se obrađuju teme odgovornosti spašavatelja za počinjenu štetu, mjesta zakloništa, te prijedlog Međunarodne udruge spašavatelja o ustanovljavanju nove vrste nagrade za spašavanje, tzv. Ekološke nagrade za spašavanje. Pritom se navode interesantni primjeri iz prakse, te utjecaj koji su ti i slični slučajevi izvršili na međunarodno pravo spašavanja.

Ključne riječi: pravo spašavanja, ekološka nagrada, mjesta zakloništa, odgovornost spašavatelja

ABSTRACT

The Paper delivers a basic overview and comparison of international and Croatian legal norms relevant for the Law of Salvage. The following legal salvage institutes are reviewed: Concept of Salvage, Sources of Salvage Law, Forms of Salvage, Salvage Award(s), and Salvage Insurance. Within the framework of the Salvage Award, a genesis of different methods of salvage remuneration is explored, regardless of the outcome of salvage operation. A special consideration is devoted to the issues of salvor's liability, ports of refuge, and the International Salvage Union's proposal for a constitution of a separate Environmental Salvage Award. Simultaneously, a number of legal cases are cited, in order to determine the scope of influence that the practice holds over the creation of international legal salvage norms.

Key Words: Law of Salvage, Environmental Salvage Award, Ports of Refuge, Salvor's Liability

UVOD

Ovaj sažeti prikaz osnovnih kontura međunarodnog i hrvatskog prava spašavanja nastojati će u kratkim crtama odrediti osnovne postavke hrvatskog sustava zaštite života i imovine na moru, imajući na umu međunarodno utvrđena pravila, njihovu provedbu kroz Pomorski zakonik, ali i trendove koji se pojavljuju na međunarodnoj spašavateljskoj sceni. Pritom ćemo nastojati osvrnuti se na interesantne primjere/slučajeve iz prakse, koji ukazuju na svrsishodnost i nužnost određenih pravnih instituta prava na spašavanje, ali također, pri čemu ćemo posebno uputiti nauočene nedostatke koje međunarodna sudska praksa uspješno ili neuspješno rješava. Posebno ćemo se dotaknuti Pravilnika o mjestima zakloništa, pitanja odgovornosti spašavatelja, te pokušaja uspostavljanja instituta Ekološke nagrade za spašavatelje.

Iako rad za cilj ima predočiti osnovne pravne norme i institute, te institucije relevantne za provođenje traganja i spašavanja na moru, kao što je naprijed rečeno, odlučili smo iz same prakse odabrati te ukrato opisati nekoliko interesantnih pravnih sporova, koji su izvršili znatan utjecaj na daljni razvoj prava o spašavanju.

Slučajevi Tojo Maru, Amoco Cadiz te Turtle, svaki na svoj način dotiču se pitanja odgovornosti spašavatelja za štetu, te daju na razmišljanje kako bi postupio naš zakonodavac u slučaju pojavljivanja takvog incidenta, što je uvijek moguće, imajući primjerice na umu nedavno potonuće brodice na rijeci Savi u Zagrebu. Naš zakonodavac i pravosuđe moraju biti upoznati sa pravnim instrumentima na raspolaganju u slučaju teže havarije na Jadranu, gdje spašavateljevo djelovanje nije ispunilo očekivanje profesionalnog djelovanja sa dužnom pažnjom.

Slučaj UND Adriyatik svjedoči dobroj provedbi Nacionalnog plana za traganje i spašavanje, i uspješnoj reakciji Središnjice te domaćih i stranih spašavateljskih i povezanih firmi. No, moramo konstatirati kako smo imali sreću što (do sada) nije došlo do ozbiljnije nesreće, jer vrlo često napor i vještina profesionalnih spašavatelja nisu dovoljni da se otklone sve štetne posljedice. U skladu s time, Republika Hrvatska je usvojila Pravilnik o mjestima zakloništa, koja se imaju upotrebljavati samo u najtežim situacijama, u svrhu izbjegavanja većeg zagađenja morskog okoliša. Možemo biti zadovoljni što smo takvu vrstu političke odluke usvojili u domaćem pravnom poretu prije nastupa kakve štetne posljedice, što je čest slučaj kod "osjetljivih" međunarodnih i regionalnih

regulativa, pogotovo kada se od obalnih država očekuje financijski doprinos ili uspostavljanje imovinskopravne odgovornosti, gdje "javni prag tolerancije" nije spreman podržati politiku koja podržava izvlačenje dodatnog novca iz državnog proračuna. Da je kojim slučajem španjolska Vlada usvojila sličnu mjeru prije potonuća taknera Prestige, možda ne bi sada bezuspješno tražila naknadu pretrpljenih troškova od klasifikacijskog društva ABS po američkim sudovima.

Rezultat presude u predmetu Nagasaki Spirit svjedoči snazi i organiziranosti Međunarodne udruge spašavatelja, koja je reagirala uvođenjem SCOPIC klauzule, te trenutačno uporno lobira za prihvaćanjem koncepta Ekološke nagrade za spašavanje. Upravo takvo djelovanje Međunarodne udruge spašavatelja jasno iscrta obrise razvoja međunarodnog ali i nacionalnog prava spašavanja, koje prepušta praksi da povede inicijativu (odličan primjer za to je razvoj LOF obrasca), te zatim, u praksi prihvaćena rješenja, kodificira.

Kako bismo u potpunosti mogli razumjeti navedenu pravnu problematiku koju nameće praksa, treba pažljivo raščlaniti važeće međunarodno i domaće zakonodavno uređenje prava spašavanja. Prije svega, valja pažljivo rastumačiti pojam spašavanja.

POJAM SPAŠAVANJA

U pravilu se pod pojmom spašavanja podrazumijeva aktivnost koja je usmjerena na očuvanje i zaštitu broda, stvari na brodu, te osoba na brodu od pogibelji i opasnosti koje nastaju u svezi s pomorskom plovidbom¹. Čin spašavanja sastoji se od nekoliko elemenata. Spašavanje mora biti pruženo objektu kojem je potrebna pomoć, te sam čin spašavanja mora biti izveden bez prisile, odnosno, slobodnom voljom spašavatelja. Objekt spašavanja mora biti u opasnosti, što znači da opasnost za nastanak štete mora biti stvarna. Spašavanje mora imati koristan rezultat, barem djelomice (primjerice, spašen je dio tereta, ili dio broda, prilikom potonuća). Pravna teorija razlikuje dva subjekta spašavanja, aktivnog i pasivnog. Aktivan je spašavatelj strana koja pruža uslugu spašavanja, a pasivan je korisnik spašavanja.

Konvencija za spašavanje iz 1989. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija), u čl. 1/a, definira spašavanje ("*Salvage Operation*") kao "... svaki čin ili aktivnost poduzeta radi pomoći brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na plovnim putovima ili u bilo kojim drugim vodama"². Kao i u prethodnoj definiciji, i ovdje se pojam spašavanja može raščlaniti na elemente. Spašavanje je svaki čin ili aktivnost poduzeta radi pomoći brodu, usluga spašavanja mora biti pružena brodu ili drugoj imovini, te mora postojati stanje opasnosti na plovnim ili drugim vodama. Iz toga proizlazi kako postoje dva temeljna konstitutivna elementa spašavanja: opasnost, koja mora biti velika i stvarna, te koristan rezultat spašavanja. Valja napomenuti kako Konvencija uvodi kao objekte spašavanja i "bilo koju drugu imovinu", što znači svaku stvar koja je pripadak broda, ili se nalazi na brodu. Konvencija poznaje i iznimke u čl. 3. i 4., konkretno: platforme i oprema za bušenje podmorja kada su postavljene za istraživanje; iskorištavanje podmorskih mineralnih bogatstava; te ratni i javni brodovi.

Pomorski zakonik³ (u daljnjem tekstu: PZ) obrađuje pomorske nesreće u 8. dijelu, a u sklopu pomorskih nesreća i spašavanje u glavi II., čl. 760.-788. PZ-a. U čl. 761., PZ definira spašavanje kao "... svaki čin ili činidbu poduzetu radi pomoći osobama, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem". Prema čl. 760., odredbe zakona primjenjuju se na spašavanje osoba, brodova, stvari na brodu i drugu imovinu koja se zatekne u opasnosti na moru, te na vađenje potonulih stvari iz mora.

IZVORI PRAVA SPAŠAVANJA

Pravna materija spašavanja obuhvaća upravni i imovinskopравни aspekt. Propise o spašavanju dijelimo na upravnopravne, koji reguliraju obveznost na pružanje usluge spašavanja i imovinskopravne koji reguliraju obvezne odnose koji nastaju pri spašavanju. Pravne izvore možemo podijeliti i na autonomne i zakonodavne. Autonomne izvore prava čine opći uvjeti profesionalnih spašavatelja i uvjeti obrazaca ugovora o spašavanju, a zakonodavne čine zakoni i drugi propisi doneseni od strane zakonodavca. Oni mogu biti međunarodni i interni.

a. Međunarodni i domaći zakonski izvori prava spašavanja

U međunarodnom pravu vrijede dvije imovinskopravne konvencije, Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru iz 1910.⁴, te Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. godine⁵. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. godine (u daljnjem tekstu: SOLAS)⁶, te Međunarodna konvencija o traganju

¹ Pavić, D, 'Pomorsko imovinsko pravo', Književni krug, Split, 2006., str. 358.

² Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989., Narodne novine: Međunarodni ugovori, br. 9/1998.

³ Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08

i spašavanju na moru iz 1979. godine (u daljnjem tekstu: SAR)⁷ sadrže upravne propise⁸. Konvencija iz 1910. godine je jedna od prvih pomorskih konvencija, a donesena je u cilju izjednačavanja prava spašavanja. Relevantan međunarodni propis za potrebe ovog rada, njezina "nasljednica", Konvencija o spašavanju iz 1989.⁹ godine, stupila je na snagu 1996. godine, a Republika Hrvatska ju je ratificirala 1998. godine¹⁰. Novom Konvencijom unesene su mnoge novine, poboljšana je položaj spašavatelja i zaštita morskog okoliša. Članak 8. Konvencije određuje kako su spašavatelj, vlasnik broda, zapovjednik i vlasnik druge imovine obvezni pri spašavanju upotrijebiti "dužnu pažnju" u sprječavanju ili smanjenju štete u okolišu. Također se uvodi novi kriterij za utvrđivanje nagrade za spašavanje: vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete u okolišu. Najbitnija novina odnosi se na odstupanje od načela "no cure – no pay", te se uvodi "posebna naknada" u slučajevima kada nije došlo do korisnog rezultata pri spašavanju (više o tome infra: VI. a. Posebna naknada).

SOLAS konvencija danas je najvažnija međunarodna konvencija o sigurnosti na moru. SAR konvencija uređuje spašavanje osoba u teritorijalnom moru obalnih država. te se njome uređuje međunarodni sustav traganja i spašavanja. U skladu s time, Republika Hrvatska je usvojila Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru 1998. godine¹¹, te je u sklopu toga usvojen i Službeni priručnik službe traganja i spašavanja. Plan uređuje načela ustroja, ovlasti i dužnosti, mjere i postupke službenih osoba i način korištenja sredstava tijekom traganja i spašavanja. Osnovne zadaće Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru su usklađivanje akcija traganja i spašavanja na moru, obavljanje nadzora pomorskog prometa te kontrola sigurnosti plovidbe¹². Nadležnost se prostire od unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, pa do zone između teritorijalnog mora i područja otvorenog mora do linije razgraničenja sa susjednim državama u Jadranskom moru. Dobar primjer rada Središnjice jest slučaj "UND Adriyatik"¹³, turski brod, koji se 06. veljače 2008. godine zapalio u neposrednoj blizini Brijuna. Odličnom koordinacijom Središnjice, te nekoliko domaćih i stranih spašavateljskih kompanija, uspješno je spriječena potencijalno razorna ekološka nesreća u Sjevernom Jadranu. Također, potrebno je naglasiti kako Zakon o lučkim kapetanijama¹⁴ (kojim lučke kapetanije postaju pod-središnjice traganja i spašavanja), Zakon o obalnoj straži¹⁵ (kojim se osniva Obalna straža Republike Hrvatske), te Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja morem¹⁶ (kojim se utvrđuje plan zaštite morskog okoliša kod onečišćenja) bitno doprinose uspješnoj primjeni učinkovitog sustava zaštite i spašavanja na moru.

⁴ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravnih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1910., u: Grabovac, I, 'Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije', Književni krug Split, 1995, str. 247-250; Protokol o izmjeni Konvencije za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1967., ibid., str. 305-307

⁵ Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989., ibid., str. 427-436

⁶ Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, čl. 1. st. 13. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, 1974., NN 01/92

⁷ Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru iz 1979., NN, Međunarodni ugovori, 14/96

⁸ Vrijedi također spomenuti i Zakon o potvrđivanju memoranduma o suglasnosti između Vlade RH i Vlade Talijanske Republike o uspostavi zajedničkog sustava nadzora pomorskom plovidbom na Jadranskom moru, NN, Međunarodni ugovori, 14/2001, čime se uspostavlja suradnja između dvije zemlje po pitanju sigurnosti plovidbe, upravljanja lukama i gospodarskog razvoja Jadrana

⁹ O samom tekstu Konvencije, vidi: Stanković, P., 'Nova međunarodna konvencija o spašavanju na moru', Naše more, 36 (3-4) 91 (1989), str. 91-98

¹⁰ Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., NN, Međunarodni ugovori, 9/98

¹¹ Narodne novine, 164/98

¹² <http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=876>, zadnja posjeta 11. studenog 2010.; Statistički podaci o traganju i spašavanju na moru u razdoblju od 1999. do 2008. godine dostupni su ovdje: <http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/SAR%20STAT%201999-2008.pdf>, zadnji posjet 11. studenog 2010.

¹³ Ro-ro brod u vlasništvu turske kompanije prevozio 200 kamiona i 9 tona opasnog tereta (naftni derivati i šibice) te 100 do 200 tona pogonskog goriva (izvor: http://en.wikipedia.org/wiki/MS_UND_Adriyatik, zadnja posjeta 11. studenog 2010.)

¹⁴ Narodne novine, 124/97

¹⁵ Narodne novine, 109/07

¹⁶ Narodne novine, 92/08

b. Autonomni izvori prava spašavanja

Iako je sam čin spašavanja u svojoj biti dobrovoljan čin pomoći, zapovjednici brodova koji nude pomoć na moru, a što je pogotovo slučaj sa 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. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, odnosno, Lloydov standardni obrazac ugovora o spašavanju (u daljnjem tekstu: LOF), najvažnije je autonomno/privatnopravno vrelo prava spašavanja i najčešće korišten ugovor o spašavanju¹⁷. Danas se primjenjuje obrazac iz 2000. godine, a u razmatranju je novija verzija¹⁸. 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 brodarka na potpunu suradnju sa spašavateljem. Kada spašavanje rezultira korisnim ishodom, spašavatelj ima pravo na pravednu nagradu. Nagradu plaćaju vlasnik broda (i druge potencijalno odgovorne osobe, vidi infra: VI. d. Obveznici plaćanja nagrade za spašavanje) 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 (vidi infra: fusnota 25). Također, predviđaju se i "posebna naknada" (vidi infra: VI. a. Posebna naknada) te SCOPIC klauzula (vidi infra: VI. b. SCOPIC ugovorna klauzula).

OBLICI SPAŠAVANJA

Institut spašavanja može se, teoretski, podijeliti na tri kategorije: obvezno, spontano i ugovorno spašavanje. Obvezno spašavanje obuhvaća sve osobe, a propisano je za spašavanje osoba, dok je za spašavanje imovine propisano samo ukoliko se brodovi sudare. Zapovjednik broda dužan je pružiti uslugu spašavanja, te ta obveza predstavlja njegovu strogo osobnu obvezu. Prema čl. 764. st. 1. PZ, "... 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". Ta dužnost postoji, prema čl. 764. st. 4. PZ, čak i ako se osoba u opasnosti tome protivi, pa i kad se tome protivi zapovjednik broda na kojem se nalaze osobe u opasnosti. Iznimke propisuje čl. 765. PZ, 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; zapovjednik broda opravdano drži kako poduzimanje spašavanja osoba u opasnosti ne bi bilo uspješno; zapovjednik saznaje kako je drugi brod izabran za pružanje pomoći i da je zadaću prihvatio; te ako od ovlaštenih osoba biva obaviješten kako pomoć više nije potrebna. Zapovjednik po vlastitoj prosudbi procjenjuje postoji li koji od navedenih razloga za egzoneraciju od dužnosti pružanja usluge spašavanja. Dužnost spašavanja postoji i u slučaju sudara brodova¹⁹, uz uvjet da takva operacija ne predstavlja ozbiljnu opasnost po brod koji treba pružiti pomoć spašavanja, i za osobe na njemu. Sve navedeno odnosi se na spašavanje osoba. Nasuprot tome, ne postoji dužnost spašavanja imovine drugih osoba, osim, kao što je naprijed navedeno, u slučaju sudara brodova kad postoji dužnost spašavanja broda. Takvu dužnost propisuje PZ u čl. 766., Konvencija o sudaru brodova iz 1910. godine²⁰, te, naravno, Konvencija o spašavanju iz 1989. godine.

Spontano spašavanje temelji se na vlastitoj dobroj volji i obavlja se bez sklapanja ugovora. Ugovorno spašavanje temelji se na sklopljenom ugovoru o spašavanju između spašavatelja i vlasnika stvari u opasnosti. Valja imati na umu prethodno rečeno u svezi obavljanja usluge spašavanja u praksi, koja je uglavnom temeljena na ugovornom obrascu, barem što se tiče spašavanja imovinskih vrijednosti.

¹⁷ Prema podacima Međunarodne udruge spašavatelja (ISU), u razdoblju od 1978. do 2005. godine od 5135 operacija spašavanja 2701 operacija odvila se putem pravnog okvira LOF obrasca, vidi: <http://www.marine-salvage.org>, zadnja posjeta 11. studenog 2010. Postoje i drugi standardni obrasci, poput ukrajinskog, japanskog, turskog i sl.

¹⁸ Vidi primjerice: Petrinović, R., Plančić, B., Mandić, N., 'Revizija Lloyd's Open Form (LOF 2010) – Učinkovitija zaštita morskog okoliša?', Naše more, Vol. 56, No. 1-2, 2009, 49-56.

¹⁹ Više o ovoj situaciji, vidi: Romštajn, Ivan, 'O nekim pravnim problemima sudara brodova i spašavanja na moru', Policija i sigurnost, 7 (1998), 5-6; str. 408-414.

²⁰ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, 1910., infra note 4, str. 243-246.

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"²¹.

Pri sklapanju ugovora može se ugovoriti da će nagradu nakon spašavanja odrediti sud ili arbitar, što je uobičajeno kod načela "no cure – no pay", a može se i unaprijed ugovoriti svota ("lump sum") ili naknada po danima ("daily rate"). Sklapanje ugovora nije uvjet za sjecanje prava na nagradu za spašavanje jer se obveznopravni odnos formira iz zakona.

a. Stranke ugovora i ovlaštenici na sklapanje ugovora

Stranke ugovora o spašavanju su spašavatelj te vlasnik imovine u opasnosti. Također, stranka može biti i brodar (koji nije brodovlasnik), koji može sklopiti ugovor i u ime vlasnika druge imovine na brodu. Zapovjednik broda ili brodar u opasnosti i zapovjednik broda ili brodar koji pruža pomoć, vlasnici tereta za spašavanje svog tereta, te zapovjednik ili brodar broda u opasnosti u ime vlasnika druge imovine na brodu ovlašteni su na sklapanje ugovora o spašavanju. Kada zapovjednik broda ili brodar sklapaju ugovor u ime vlasnika druge imovine na brodu, oni nastupaju kao zakonski zastupnici tih interesa ("agent of necessity").

b. Oblik ugovora o spašavanju

Ugovor o spašavanju je neformalan pravni posao te se ne traži određen oblik za njegovu pravovaljanost, no u praksi se ugovori sklapaju redovito u pisanom obliku. Obično se koristi neki od obrazaca, poput LOF-a²². U prilog sklapanju ugovora u pisanom obliku ide brzina sklapanja i pravna sigurnost. U poznatom slučaju Amoco Cadiz²³, 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 pavela 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 koliko za profesionalne spašavatelje, toliko 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. Naravno, 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.

NAGRADA ZA SPAŠAVANJE

Nagrada za spašavanje spada u privilegirane tražbine i zaštićena je međunarodnim pravom. Visina nagrade može biti određena ugovorom o spašavanju, no kada nije određena ugovorom, odrediti će ju (arbitražni) sud u slučaju spora. PZ propisuje kriterije za određivanje nagrade u čl. 774. Tako će sud uzeti u obzir: spašenu vrijednost broda i druge spašene imovine; vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na morskom okolišu; stupanj uspjeha; prirodu i stupanj opasnosti; vještinu i napore spašavatelja; utrošeno vrijeme; uložene troškove i gubitke spašavatelja; rizik odgovornosti; brzinu kojom su usluge pružene; dostupnost i uporabu brodova, te stanje pripravnosti i djelotvornosti opreme spašavatelja te njenu vrijednost. Također, spašavatelj ima pravo i na zatezne kamate i troškove sudskog ili arbitražnog postupka koji su mu priznati.

²¹ Pavić, *infra* fusnota 1, str. 363

²² LOF obrazac može se pročitati na sljedećem internet izvoru: <http://www.lof-at-isu.com/secure/documents/LOF2000.pdf>, zadnja posjeta 11. studenog 2010.

²³ Bretanja, Francuska, 68,7 milijuna galona nafte, 1978.; In re OIL SPILL BY the 'AMOCO CADIZ', AMOCO TRANSPORT COMPANY and Amoco International Oil Company, Plaintiffs-Appellees, v. BUGSIER REEDEREI AND BERGUNGS, A. G., Defendant-Appellant, 659 F.2d 789; Više o tom slučaju, vidi: Gaskell, N.J.J., 'The Amoco Cadiz: (II) Limitation and Legal Implications', 3 J. Energy & Nat. Resources L. 225 1985.

²⁴ Nagrada za spašavanje pripada spašavatelju. To može biti vlasnik ili brodar brodar koji je pružio uslugu spašavatelja. Ako se radi o zakupljenom brodu, nagrada pripada zakupoprimcu. Kada ima više spašavatelja, nagrada se dijeli prema propisanim kriterijima. Mogu to učiniti spašavatelji sporazumno ili to može učiniti sud. Posada broda također ima pravo na dio nagrade, prema čl. 781. PZ. No, oni imaju pravo samo na dio 'čiste' nagrade, tj. svote koja ostane nakon odbitka svote štete na brodu i troškova spašavanja (tog dijela spašavatelj se ne može odreći bez pristanka članova posade). Brodar ima rok od jedne godine za podnošenje tužbe za isplatu nagrade, a nakon toga ga može tužiti svaki član posade i tako ostvariti nagradu za spašavanje u odgovarajućem dijelu. Na kraju, pravo na nagradu ima i brod koji spašava brod koji pripada istom vlasniku ili brodaru i tada se iznos nagrade utvrđuje prema kriterijima kao da se radi o brodovima različitih vlasnika.

Nagrada za spašavanje spada u privilegirane tražbine²⁵ i zaštićena je međunarodnim pravom. Visina nagrade može biti određena ugovorom o spašavanju, no kada nije određena ugovorom, odrediti će ju (arbitražni) sud u slučaju spora. PZ propisuje kriterije za određivanje nagrade u čl. 774. Tako će sud uzeti u obzir: spašenu vrijednost broda i druge spašene imovine; vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na morskom okolišu; stupanj uspjeha; prirodu i stupanj opasnosti; vještinu i napore spašavatelja; utrošeno vrijeme; uložene troškove i gubitke spašavatelja; rizik odgovornosti; brzinu kojom su usluge pružene; dostupnost i uporabu brodova, te stanje pripravnosti i djelotvornosti opreme spašavatelja te njenu vrijednost. Također, spašavatelj ima pravo i na zatezne kamate i troškove sudskog ili arbitražnog postupka koji su mu priznati.

Kako su propisani kriteriji koji spašavatelju daju pravo na određenu visinu nagrade za spašavanje, tako postoje i tzv. negativni kriteriji na temelju kojih spašavatelj gubi pravo na nagradu. Određuje ih PZ u čl. 777. i čl. 18. i 19. Konvencije iz 1989. Spašavatelj koji se upustio u spašavanje protiv izričite i razborite zabrane zapovjednika, vlasnika ili brodarka spašavanog broda; koji je svojom krivnjom izazvao potrebu spašavanja ili je nepažnjom otežao spašavanje; te spašavatelj koji je pri spašavanju izvršio krađu, utaju ili prijevarnu radnju gubi, u cijelosti ili djelomice, pravo na nagradu. Nedavno se na rijeci Savi, u Zagrebu, prilikom poplava, odvila akcija spašavanja koja je, iako je krajnji cilj akcije, spašavanje života, uspješno izveden, rezultirala imovinskom štetom. Sasvim konkretno, potopljeno je plovilo²⁶. Vlasnik plovila, ujedno i zapovjednik broda, najavljuje tužbu protiv Republike Hrvatske radi naknade štete²⁷, te tvrdi kako nije bilo potrebe za spašavanjem, što je on jasno dao do znanja tijekom pripreme policijske akcije spašavanja i njezine izvedbe. Kako Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda²⁸, te Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama²⁹ ne sadrže konkretne odredbe po pitanju spašavanja, primjenjuju se odredbe PZ-a, sukladno čl. 2. st. 2. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda. Hoće li slučaj Plevnik završiti na sudu, ovisi o ishodu istrage nadležne Sisačke lučke kapetanije (koja treba ustvrditi koje su okolnosti uvjetovale potonuće plovila, kakav je stupanj opasnosti prijetio životu kapetana koji se nalazio na plovilu [imajući na umu čl. 764. st. 4 PZ], te jesu li postojale alternativne metode spašavanja), te ustrajnosti vlasnika potopljene brodice. Primjera iz prakse tog tipa u hrvatskom pravosuđu nema puno, no slučajevi gdje spašavatelj prilikom akcije spašavanja prouzroči štetu koja prethodno nije bila izgledna, postoje u međunarodnoj sudskoj praksi, ponajviše engleskih i američkih sudova i arbitražnih sjedišta (jedan takav slučaj, *Tojo Maru*, ukratko se opisuje infra: VIII. Odgovornost i ograničenje odgovornosti spašavatelja). Najvjerojatniji ishod, u slučaju nalaza istrage koji potvrđuje (djelomičnu) odgovornost državnih tijela (u ovom slučaju policije), jest izvansudska nagodba. Ukoliko pak dođe do sudskog spora, biti će nužno primijeniti odredbe građanskog prava³⁰, iz razloga što PZ ne uređuje posebno ovakve situacije.

a. Posebna naknada

Uvođenjem instituta "posebne naknade" ("special compensation") odstupilo se 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*³¹, usprkos izrazito korisnom radu spašavatelja u sprječavanju zagađenja, dovelo do gubitka nagrade za spašavanje, te nakon što je bombardiranje tankera *Torrey Canyon*³² rezultiralo njegovim uništenjem i te samim time još jednim gubitkom prava na nagradu za spašavanje, profesionalni spašavatelji našli su se pred velikom dilemom. Uz opasnost gubitka potencijalne zarade, spašavatelji više nisu bili voljni pristupiti akciji spašavanja brodova, ukoliko su izgledi za spašavanjem barem dijela imovine bili izrazito mali. Profesionalna spašavateljska industrija vrlo bi vjerojatno pronašla način kako generirati profit u srodnim djelatnostima, no obalne države nisu nikako bile spremne odreći se usluge profesionalnih spašavatelja u situacijama kada teška brodska havarija prijeti ozbiljnom zagađenju obale i podmorja. Prvi odgovor na ovaj problem proizašao

²⁵ Članak 241, st. 1. t. 3. PZ; No, iako postoji pravo na pomorski privilegij, uobičajeno je osigurati naplatu odgovarajućim jamstvom. Štoviše, ako je tražbina osigurana jamstvom (što u praksi najčešće daju P&I klubovi), spašavatelj nema pravo i na pomorski privilegij. Vrijedi dakle pravilo "ili Ć ili";

²⁶ Napravljeno je nekoliko video zapisa akcije spašavanja, primjer: <http://danar.net.hr/hrvatska/page/2010/09/21/0482006.html>, zadnja posjeta 11. studenog 2010.;

²⁷ O tome je objavljeno nekoliko novinskih tekstova (primjer: <http://www.vecernji.hr/zagreb/od-brodice-sim-tam-ostala-tek-hrpa-zeljeza-clanak-211343>, zadnja posjeta 11. studenog 2010.);

²⁸ Narodne novine, 109/07 i 132/07;

²⁹ Narodne novine, 138/08, 8/10 i 74/10;

³⁰ Biti će potrebno dokazati postojanje obveznogodnosnog odnosa odgovornosti za štetu, što podrazumijeva slijedeće elemente: štetna radnja (na osnovi izvannugovorne odgovornosti), šteta (u smislu čl. 1046. Zakona o obveznim odnosima [Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, 35/05, 41/08], uzročna veza, te protupravnost štetne radnje (vidi Klarić, P., Vedriš, M., "Građansko pravo", Narodne novine d.d., Zagreb, 2006, str. 583-584.);

³¹ Sudar brodova *Atlantic Empress* i *Aegean Captain*, 1979., vidi više: Grabovac, I., "Zaštita morskog okoliša i odredbe nove Konvencije o spašavanju, 1989.", *Uporedno pomorsko pravo*, 32 (1990), str. 125-126.;

³² 26 milijuna galona nafte, zapadni ulaz u English Channel; Više o tom slučaju, vidi: Burrows, P., Rowley, C., "Torrey Canyon: A Case Study in Accidental Pollution", *Scotish Journal of Political Economy*, Vol. 21, Issue 3, 1974, str. 237-258.;

je iz kruga pomorske industrije, odnosno, Lloydovih osiguratelja i Protection & Indemnity (u daljnjem tekstu: P&I) klubova, koji su putem LOF 1980 ponudili tzv. "sigurnosnu mrežu" ("safety net"), odnosno poticaj u iznosu od maksimalno 15% troškova utrošenih u akciju spašavanja tankera koja ne dovede do bilo kakvog pozitivnog rezultata. Ovo je bio važan početak moderne regulacije instituta nagrade za spašavanje, jer se njime po prvi puta daje ekonomska podloga poduzimanja akcije spašavanja i u situacijama kada su izgledi za uspjeh mali, no i dalje ima smisla pokušati doprinijeti zaštiti morskog okoliša. Drugi korak učinjen je kroz novu međunarodnu konvenciju o spašavanju, gdje dva posebna članka reguliraju nagradu za spašavanje. Članak 13. Konvencije o spašavanju iz 1989. godine zadržava klasičan sustav nagrade za spašavanje, pri čemu vrijednost spašene imovine, uz druge, po Konvenciji, određene elemente, predstavlja ekonomsku osnovicu prema kojoj se, u postotku, izračunava odnosno dodjeljuje nagrada spašavatelju. Članak 14. Konvencije ide korak dalje od prethodno spomenutog ugovora LOF 1980., te omogućava 30% odnosno u iznimnim slučajevima, do 100% priznavanja visine troškova akcije spašavanja. Tako uređena "posebna naknada" za spašavanje međutim biva dodijeljena samo u slučajevima kada iznos iz čl. 14. prelazi iznos utvrđen u čl. 13. Konvencije. Kako bi spašavatelj stekao pravo na "posebnu naknadu", moraju se kumulativno ispuniti dvije pretpostavke: spašavani brod ili teret prijeti štetom morskom okolišu; te, spašavatelj ne ostvaruje pravo na nagradu temeljem kriterija koji su propisani u čl. 13. Konvencije. Ako su te pretpostavke ispunjene i ako akcijom spašavanja nije spriječena ili smanjena šteta na okolišu, spašavatelj ima pravo na "posebnu naknadu" samo u visini stvarno učinjenih troškova. Ako je spašavanjem spriječena ili smanjena šteta na okolišu sud može povećati stvarne troškove za, kako je naprijed već izneseno, 30%, a ako to smatra pravednim i opravdanim, povećati "posebnu naknadu" najviše do 100% od troškova spašavanja³³. Ukoliko je "klasična" nagrada veća od "posebne naknade", ne postoji pravo na istu. "Posebnu naknadu" duguje vlasnik spašavanog broda (vidi infra: d. Obveznici plaćanja nagrade za spašavanje). U praksi je to P&I klub³⁴ u koji je taj brod učlanjen.

b. SOPIC ugovorna klauzula

Odluka Doma lordova u slučaju Nagasaki Spirit³⁵, primorala je pomorsku industriju, u želji da se osiguraju veće nagrade za spašavanje, na uređenje nove ugovorne klauzule Special Compensation Protection and Indemnity Clause (SCOPIC)³⁶, kojom se na ponešto drugačiji način regulira dodjela posebne naknade u odnosu na formulu primjenjivu u čl. 14. Konvencije. SCOPIC klauzula³⁷ nalazi se u dodatku LOF 2000. Ona se po slobodnoj volji ugovara uz LOF 2000. Cilj klauzule jest razvijanje sustava koji će omogućiti operacije spašavanja gdje spašavatelji imaju veću sigurnost za dodjeljivanje pravične naknade. Klauzula omogućava spašavatelju da nadoknadi troškove osoblja i opreme koje je koristio u operaciji spašavanja. Sadrži cjenik za angažiranje brodova, osoba i opreme. Kada se spašavatelj pozove na klauzulu, mora o tome pisano obavijestiti brodovlasnika. Pozvati se može u bilo kojem stadiju spašavanja. Od tog trenutka počinje procjena naknade prema klauzuli. Radnje spašavanja procjenjuju se prema kriterijima za utvrđivanje nagrade o spašavanju iz čl. 13. Konvencije. SCOPIC naknada plaća se samo ako je veća od nagrade za spašavanje. Također, prema čl. 8. SCOPIC klauzule, spašavatelj pristaje na smanjenje od 25% od razlike između nagrade za spašavanje i naknade prema SCOPIC klauzuli. Također, spašavatelj koji se pozvao na klauzulu može tražiti od vlasnika broda jamstvo za naknadu u iznosu od US\$3 milijuna.

³³ Dok je LOF 1980 vrijedio isključivo za tankere koji su prevozili naftne derivate, odredbe Konvencije primjenjuju se na sve brodove;

³⁴ P&I klubovi su udruženja brodovlasnika radi pokrivanja onih rizika čije se pokrivanje obično ne nudi putem standardnih polica osiguranja. Više o tome, vidi: Mudrić, M., "The International Liability Funds in the Maritime Field", *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 48 (2009), 163, str. 169-170;

³⁵ Spašavatelj je tražio da se profit uračuna pod termin "pravična cijena", no Dom lordova je odbacio ovakvo poimanje, te pod tim terminom odredio izračunavanje troškova opreme i ljudstva, *Semco Salvage and Marine Pte Ltd v Lancer Navigation Co Ltd* (The "Nagasaki Spirit"), [1997] AC 455; Za kritični pogled na presudu, vidi: Grabovac, I., "Kako uračunati "posebnu naknadu" u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju, 1989.", *PPP* god. 39 (1997), 153-154; sr. 1-12.; Također, vidi: Ryan, D.M., "Protection of the Environment; a new Focus in the Convention on Salvage 1989", *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, vol 23, No. 1 (2009), 1-11.;

³⁶ SCOPIC ugovorna klauzula dostupna je na sljedećem internet izvoru: <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/scopic2005.pdf>, zadnja posjeta 11. studenog 2010.;

³⁷ Vidi više: Ćorić, Dorotea, "SCOPIC klauzula - novi vid odstupanja od tradicionalnih načela spašavanja", *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 23 (2002); str. 270-271.;

c. Zaštita okoliša i ekološka nagrada

Međunarodna udruga profesionalnih spašavatelja već čitav niz godina lobira u međunarodnoj pomorskoj zajednici s ciljem usuglašavanja u svezi uspostave pravnog instituta posebne Ekološke nagrade za spašavanje u slučajevima kada je spašavateljevo djelovanje pokušalo spriječiti pomorsku ekološku katastrofu, ili je u tome djelomično odnosno u cijelosti uspjelo.

Statistički gledano, broj slučajeva spašavanja u konstantom je opadanju, te se u proteklih 30 godina smanjio za 3 puta (72 slučaja u 2008. godini)³⁸. Istovremeno, profit od nagrada za spašavanje porastao je za 58%³⁹, što govori u prilog činjenici kako svjetskim morima danas plove izuzetno skupocjeni brodovi sa isto tako skupocjenim teretom, imajući na umu kako se nagrada za spašavanje izračunava u određenom postotku spašene imovine. Kako moderni brodovi prenose puno veće količine tereta, realno se povećava, usprkos različitim tehničkim i pravnim pravilima, opseg štete koja prijeti morskom okolišu. Kao potvrda tome, dovoljno je prisjetiti se teških tankerskih nesreća Erike i Prestigea⁴⁰, ali i nedavne, po opsegu i težini vjerojatno najteže pomorske ekološke nesreće, nesreće naftne platforme Deep Horizon II⁴¹.

Posebna ekološka nagrada predstavljala bi novu, posebnu kategoriju nagrade za spašavanje, koja bi postojala neovisno o primjeni nagrade po čl. 13., odnosno čl. 14. Konvencije o spašavanju iz 1989. godine, čiji bi osnovni element primjene postao napor ka sprječavanju ili uklanjanju pomorske ekološke štete. Riječ je "spašavanju odgovornosti prema trećima"⁴², konceptu koji je još prilikom pregovora oko Konvencije bio predmetom rasprave⁴³. Tada je zaključeno kako nije moguće uspostaviti zaseban temelj i zasebnu nagradu temeljenu na sprječavanju nastanka uvjeta koji predviđaju odgovornost prema trećima (u ovom slučaju nastup zagađenja morskog okoliša, koje ima višestruko negativan utjecaj na čitav niz privatnih i javnih subjekata), iz jednostavnog razloga što takva vrsta štete nije izmjerljiva. Nemoguće je naime predvidjeti kolika bi točno šteta po morski okoliš nastala, uslijed izlivanja nafte iz tankera, ukoliko je prethodno takav tanker uspješno spašen od potonuća, odnosno izlivanja nafte. Trenutačni sustav nagrade za spašavanje uzima u obzir činjenicu kako je spašavatelj uspješno spriječio potonuća tankera ili barem učinio sve u svojoj mogućnosti da štetne posljedice ne nastupe ili da se otklone, prilikom izračunavanja nagrade odnosno "posebne naknade" za spašavanje.

Međunarodna udruga za spašavanje smatra kako ima pravo na ovakav zahtjev imajući na umu veliku korist koju spašavatelji čine obalnim državama i građanima tih zemalja, prilikom sprječavanja nastupa štetnih posljedica u njihovim obalnim zonama. No, čitav niz pitanja još uvijek stoje otvorenim. Uz naprijed navedene poteškoće kvantitativnog i kvalitativnog određenja takve potencijalne štete, postavlja se pitanje i izvora financiranja takve nagrade (P&I klubovi, koji tradicionalno osiguravaju isplatu posebne naknade, nisu zainteresirani snositi ovaj dodatan teret, a taj zadatak nisu spremni preuzeti ni standardni H&M osiguravatelji⁴⁴). Također, postavlja se i pitanje trenutka od kada počinje "teći" ozbiljnja prijetnja po morski okoliš, čime se otvara mogućnost potraživanja dodatne ekološke nagrade za spašavanje. Iako postoje različite ideje u svezi ovog i sličnih pitanja, niti jedno ponuđeno rješenje ne zadovoljava svojom preciznošću, i općom prihvatljivošću, na što upućuju preliminarni rezultati anketnog upita Međunarodnog pomorskog odbora (CMI)⁴⁵, gdje se pokazalo kako se veći dio ispitanih obalnih država protivi uspostavi dodatne nagrade za spašavanje. Još jedan dodatan razlog koji ide protivno ustanovljenju Posebne ekološke nagrade jest i prethodno spomenuta presuda Doma lordova u slučaju Nagasaki Spirit⁴⁶, gdje je presuđeno kako posebna naknada za spašavanje ne može uključivati elemente profita, između ostalog i jer bi takvo poimanje pojma "pravična cijena" ("fair rate") u konačnosti označilo ustanovljenje ekološke nagrade⁴⁷.

³⁸ Izvor: supra bilješka 17;

³⁹ Id.

⁴⁰ Tanker Erika: Bretanja, Francuska, 20.000 tona teškog goriva, ukupna potraživanja naknade štete premašila €1 milijardu; Tanker Prestige: Zapadna obala Španjolske, 2002., 77 000 tona teškog goriva. Više o ova dva slučaja, vidi primjerice: Cabioc'h, F., Nedellec, Lambert, "Erika vs Prestige: Two similar Accidents, Two different Responses. The French case", IOSC publikacija, dostupno na: <http://www.iosc.org/papers/iosc%202005%20a136.pdf>, zadnja posjeta 11. studenog 2010.;

⁴¹ Više o tome vidi: Noussia, K., "Environmental Pollution Liability and Insurance Law Ramifications in Light of the Deepwater Horizon Oil Spill", u: "2010 Hamburg Lectures on Maritime Affairs", prihvaćeno u tisak;

⁴² Više o temi Ekološke nagrade i koncepta "odgovornosti prema trećima", vidi: Binney, B.F., "Protecting the Environment with Salvage Law: Risks, Rewards, and the 1989 Salvage Convention", 65 Wash. L. Rev. 639 1990;

⁴³ Vidi primjerice: Coulthard, P. "A New Cure for Salvors? A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the C.M.I. Draft Salvage Convention", 14 Journal of Maritime Law and Commerce 45-67 (1983);

⁴⁴ Više o tome, vidi: Mudrić, M. "Liability Salvage & Environmental Award: A New Name for an Old Concept", Poredbeno pomorsko pravo, god. 49 (2010), 164., str. 471-492.;

⁴⁵ Comité Maritime International, "Questionnaire prepared by the Working Group to consider the Salvage Convention 1989", Singapore, 2009., vidi više: Mudrić, M., supra bilješka 44;

⁴⁶ Vidi supra bilješka 35;

⁴⁷ Semco Salvage & Marine PTE. Ltd. v. Lancer Navigation Co., [1997] 1 Lloyd's Rep. 323, 327 (H.L. 1997) (The Nagasaki Spirit);

d. Obveznici plaćanja nagrade za spašavanje i davanje jamstva

Načelno nagradu mora platiti brod u opasnosti, te osobe čiji su drugi imovinski interesi spašeni⁴⁸. Dakle, vlasnik stvari, naručitelj u ugovoru na vrijeme ("charter party"), te svaka osoba s interesom na imovini koja je spašena (primjerice, vlasnik tereta). Oni su obvezni i na pružanje jamstva, kamate i troškova. PZ razlikuje situacije kada je ugovor o spašavanju sklopljen, te kada takav ugovor nije sklopljen. Ako je ugovor sklopio zapovjednik ili brodar broda u opasnosti, prema čl. 778. st. 1. PZ, nagradu za spašavanje dužan je sklopiti brodar spašenog broda. On je također dužan dati i jamstvo. Vlasnik tereta, u dijelu koji se odnosi na spašeni teret, odgovara solidarno. Ako brodar plati ukupnu nagradu, ima pravo regresa prema vlasniku imovine na brodu. Kada ugovor o spašavanju nije sklopljen, obveza sudionika za plaćanje nagrade je individualna. Dakle, za spašavanje na brodu nagradu plaća brodar, a za spašavanje imovine na brodu nagradu plaća vlasnik ili osoba koja nad njom ima pravo raspolaganja.

U praksi, naravno, navedene obveze u pravilu preuzimaju osiguravatelji, prema standardnim ugovorima o pomorskom osiguranju.

SPAŠAVANJE TEGLJENOG OBJEKTA

Tegljač može spašavati brod u opasnosti uz ili bez sklopljenog ugovora o tegljenju. Kada postoji takav sklopljeni ugovor, tegljač sudjeluje u spašavanju broda u opasnosti. Nadalje, treba razlikovati situacije kada objekt tegljenja dođe u opasnost krivnjom tegljača od situacije kada nema krivnje tegljača. Kada tegljač nije odgovoran za opasnost, on nakon uspješnog spašavanja ima pravo na nagradu za spašavanje. U situaciji kada je tegljeni objekt potrebno spašavati zbog krivnje tegljača, tegljač neće imati pravo na nagradu ni u slučaju ako je uložio krajnje napore u spašavanju, jer to spada u njegove ugovorne dužnosti.

Nedavno se dogodio jedan iznimno zanimljiv slučaj tegljenja koji je prerastao u neuspješnu akciju spašavanja, pri čemu je krajnji ishod, po našem mišljenju, bila neopravdana zaštita neodgovornog tegljača/spašavatelja pred Domom lordova. U predmetu *Turtle*⁴⁹, poduzetnik posla tegljenja sklopio je ugovor tegljenja naftne platforme od Brazila do Singapura. Prvi dio puta trebao se izvesti do Cape Town-a. Na otprilike pola puta, zbog krivog ili neodgovornog izračuna potrošnje i ukupno potrebnog pogonskog goriva, tegljač je gotovo ostao bez goriva. U toj situaciji, poduzetnik je, uslijed oluje koja se povećavala, odlučio prekinuti vučni kabel između tegljača i platforme, radi opasnosti od sudara u oluji, ali i olakšanja vlastitog manevriranja u svrhu lakšeg izdržavanja oluje (štednja goriva koje bi se potrošilo dok je platforma "prikačena"). Tijekom oluje poduzetnik je izgubio platformu iz vida, te je nakon prestanka oluje više nije mogao locirati (niti vizualno, niti radarski). Nakon dolaska drugog tegljača sa novim spremnikom goriva, također u vlasništvu istog poduzetnika, obje brodice uputile su se u kratku potragu za platformom, i to bezuspješno (bez saznanja je li platforma potonula u oluji, ili je još uvijek u nekontroliranom plovnom stanju), nakon čega su se zaputile prema Cape Town-u. Istovremeno, poduzetnik je o ovom događanju propustio obavijestiti nadležne Centre za zaštitu i spašavanje Brazila i Južno-Afričke Republike, što je učinio tek mjesec dana nakon gubitka platforme. Nešto kasnije, ribar malog vulkanskog otoka Tristan da Cunha, zaprepastio se kada je jedno jutro u uvali gdje inače ribari ugledao nasukanu platformu. Odmah su pozvani drugi spašavatelji, koji su, na sreću malobrojnih mještana tog otoka, uspjeli ukloniti podrtinu, bez nastupanja ekološke štete, koja bi bila i više nego razorna po biljni i životinjski svijet otočnog podmorja. Krajnja odluka Dom lordova bila je odbijanje poduzetnikovog zahtjeva za isplatom dijela naknade iz ugovora o tegljenju.

Protutužba vlasnika platforme za naknadom štete, uz pozivanje na krajnju nepažnju ("gross negligence") također je odbijena, što nas čudi, imajući na umu niz propusta koje je poduzetnik učinio, opasnost po sigurnost plovidbe koja je nastupila gubitkom platforme i neobavješćavanjem nadležnih tijela, te potencijalnu štetu po okoliš koju je poduzetnik skoro prouzročio svojim nemarnim postupanjem.

⁴⁸ York-Antwerpenska pravila iz 2004. godine više ne uvrštavaju nagradu za spašavanje pod zajedničku havariju; Za prethodna pravila, vidi: Manear, N., "Generalna havarija i spašavanje", *Osiguranje i privreda: Časopis za teoriju i praksu osiguranja*, 37 (1997), 3-4, str. 39-45.

⁴⁹ *A Turtle Offshore SA and Another v Superior Trading Inc (The 'A Turtle')* [2008] EWHC 3034 (Admlty), [2009] 1 Lloyd's Rep 177; Odlična kratka prezentacija o pravnoj problematiki slučaja dostupna je na slijedećem internet izvoru: <http://tinyurl.com/a-turtle>;

ODGOVORNOST I OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI SPAŠAVATELJA

Spašavatelj može snositi imovinsku i/ili kaznenu odgovornost. Ako je imovinski odgovoran, dakle ima dužnost naknade štete, ta odgovornost može biti ugovorna i izvanugovorna. Spašavatelj će biti kriv ako je sam izazvao potrebu spašavanja, ako je proпустom ili nepažnjom otežao spašavanje, te ako je pri spašavanju izvršio krađu, utaju ili prijevaru. U sva tri slučaja on će biti lišen prava na nagradu za spašavanje (čl. 777. PZ). Ako je uzrokovao štetu objektu pri spašavanju, odgovarati će temeljem pretpostavljene krivnje, ali neće izgubiti pravo na nagradu za spašavanje. Od nagrade će se u tom slučaju odbiti učinjena šteta. Međutim, u slučajevima kada počinjena šteta premašuje iznos nagrade za spašavanje koja bi inače bila dodijeljena, postavlja se pitanje hoće li spašavatelj samo u potpunosti izgubiti pravo na nagradu za spašavanje, ili će dodatno odgovarati za ukupnu štetu umanjenu za iznos nagrade za spašavanje. Konvencija o spašavanju iz 1989. godine ne navodi izričito ovaj slučaj (čl. 18. Konvencije), no time ga ne isključuje, već prepušta uređivanju nacionalnih zakonodavstava i prakse (riječ je naime o jednoj od "hot potatoes" tema, koje se vrlo često izbjegavaju regulirati u međunarodnim dokumentima, iz straha kako međunarodne konvencije ne bi bile [opće] prihvaćene). Profesionalni spašavatelji oštro se protive ovakvom konceptu ("salvor's negligence", "affirmative damage"), no sudska praksa ukazuje na suprotno. Poznati slučaj *Tojo Maru*⁵⁰ reprezentativan je primjer takvog slijeda događaja. Spašavatelj je uspješno spasio potonuće tankera nakon sudara, te krenuo sa osnovnim popravcima koji su bili nužni kako bi se brod mogao dotegnuti do najbliže luke na daljnje popravke. Akcija spašavanja je, dakle, i dalje trajala. Tijekom tih popravaka, spašavatelj je uzrokovao, odnosno skrivio eksploziju čija je šteta bila veća od ukupnog iznosa nagrade za spašavanje koji je izračunao arbitar u kasnijem arbitražnom postupku. Uslijedila je žalba na redovnom engleskom sudu, te je slučaj nakon nekoliko godina završio pred Domom lordova. Dom lordova je usvojio presudu u kojoj je proglasio spašavatelja odgovornim, te se u suštini složio sa presudom arbitra, što podrazumijeva gubitak prava na nagradu za spašavanje, te dodatnu obvezu plaćanja šteta, umanjene za iznos nagrade za spašavanje⁵¹. Dakle, spašavatelj ne samo da je izgubio pravo na nagradu za spašavanje, već je bio prisiljen platiti i dodatnu štetu. Dodatna teškoća po spašavatelja proizašla je iz činjenice što tadašnja pravila o ograničenju odgovornosti nisu omogućavala da spašavatelj u tom slučaju ograniči svoju odgovornost, što je naknadno ispravljeno Konvencijom o ograničenju odgovornosti iz 1976. godine⁵². Navedena konvencija, te njezin Protokol iz 1996. godine, omogućavaju vlasnicima brodova te drugim osobama navedenim u Konvenciji, uključujući i spašavatelje, da ograniče iznos svoje odgovornosti u slučaju nastupanja štete. Tako spašavatelji imaju pravo ograničiti svoju odgovornost u skladu sa čl. 6. Konvencije o ograničenju odgovornosti, a posebno se omogućava ograničenje odgovornosti u slučajevima kada spašavatelji djeluju izvan svoje brodice, odnosno na brodu kojem je potrebna pomoć (čl. 6. st. 4. Konvencije o ograničenju odgovornosti)⁵³.

OSIGURANJE SPAŠAVANJA

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. Jedna od ključnih pretpostavki za ovaj oblik osiguranja jest okolnost da je spašavanje dalo koristan rezultat. Dakle i ovdje vrijedi pravilo "no cure – no pay", makar, ponavljamo, u slučajevima P&I pokrića, vrijede pravila opisana u svezi "posebne naknade". Iz osiguranja spašavanja nadoknađuje se iznos koji je osiguranik dužan pridonijeti u plaćanju nagrade za spašavanje. Puni iznos nagrade će se isplatiti ako je osiguranje provedeno na punu ugovorenu ili stvarnu vrijednost osiguranog predmeta. Inače će osiguratelj platiti samo iznos koji je razmjern odnosu osigurane svote i ugovorene vrijednosti osiguranog predmeta. Iako to nije dužan, osiguratelj u pravilu daje jamstvo spašavatelju za plaćanje nagrade za spašavanje.

⁵⁰ Owners v. N.V. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru), [1972] A.C. 242;

⁵¹ Za eventualan postupak pred sudom Republike Hrvatske, vidi supra bilješka 30;

⁵² Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976., supra bilješka 4, str. 359–369.; Odluka o Proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, Narodne novine, Međunarodni ugovori, 12/05;

⁵³ Više o ovome vidi: Mudrić, M., supra bilješka 44;

MJESTA ZAKLONIŠTA

Pravilnik o mjestima zakloništa⁵⁴ uređuje mjesta zakloništa ("place of refuge"), odnosno, posebno određena mjesta na obali gdje se brodovi u nevolji mogu "skloniti" radi lakše prevencije i/ili sanacije zagađenja morskog okoliša koje pritom nastupi⁵⁵. Već naprijed spomenuti incidenti sa tankerima Erika i Prestige poprimili su puni opseg štete upravo iz razloga što tim brodovima nije dopušten prilazak obali, već su nadležna tijela bila u uvjerenju kako do velikog zagađenja obale neće doći ukoliko mjesto potonuća nastupi što dalje od obale. Rezultat je u oba slučaja bio poražavajući. Naknadna analiza ukazuje na potencijalno višestruko manje štete da je tankerima bilo dopušteno sidrenje u manjem zaljevu, čime bi se uspješno moglo spriječiti širenje izljeva nafte, odnosno, efektivno lokalizirati štetne posljedice.

Bitno je za napomenuti kako Pravilnik ne utvrđuje konkretna mjesta zakloništa, već ostavlja na mogućnost naprijed spomenutoj Nacionalnoj središnjici za traganje i spašavanje da, po potrebi i opravdanosti, izabere jedno od "... 380 potencijalnih mjesta i 290 luka i lučica"⁵⁶. Pravilnik propisuje proceduru prihvaćanja zahtjeva za određivanjem mjesta zakloništa, uvjete koje brod koji traži mjesto zakloništa mora ispunjavati, te sam plan prihvata broda u mjestu zakloništa. Od vlasnika/brodara zahtjeva se naknada svih troškova i šteta nastalih povodom određivanja mjesta zakloništa. Brod koji traži mjesto zakloništa dužan je osigurati jamstvo. Smatramo kako je ovim Pravilnikom Republika Hrvatska udarila čvrst temelj aktivnoj i odgovornoj zaštiti Jadrana u težim slučajevima pomorskih havarija.

ZAKLJUČAK

Hrvatsko pravo spašavanja odlično odgovara modernim izazovima prava spašavanja. Pomorski zakonik uspješno je usvojio važeće međunarodne norme, a u određenim primjerima, kao što je to Pravilnik o mjestima zakloništa, hrvatski zakonodavac ide korak naprijed, te služi kao primjer ostalim obalnim državama. Domaća spašavateljska industrija, što u okviru državne strukture, što u privatnom vlasništvu, 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.

Ono što brine jest mogućnost provedbe zaštite morskog okoliša na terenu, imajući na umu mala novčana sredstva sa kojim nadležne službe raspolažu. Broj brodova koji svakodnevno prolaze Jadranom sve je veći, a ne treba zanemarivati ni podvodne cjevovode koji prevoze naftu i plin. No, međunarodna, europska i hrvatska regulativa nastoje pratiti te konstantno unaprjeđivati tehnička i sigurnosna pravila, što doprinosi sigurnijem pomorskom prijevozu, te smanjenju mogućnosti tehničkih kvarova koji dovode do neželjenih posljedica. Statistika nas upozorava kako je veća pomorska havarija uvijek moguća, što zbog tehničke, što zbog ljudske pogreške. Nadamo se kako će dostupna sredstva, te znanja i vještine odgovornih prilikom takvih situacija, biti dostatne kako bi Jadran "ostao plave boje".

⁵⁴ Narodne novine, 03/08; Sam Pravilnik definira, u čl. 3. st. 1., mjesto zakloništa kao "... mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu ili okolišu";

⁵⁵ O mjestima zakloništa više vidi u: Čorić, D., "Odgovornost i naknada štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa", Zbornik PFZ, 58, (1-2) 431-451 (2008); Grabovac, I., "Mjesta zakloništa za brodove i propisi Republike Hrvatske", Pomorski zbornik, 45 (2008) 1, str. 11-19.; Petrinović, R., Plančić, B., "Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija", PPP, god. 46 (2007), 161, str. 123-144.;

⁵⁶ Kap. Mario Babić, Predstavljanje Pravilnika na 10. međunarodnom nautičkom sajmu Croatia Boat Show, dostupno na: <http://tinyurl.com/2v7wb6k>, zadnji posjet 11. studenog 2010.; Izvod iz Press Release povodom prezentacije Pravilnika o mjestu zakloništa, Split, travanj 2008.: "U principu, svaka prirodna, od vjetra i valova zaštićena i dovoljno duboka uvala ili dio obale kopna i otoka, kao i luka može u određenom slučaju biti MZ. Ako je takvo mjesto još i nenaseljeno ili u blizini nema većega naselja, značajnijih gospodarskih kapaciteta i zaštićenih dijelova prirode i baštine koji bi mogli biti ugroženi, te ako postoje kopneni prilazni putovi za dopremanje opreme i ljudi, onda je to visoko prihvatljivo MZ", dostupno na: <http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/080411-zakloni-MMPI.pdf>, zadnja posjeta 11. studenog 2010.;

LITERATURA

Knjige i članci

- [1.] Binney, B.F., 'Protecting the Environment with Salvage Law: Risks, Rewards, and the 1989 Salvage Convention', 65 Wash. L. Rev. 639 1990
- [2.] Burrows, P., Rowley, C., 'Torrey Canyon: A Case Study in Accidental Pollution', *Scotish Journal of Political Economy*, Vol. 21, Issue 3, 1974, str. 237-258.
- [3.] Cabioc'h, F., Nedellec, Lambert, 'Erika vs Prestige: Two similar Accidents, Two different Responses. The French case', IOSC publikacija, dostupno na: <http://www.iosc.org/papers/iosc%202005%20a136.pdf>
- [4.] Čorić, D., 'Odgovornost i naknada štete zbog onečišćenja mora i mjesto zakloništa', *Zbornik PFZ*, 58, (1-2) 431-451 (2008.)
- [5.] Čorić, Dorotea, 'SCOPIC klauzula - novi vid odstupanja od tradicionalnih načela spašavanja', *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 23 (2002); str. 270-271.
- [6.] Coulthard, P., 'A New Cure for Salvors? - A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the C.M.I. Draft Salvage Convention', 14 *Jornal of Maritime Law and Commerce* 45-67 (1983.)
- [7.] Grabovac, I., 'Kako uračunati 'posebnu naknadu' u Međunarodnoj konvenciji o spašavanju, 1989.', *PPP god. 39* (1997), 153-154; str. 1-12.
- [8.] Grabovac, I., 'Mjesta zakloništa za brodove i propisi Republike Hrvatske', *Pomorski zbornik*, 45 (2008) 1, str. 11-19.
- [9.] Grabovac, I., 'Zaštita morskog okoliša i odredbe nove Konvencije o spašavanju, 1989.', *Uporedno pomorsko pravo*, 32 (1990), str. 125-126.
- [10.] Gaskell, N.J.J., 'The Amoco Cadiz: (II) Limitation and Legal Implications', 3 *J. Energy & Nat. Resources L.* 225 1985.
- [11.] Klarić, P., Vedriš, M., 'Građansko pravo', *Narodne novine d.d.*, Zagreb, 2006.
- [12.] Manear, N., 'Generalna havarija i spašavanje', *Osiguranje i privreda: Časopis za teoriju i praksu osiguranja*, 37 (1997), 3-4, str. 39-45.
- [13.] Mudrić, M., 'Liability Salvage - Environmental Award: A New Name for and Old Concept', *PPP*, prihvaćeno u tisak
- [14.] Mudrić, M., 'The International Liability Funds in the Maritime Field', *PPP god. 48* (2009), 163
- [15.] Noussia, K., 'Environmental Pollution Liability and Insurance Law Ramifications in Light of the Deepwater Horizon Oil Spill', u: '2010. Hamburg Lectures on Maritime Affairs', prihvaćeno u tisak
- [16.] Pavić, D., 'Pomorsko imovinsko pravo', *Književni krug*, Split, 2006.
- [17.] Petrinić, R., Plančić, B., 'Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija', *PPP*, god. 46 (2007), 161, str. 123-144.
- [18.] Petrinić, R., Plančić, B., Mandić, N., 'Revizija Lloyd's Open Form (LOF 2010) - Učinkovitija zaštita morskog okoliša?', *Naše more*, Vol. 56, No. 1-2, 2009, 49-56
- [19.] Romštajn, Ivan, 'O nekim pravnim problemima sudara brodova i spašavanja na moru', *Policija i sigurnost*, 7 (1998), 5-6; str. 408-414.
- [20.] Ryan, D.M., 'Protection of the Environment; a new Focus in the Convention on Salvage 1989.', *Australian & New Zeland Maritime Law Journal*, vol 23, No. 1 (2009), 1-11.
- [21.] Stanković, P., 'Nova međunarodna konvencija o spašavanju na moru', *Naše more*, 36 (3-4) 91 (1989), str. 91-98.

Dokumenti

1. Comité Maritime International, 'Questionnaire prepared by the Working Group to consider the Salvage Convention 1989', Singapore, 2009.
2. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976., u: Grabovac, I., 'Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije', *Književni krug Split*, 1995, str. 247-250, str. 359-369.
3. Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989., *Narodne novine: Međunarodni ugovori*, br. 9/1998.
4. Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989., u: Grabovac, I., 'Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije', *Književni krug Split*, 1995, str. 247-250, str. 427-436.
5. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, 1910., u: Grabovac, I., 'Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije', *Književni krug Split*, 1995, str. 247-250, str. 243-246.
6. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravnih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1910., u: Grabovac, I., 'Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije', *Književni krug Split*, 1995, str. 247-250.
7. Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru, *Narodne novine*, 164/98
8. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, čl. 1. st. 13. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, 1974., *Narodne novine*, 01/92;
9. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., *Narodne novine*, Međunarodni ugovori, 9/98.
10. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru iz 1979., NN, Međunarodni ugovori, 14/96
11. Odluka o Proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, *Narodne novine*, Međunarodni ugovori, 12/05
12. Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja morem, *Narodne novine*, 92/08
13. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/04, 76/07, 146/08
14. Pravilnik o mjestima zakloništa, *Narodne novine*, 03/08
15. Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama, *Narodne novine*, 138/08, 8/10 i 74/10
16. Protokol o Izmjeni Konvencije za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1967., u: Grabovac, I., 'Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije', *Književni krug Split*, 1995, str. 305-307.
17. Zakon o lučkim kapetanijama, *Narodne novine*, 124/97
18. Zakon o obalnoj straži, *Narodne novine*, 109/07
19. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, 35/05, 41/08
20. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, *Narodne novine*, 109/07 i 132/07
21. Zakon o potvrđivanju memoranduma o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike o uspostavi zajedničkog sustava nadzora pomorskom plovidbom na Jadranskom moru, *Narodne novine*, Međunarodni ugovori, 14/2001

Pravni slučajevi

1. *A Turtle Offshore SA and Another v Superior Trading Inc (The 'A Turtle')* [2008] EWHC 3034 (Admlty), [2009] 1 Lloyd's Rep 177
2. *In re OIL SPILL BY the 'AMOCO CADIZ', AMOCO TRANSPORT COMPANY and Amoco International Oil Company, Plaintiffs- Appellees, v. BUGSIER REEDEREI AND BER-GUNGS, A. G., Defendant-Appellant*, 659 F.2d 789
3. *Semco Salvage and Marine Pte Ltd v Lancer Navigation Co Ltd (The 'Nagasaki Spirit')*, [1997] AC 455
4. *Semco Salvage & Marine PTE. Ltd. v. Lancer Navigation Co.,* [1997] 1 Lloyd's Rep. 323, 327 (H.L. 1997) (*The Nagasaki Spirit*)
5. *Owners v. N.V. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru)*, [1972] A.C. 242

Web

1. http://en.wikipedia.org/wiki/MS_UND_Adriyatik
2. <http://danas.net.hr/hrvatska/page/2010/09/21/0482006.html>
3. <http://tinyurl.com/2v7wb6k>
4. <http://tinyurl.com/a-turtle>
5. <http://www.iosc.org/papers/iosc%202005%20a136.pdf>
6. <http://www.lof-at-isu.com/secure/documents/LOF2000.pdf>
7. <http://www.marine-salvage.org>
8. <http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=876>
9. <http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/080411-zakloni-MMPI.pdf>
10. <http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/SAR%20STAT%201999-2008.pdf>
11. <http://www.vecernji.hr/zagreb/od-bradice-sim-tam-ostala-tek-hrpa-željeza-clanak-211343>
12. <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/scopic2005.pdf>