

Dr sc. Mišo MUDRIĆ*

Osiguranje spašavanja na moru i odgovornosti spašavatelja

UDK: 347.79:368.23

Primljen: 13. 11. 2013.

Prihvaćen: 23. 12. 2013.

Stručni rad

Apstrakt

U članku se obrađuje materija osiguranja spašavanja na moru i osiguranja od odgovornosti spašavatelja. Nakon kratkih uvodnih napomena u svezi temeljnih pojmova vezanih uz nagrađivanje spašavatelja, razmatra se općenita uloga i značaj pomorskog osiguranja u pomorskom poduzetništvu, uloga i značaj klubova za uzajamno osiguranje pomorskih brodara od odgovornosti (P&I klubovi), te uloga i značaj klasičnih tržišnih osiguratelja. Nadalje se tumači pojava klauzule o P&I pokriću zagađenja uljem te paralelni razvoj instituta ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine u korist spašavatelja. Posebna pažnja pridaje se diobi odgovornosti za osiguranje troškova operacije spašavanja između klasičnih osiguratelja i klupskih osiguratelja, pri čemu se ukratko navode bitne odrednice Montrealskog kompromisa, odbijenog koncepta ekološke nagrade, te problematike vezane uz zajedničku havariju i spašavanje. Nastavno na prethodnu cjelinu, razmatra se institut osiguranja od odgovornosti spašavatelja u kontekstu klasične police osiguranja i P&I police osiguranja, pitanje podizvođača, pitanje posebne vrste pokrića u slučaju najma spašavateljskog remorkera, te uloga i značaj police osiguranja od odgovornosti.

Ključne riječi: spašavanje, nagrada za spašavanje, osiguranje od odgovornosti, P&I, pomorsko osiguranje, pravo osiguranja

1. UVOD

Spašavatelj uspješnom realizacijom operacije spašavanja stječe pravo na pravičnu nagradu za spašavanje (Međunarodna konvencija o pravu spašavanja, 1989, 13), pri čemu ukupna visina nagrade ne prelazi iznos spašene imovine. Ukoliko na ishodu operacije spa-

šavanja nema spašene imovine, a spašavatelj je uložio određene napore kako bi spriječio ili umanjio štetu na morskome okolišu, pripada mu pravo na posebnu naknadu (Međunarodna konvencija o pravu spašavanja, 1989, 14). Isto pravo spašavatelj uživa i u slučajevima kada je iznos izračunat sukladno članku 13 Konvencije o spašavanju manji od iznosa izračunatog temeljem članka 14 iste Konvencije (Marinović, Mudrić, 2011, 239). Nastavno na presudu Doma lordova u predmetu *Nagasaki Spirit (Semco Salvage and Marine Pte Ltd v Lancer Navigation Co Ltd, [1997] AC 455)*, kojom se, između ostaloga, element profita izuzima iz izračuna posebne naknade, spašavatelji sve veći značaj pridaju P&I klauzuli o posebnoj nadoknadi (eng. *Special Compensation Protection & Indemnity Clause* – dalje u tekstu: SCOPIC), kojom se režim izračuna naknade troškova iz operacije spašavanja uređuje drugačijim pravilima od onih prisutnih u Konvenciji (Čorić, 2002, 270–271).

U daljnjem tekstu obraditi će se materija osiguranja operacije spašavanja te osiguranja od odgovornosti spašavatelja.

2. ADEKVATNO OSIGURATELJSKO POKRIĆE I POMORSKO PODUZETNIŠTVO

Moderni trgovački brodovi, tzv. *Post-Panamax* klase, naziv iz kojeg se očituje nemogućnost takvih plovila da, zbog svoje veličine, koriste (ne prošireni) Panamski kanal, u stanju su prenositi velike količine tereta. Trenutačna klasa brodova čija zapremina prelazi 18.000,00 TEU (mjerna jedinica koja označava jedan intermodalni kontejner dužine 6,1 metra i širine 2,44 metra, eng. tzv. „*twenty-foot equivalent unit*”), nosi kodni naziv „*Triple E*.” U slučaju pomorske havarije takvog broda, potencijalni iznosi šteta koji se tiču ne samo gubitka broda i robe u prijevozu već i svih popratnih odgovornosti prema trećim osobama, poprimaju teško shvatljive razmjere. Na jednoj od konferencija koje redovito organizira Međunarodno udruženje spašavatelja (eng. *International Salvage Union*) nastojalo se utvrditi potencijalan ukupan iznos

* Viši asistent, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, e-mail: mmudric@pravo.hr.

takve štete. U razmatranje je prihvaćena hipotetska situacija havarije većeg modernog kontejnerskog broda (eng. „*very large cargo carrier*”), čija ukupna zapremina iznosi 14.500,00 TEU. Budući da kontejneri redovito sadržavaju različit tip robe različite vrijednosti, prihvatila se prosječna srednja vrijednost jednog TEU u iznosu od US\$ 50.000,00, čime se izračunala ukupna vrijednost robe u prijevozu u iznosu od US\$ 725.000.000,00. Prosječna vrijednost razmatranog broda navedene veličine i tipa, u izgradnji ili u pogonu, u trenutku izrade proračuna, na tržištu je iznosila US\$ 145.000.000,00. Uzevši u obzir potencijalnu izloženost odgovornosti prema trećima, koja proizlazi iz situacija kao što su sudar, izlivanje pogonskog goriva, šteta na imovini trećih osoba, nemogućnost korištenja iznajmljenog plovila i sl., te totalni gubitak broda i tereta, ukupan mogući iznos šteta procijenjen je na oko US\$ 2.095 milijardi (Bennett, 2008).

Pitanje koje se po prirodi stvari nameće uz takvu procjenu jest postojanje adekvatnog osigurateljskog pokrića koje bi omogućilo neprekinuto odvijanje pomorske trgovine, imajući na umu sve veći broj modernih plovila u slobodnoj plovidbi. Prilikom razmatranja nacrtat teksta Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, svi zainteresirani dionici aktivno uključeni u pomorsku trgovinu vodili su računa da predložena pravila u praksi zadovoljavaju uvjete pomorske osigurateljske industrije, čija dostupna i efektivna osigurateljska pokrića za različite pomorske poduhvate predstavljaju *sine qua non* pomorskog poslovanja (Berlingieri, 2003, predgovor). Naime, prilikom usvajanja međunarodnih pravnih pravila u području pomorstva učestala je praksa uvažavati postojanje osigurateljskog pokrića kako bi se unaprijed predvidjelo može li se novo pravno rješenje uspješno implementirati u praksi. U skladu s time, pomorsko poslovanje nužno djeluje u simbiozi sa osigurateljskom policom, bez obzira je li riječ o obveznom ili dobrovoljnom osiguranju.

2.1. P&I osiguranje

Standardno (kasko) osiguranje brodova u pravilu ne pokriva veći dio potencijalne odgovornosti pomorskog broдача. Iz tog razloga, u sklopu općeg pomorskog osigurateljskog pokrića važnu ulogu nose klubovi za uzajamno osiguranje pomorskih broдача od odgovornosti (eng. *Protection & Indemnity Clubs* – dalje u tekstu: P&I klubovi), čiji članovi po načelu uzajamnosti (eng. *mutual insurance*) putem doprinosa (eng. *call*) participiraju u novčanom fondu kluba putem kojeg se zajednički snosi obveza pokrića odštetnih zahtjeva upućenih protiv pojedinih članova (Pavić, 2012, 441). Kako bi se uspješnije pojasnila sveza između instituta (općeg) ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine i postojanja ade-

kvatnog P&I (eng. *Protection & Indemnity*) osigurateljskog pokrića, korisno je usporediti realno stanje osigurateljskog tržišta u vrijeme usvajanja teksta prethodno spomenute Konvencije iz 1976. godine sa trenutačnim kapacitetima P&I osigurateljske industrije. Sukladno podacima Međunarodnog udruženja pomorskih osiguratelja (eng. *International Union of Marine Insurers*), pripremljenim za potrebe zasjedanja Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije (eng. *Comité Maritime International*), tijekom 70-ih godina prošlog stoljeća P&I klubovi osiguravaju veći dio tržišta, te tek 5% do 10% iznosa na ime isplate osigurnine otpada na reosiguratelje prisutne na standardnom tržištu osiguranja (Berlingieri, 2003, 142–143). Uzimajući u obzir činjenicu kako slučajevi zagađenja morskog okoliša uslijed izlivanja ulja (te nuklearni incidenti) u pravilu nisu bili obuhvaćeni P&I pokrićem, tržište osiguranja bilo je, 1971. godine, u svakom trenutku sposobno podmiriti ukupna potraživanja na ime isplate osigurnine do iznosa od US\$ 50.000.000,00, odnosno, 1974. godine do iznosa od US\$ 120.000.000,00. Isplata se vršila po vrijednosnim razredima, počevši sa najnižim razredom (eng. „*working layer*”) do ukupnog iznosa od US\$ 30.000.000,00, zatim srednjim razredom (eng. „*catastrophe layer*”) ukupnog iznosa od US\$ 30.000.000,00 do US\$ 50.000.000,00, te konačno, najvišim razredom (eng. „*super-catastrophe layer*”) od US\$ 50.000.000,00 na više.

Uspoređujući kapacitete P&I klubova prije 40 godina sa današnjim, primjetno je kako danas svaki individualni P&I klub dostiže te čak i prestiže monetarnu granicu najvišeg kapaciteta sveukupne P&I osigurateljske industrije u prethodno opisanom razdoblju. Ujedno, ukupna snaga svih P&I klubova, okupljenih u Međunarodno udruženje P&I klubova (eng. *International Group of P&I Clubs*), danas iznosi preko US\$ 7 milijardi (IGP&I, 2013). Pritom valja naglasiti kako P&I klubovi i dalje održavaju značaj i ulogu na osigurateljskom tržištu, kako je to bio slučaj u 70-im godinama prošlog stoljeća, te pružaju više od 90% pokrića od ukupnog broja od 85.000 plovila, odnosno više od 1,1 milijarde bruto tonaže, podaci koji predstavljaju svjetsku pomorsku trgovačku flotu u 2012. godini (IGP&I, 2013).

Sukladno iznesenim vrijednostima, P&I pokriće je u potpunosti adekvatno za podmirivanje katastrofalnih iznosa štete sukladno hipotetskom slučaju opisanom u prethodnom tekstu, u obujmu onog dijela šteta koji je pokriven P&I pokrićem.

2.2. Klasično tržište osiguranja

Kako je ranije specificirano, hipotetski iznos od US\$ 2,095 milijarde također sadrži i iznose štete na ime totalnog gubitka plovila i robe u prijevozu, koji na stan-

dardnom tržištu osiguranja pokrivaju osiguratelji trupa i strojeva plovila (eng. *Hull & Machinery Insurers*), te osiguratelji robe u prijevozu (eng. *Cargo Insurers*). Sukladno podacima iz 2012. godine, ukupna totalna premija pomorskog osiguranja na standardnom tržištu osiguranja iznosila je US\$ 33,05 milijardi, uz godišnju stopu rasta od 4,9% (Seltmann, 2013). Od navedenog iznosa čak US\$ 17,7 milijardi spada u kategoriju premije iz kargo osiguranja, dok US\$ 8,5 milijardi spada u kategoriju kasko osiguranja (Seltmann, 2013). Sukladno navedenim iznosima, evidentno je kako kasko i kargo osiguratelji bez većih osjetnih posljedica odgovaraju na izazove individualnih havarija po uzoru na prethodno opisani hipotetski slučaj.

3. P&I KLAUZULA O POKRIĆU ZAGAĐENJA ULJEM

U svezi slučajeva zagađenja morskog okoliša uslijed izlivanja ulja, do 1975. godine P&I klubovi nisu bili spremi pružati bilo kakav oblik direktnog osiguranja od odgovornosti spašavatelja za rizike povezane uz izlivanje ulja sa spašavanih brodova. Uslijed nekoliko rizičnih operacija spašavanja posrnutih tankera, spašavatelji su postajali sve glasnjiji u svezi nezadovoljstva sa postojećim stanjem glede nemogućnosti pribavljanja adekvatnog osigurateljskog pokrića. Odličan primjer jest havarija tankera *Amoco Cadiz*, gdje je neuspješna operacija spašavanja rezultirala brodarovom tužbom protiv njemačkog spašavatelja za naknadu štetu zbog grube nepažnje prilikom pružanja usluge spašavanja. Tužbeni zahtjev nije usvojen, no postalo je jasno kako su spašavatelji izloženi potencijalnim iznosima naknada štete za koje ne postoji tržišna opcija osiguranja, a što u konačnosti može dovesti do bankrota spašavateljskih poduzetnika u slučaju uspjeha takvog tužbenog zahtjeva. Iz straha kako postojeća praksa može dovesti do ozbiljnog pomanjkanja usluga spašavanja u rizičnim situacijama, a što se poglavito odnosilo na operacije spašavanja tankera, kasko osiguratelji vlasnika tankera i P&I klubovi odlučili su razriješiti potencijalne nedoumice na strani spašavateljske industrije putem izdavanja posebne P&I klauzule o pokriću zagađenja uljem (eng. *P&I Pollution Indemnity Clause* - dalje u tekstu: PIOPIC), kojom se vlasnik tankera obvezuje spašavatelju nadoknaditi sve troškove proizašle iz tužbenih zahtjeva za štetu uslijed izlivanja ulja koje su treće osobe usmjerile protiv spašavatelja (Abecassis, 1985, 250). Dodatno, iz PIOPIC klauzule također je proizlazilo pravo spašavatelja na potraživanje naknade troškova pretrpljenih u svezi svih radnji poduzetih da se spriječi odnosno umanjí nastanak (daljnje) štete na morskom okolišu (Gold, 2002, 191–192).

Klauzula je ubrzo prihvaćena u spašavateljskim krugovima, uslijed čega je došlo do „poplave” zahtjeva po pitanju naknade troškova na ime aktivnosti poduzetih u svezi sprečavanja odnosno umanjénja štete na morskom okolišu (Dean, Crick, 1994, 80). Kako se krajnja odgovornost za isplatu takvih odštetnih zahtjeva kanalizirala u P&I klubovima, isti su uskoro postali krajnje nezadovoljni širinom i nepreciznošću PIOPIC pokrića te su shodno tome odlučili zaustaviti uporabu PIOPIC klauzule kroz oformljivanje nove vrste P&I pokrića za osiguranje od odgovornosti spašavatelja. Nova vrsta police nudila je pokriće od US\$ 20.000.000,00 po spašavateljskom remorkeru u svezi izvanugovorne odgovornosti za štetu nastalu uslijed izlivanja ulja u morski okoliš, te dodatnih US\$ 40.000.000,00 po operaciji spašavanja kada u istoj sudjeluje najviše 3 spašavateljska remorkera. Po pitanju ugovorne odgovornosti za štetu nastalu uslijed izlivanja ulja u morski okoliš, polica je ponudila pokriće od US\$ 20.000.000,00 po operaciji spašavanja (Dubais, 1976–1977, 385).

4. PITANJE ODGOVORNOSTI SPAŠAVATELJA I OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Zanimljivo je za ustvrditi kako reakcija P&I klubova po pitanju omogućavanja specijalizirane police osiguranja od odgovornosti spašavatelja, uslijed prethodno opisanih okolnosti koje prate pojavu PIOPIC klauzule, vremenski kolidira sa presudom Doma lordova u poznatom predmetu *Tojo Maru* iz 1972. godine (*The Tojo Maru (Owners of the Motor Vessel Tojo Maru v. N.V. Bureau Wijsmuller)*, [1972] AC 242), gdje je spašavatelj, uslijed nemarnog izvođenja usluge spašavanja prouzročio ozbiljnu štetu na spašavanom brodu, izgubio pravo na nagradu za spašavanje te proglašen odgovornim za nadoknađivanje daljnje štete. Tom se presudom engleska sudska praksa u meritumu izjednačava sa američkom (klasičan slučaj: *Noah's Ark* iz 1964. godine, *The Noah's Ark v Bentley & Felton Corp.*, 292 F.2d 437 (5th Cir. 1963), 322 F.2d 3, 1964 A.M.C. 59), te otvara pitanje financijske opstojnosti spašavateljskih poduzetnika uslijed velikih odštetnih zahtjeva.

Dvije bitne odlike presude Doma lordova u predmetu *Tojo Maru* učinile su ovaj slučaj posebno interesantnim za spašavatelje i osiguratelje. U navedenom predmetu spašavatelju nije priznato pravo pozivanja na institut općeg ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, te je posljedično tome uočena pravna praznina u Konvenciji o ograničenju odgovornosti iz 1957. godine (relevantna za navedeni predmet, uslijed primjene engleskog kao mjerodavnog prava) koja je ispravljena u Konvenciji iz 1976. godine. Naime, Konvencija iz 1976. godine u odnosu na

spašavatelja predviđa dvije mogućnosti okorištavanja institutom ograničenja odgovornosti. Članak 6, stavak 1 Konvencije pruža mogućnost spašavatelju ograničiti odgovornost sukladno tonaži spašavateljskog remorkera, dok članak 6, stavak 4 Konvencije pruža mogućnost spašavatelju ograničiti odgovornost sukladno točno određenoj tonaži (Konvencija iz 1976. godine predviđa 1.500 tona, dok Protokol Konvencije iz 1996. godine predviđa 2.000 tona), a u slučajevima kada spašavatelj ne djeluje sa spašavateljskog remorkera, odnosno, djeluje na spašavanom brodu ili u odnosu na spašavani brod. Druga mogućnost s jedne strane vodi računa o činjenici kako se operacije spašavanja učestalo izvode putem sredstava odnosno lokacija različitih od remorkera, dok se s druge strane uvažava činjenica kako spašavani brodovi učestalo imaju puno veću tonažu od spašavateljskog remorkera, što podrazumijeva da bi se izuzimanjem takvog pravila spašavatelj koji djeluje na spašavanom brodu postavio u nepovoljniji položaj od onog koji djeluje sa spašavateljskog remorkera. Kako takva mogućnost nije bila predviđena Konvencijom iz 1957. godine, spašavatelj nije bio u poziciji ograničiti svoju odgovornost prema spašavanoj osobi, te su se prethodno opisane norme uvrstile u tekst nove Konvencije (1976. godina) poglavito imajući predmet *Tojo Maru* na umu. Druga važna odlika presude Doma lordova očituje se u činjenici kako Konvencija iz 1976. godine jasno prepoznaje situacije u kojima spašavatelji, uslijed određenih propusta u pružanju usluga spašavanja, potencijalno bivaju izloženi odštetnim zahtjevima koji pod određenim uvjetima dovode ne samo do gubitka nagrade za spašavanje, već i do odštetne odgovornosti. Slijedom toga, u Konvenciji se predviđa mogućnost ograničenja takvih odštetnih zahtjeva, kako bi se spašavateljima omogućilo od P&I klubova pribaviti adekvatno pokriće takve odgovornosti.

5. OSIGURANJE TROŠKOVA OPERACIJE SPAŠAVANJA

Kako se uz operaciju spašavanja veže čitav niz povezanih i/ili nepovezanih pravnih odnosa, razvidno je kako će u slučaju štete, neovisno o potencijalnom uzroku štete i posljedičnoj odgovornosti za naknadu štete, osiguranje igrati ključnu ulogu u omogućavanju nesmetanog odvijanja usluge spašavanja (Brice, 2000, 26).

5.1. Kasko i kargo osiguranje

Pomorski kasko i kargo osiguratelji (Donovan, Doyle, 1980, 1 *et seq.*) dijele odgovornost po pitanju pokrića nagrade za spašavanje (Rose, 2004, Poglavlje 11). Standardna pravila u svezi pokrića nagrade za spašava-

nje prisutna su u većini standardnih Institutskih klauzula za osiguranje pomorskih rizika (Thomas, 1996, 219 *et seq.*) koje donosi Institut londonskih osiguratelja (eng. *Institute of London Underwriters*), kao što je to slučaj sa slijedećim primjerima: klauzula 10.5 Klauzula Instituta londonskih osiguratelja za osiguranje brodova na određeno vrijeme (eng. *Institute Time Clauses Hulls* – dalje u tekstu: ITCH 1995), klauzula 8.5 Klauzula Instituta londonskih osiguratelja za osiguranje brodova za određeno putovanje (eng. *Institute Voyage Clauses Hulls* – dalje u tekstu: IVCH 1995), klauzula 11.4 Klauzula Instituta londonskih osiguratelja za osiguranje robe na određeno vrijeme (*Institute Time Clauses Freight* – dalje u tekstu: ITCF), klauzula 8.4 Klauzula Instituta londonskih osiguratelja za osiguranje robe za određeno putovanje (*Institute Voyage Clauses Freight* – dalje u tekstu: IVCF 1995) te klauzula 8.5 Klauzula Instituta londonskih osiguratelja za osiguranje brodova (*Institute Hull Clauses* – dalje u tekstu: IHC 2003) (Hudson, Madge, 2005, 16–17, 114–121, 176, 219, 239–240). Nastavno na iznos nagrade za spašavanje koju potražuje spašavatelj na osnovi u potpunosti ili djelomično uspješne operacije spašavanja, u praksi se uz samu nagradu redovito javljaju i dodatni troškovi direktno vezani uz izvođenje usluge spašavanja, a koje je moguće podmiriti unutar posebne kategorije pokrića vezane uz pokriće svih troškova koji su razumno učinjeni kako bi se spriječila nova šteta ili umanjila postojeća šteta na osiguranoj imovini (tzv. Klauzula o nadoknadi troškova spašavanja, eng. *Sue & Labor Charges and Salvage Costs*), a što uobičajeno podrazumijeva troškove popravka, tegljenja, postavljanja na suhi dok i sl. (O'May, Hill, 1993, Poglavlje 13). Klasičan primjer takve odredbe sadrži klauzula 1.10.83 ITCH 1995.

Iznimke od obveze snošenja odgovornosti kasko i kargo osiguratelja za plaćanje nagrade za spašavanje svode se na okolnosti pod kojima spašavatelji ulažu određene napore kako bi spriječili daljnju, ili smanjili postojeću štetu na morskom okolišu uslijed izlivanja ulja, te na slučajeve kada spašavatelji, uključujući i prethodno spomenute situacije izlivanja ulja u morski okoliš, poduzimaju radnje s ciljem zaštite morskog okoliša od zagađenja. U takvim situacijama, P&I klubovi dijele odgovornost podmirivanja nagrade za spašavanje u onoj mjeri u kojoj se iznos iste odnosi na prethodno opisane situacije (Shaw, 1990, 109). Takvo rješenje ne iznenađuje, imajući na umu kako P&I klubovi sa svojim osiguranicima, vlasnicima tankera, igraju ključnu ulogu pri naknadi štete u skladu sa Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1992. godine. Pritom je važno za istaknuti kako su istom Konvencijom spašavatelji izrijekom izuzeti od odgovornosti za štetu uslijed izlivanja ulja u morski okoliš, izuzev slučaja kada djeluju sa namje-

rom ili bezobzirno i sa sviješću kako će štetne posljedice vrlo vjerojatno nastupiti (navedena Konvencija provodi načelo „kanaliziranja odgovornosti” (eng. *channeling of liability*), te odgovornost usmjerava na brodovlasnike). Na taj način riješena je sva problematika prethodno opisana u genezi PIOPIC klauzule.

5.2. P&I osiguranje

Vezano uz prethodno opisane situacije u kojima P&I klubovi dijele odgovornost za kargo i kasko osigurateljima, isti klubovi ujedno, a što je za sam sustav osiguranja spašavanja puno značajnije, snose i čitav niz drugih troškova vezanih uz usluge spašavanja. P&I klubovi podmiruju troškove vezane uz spašavanje života na moru (kada je takvo spašavanje dijelom operacije spašavanja), posebnu naknadu sukladno članku 14 Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine (Gold, 2002, 194–196), SCOPIC naknadu, te također, u određenoj mjeri, sudjeluju u zajedničkoj havariji.

5.3. Montrealski kompromis i ekološka nagrada

Imajući na umu kako uspješnom realizacijom operacije spašavanja u velikom broju slučajeva spašavatelji sprječavaju nastanak daljnje štete koja se očituje kako na vlastitoj imovini spašavanoga, tako i na imovini trećih osoba, spašavatelji ujedno spašavaju spašavane osobe od odgovornosti prema trećima (Binney, 1990, 639). Još tijekom rasprava u svezi konačnog nacrtu teksta Konvencije o spašavanju iz 1989. godine, Međunarodno udruženje spašavatelja nastojalo je naglasiti navedeni aspekt korisnog rezultata, a što bi dovelo do povećanja izračuna prava na naknadu troškova spašavanja, odnosno, potencijalno otvorilo put ka formiranju zasebnog oblika nagrade za spašavanje, čiji bi se temelj očitovao u sprječavanju nastupa odgovornosti spašavane osobe prema trećim osobama. Međutim, sudionici rasprave zaključili su kako takva vrsta štete nije izmjerljiva, te kako predviđeni sustav nagrađivanja (nagrada za spašavanje i posebna naknada) uzima u obzir sve pozitivne aktivnosti koje spašavatelj provodi tijekom pružanja usluge spašavanja (Coutlhard, 1983, 45 *et seq.*). Slična se rasprava vodila i posljednjih nekoliko godina na sastancima Međunarodnog pomorskog odbora, te se ista zaključila korištenjem identičnih, prethodno opisanih, argumenata protiv takvog prijedloga, na posljednjoj konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora u Bejingju 2012. godine (Khosla, 2013, 258 *et seq.*). Pritom su glavnu riječ imali upravo P&I osiguratelji, koji nisu bili zainteresirani prihvatiti ulogu osiguranja zasebne, ekološke nagrade, na temelju više ili manje utemeljenih spekulacija o iznosu potencijalne štete koja nikada neće

nastupiti. Shodno tome, ostaje na snazi tzv. *Montrealski kompromis* (Nielsen, 1985, 2), sukladno kojem klasični osiguratelji nastavljaju snositi troškove klasične nagrade za spašavanje, dok P&I klubovi snose troškove posebne naknade i SCOPIC naknade.

5.4. Zajednička havarija

Vezano uz zajedničku havariju, pomorski institut prema kojem, u slučaju opasnosti po brod i teret, određeni dio imovine biva žrtvovan s ciljem očuvanja ostatka ugrožene imovine, troškove čega snose svi sudionici pomorskog poduhvata (Pavić, 2006, 302–303), bitno je za istaknuti kako su York-Antwerpen pravila iz 2004. godine (Pravilo VI) predviđjela isključenje nagrade za spašavanje iz zajedničke havarije (Rose, 2005, 58 *et seq.*), izuzev slučaja kada je jedna strana podmirila dugovanje druge strane (Ashby, Rowland, Tucker, 2005). Takvo rješenje u praksi predstavlja problem u smislu kompliciranja postupka likvidacije zajedničke havarije, te se u tom smislu nagrada za spašavanje u praksi priznaje u zajedničkoj havariji samo u slučajevima kada institut zajedničke havarije značajno utječe na raspodjelu učešća u odgovornosti za isplatu nagrade za spašavanje (Manear, 1997, 42). Takva praksa ujedno je i presudila, u smislu Pravila VI ali i općenito, prihvatu York-Antwerpen pravila iz 2004. godine, te se posljedično tome u sklopu Međunarodnog pomorskog odbora vodi intenzivna rasprava u svezi (sveobuhvatne) revizije York-Antwerpen pravila iz 1994. godine, koja imaju poslužiti kao podloga za novu verziju Pravila. Do trenutka stupanja na snagu nove verzije, ostaju na snazi Pravila iz 1994. godine (Cooke, Cornah, 2008, 279 *et seq.*), sukladno kojima nagrada za spašavanje spada pod institut zajedničke havarije ukoliko je učinjena za zajednički spas (Pavić, 2006, 380), te se likvidacija sa naslova nagrade za spašavanje vrši sukladno tipu i vrijednosti spašene imovine.

6. OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI SPAŠAVATELJA

P&I klubovi i standardni tržišni osiguratelji pružaju pokriće za osiguranje od odgovornosti spašavatelja.

6.1. Klasični osiguratelji

Klasičan primjer osiguranja od odgovornosti koje nudi standardni osiguratelj sadržan je u Općoj njemačkoj polici pomorskog osiguranja iz 1992. godine (Schwampe, 2007, 1182 *et seq.*). Još jedan primjer vidljiv je iz javne ponude jednog klasičnog osiguratelja (*Galatea Underwriting Agency*) koji u sklopu opće po-

lice osiguranja od pomorske profesionalne odgovornosti spašavateljima nudi mogućnost sklapanja police na početni iznos od US\$ 20.000.000,00, uz mogućnost povećanja limita (Lloyd's List, 1999). Uz klasične osiguratelje, na području pružanja specijaliziranih spašavateljskih polica osiguranja, a što uključuje i police osiguranja od odgovornosti spašavatelja, učestalo djeluju i specijalizirane osigurateljske organizacije poput tzv. „Fixed Premium Facilities”, koje niti potražuju povišenu premiju, niti djeluju kao klasičan fond uzajamnog osiguranja (Røsæg, 2000).

6.2. P&I klubovi

P&I klubovi redovito svojim članovima nude slično pokriće (Hazelwood, 2000, 233 *et seq.*). P&I polica osiguranja od odgovornosti spašavatelja redovito pokriva izloženost odgovornosti, troškovima te ostalim povezanim rizicima kako spašavatelja, tako i njihovih podizvođača. Klasičan primjer opisanog P&I pokrića sadrži, primjerice: pravilo 22.4 *Assuranceforeningen Skuld* Pravila iz 2004. godine, klasa I, pravilo 3, odjeljak 2(15) Pravila Američkog kluba iz 2011. godine, te pravilo 9.29 Londonskog P&I kluba iz 2012. godine. P&I pokriće izdaje se neposredno ili posredno. Primjerice, *Steamship Mutual* (pravilo 25(x), 2006.), *UK klub* (odjeljak 14, 2004.), *Londonski klub* (pravilo 9.17, 2012.) takvu vrstu pokrića nude unutar kategorije „*Indemnities and Contracts*”, dok *Gard klub* (dodatak I, pravilo 4, 2008.), *Američki klub* (klasa I, pravilo 3, odjeljak 2(15), 2012.), *Japan Shipowner's Mutual P&I Association klub* (pravilo 33, 2005.), *West of England klub* (klasa I, pravilo 4, 2011.) te *Britannia Steam Ship Insurance Association* (klasa 3, pravilo 19(23), 2011.) nude mogućnost sklapanja specijaliziranog osigurateljskog pokrića za spašavatelje. Imenovano specijalizirano pokriće nudi prethodno spomenuti Japanski klub, te u odjeljku III Pravila iz 2011. godine nudi opće pokriće osiguranja od odgovornosti spašavatelja, dok u odjeljku IV istih Pravila predviđa posebno pokriće za slučajeve zagađenja morskog okoliša uslijed izlivanja ulja.

6.2.1. Podizvođači

Podizvođači se relativno često pojavljuju u operacijama spašavatelja, poglavito kada spašavanje zahtjeva pripremne radnje, nabavku opreme i pribavljanje specijaliziranog ljudstva, logističku podršku i sl. U praksi, spašavatelji učestalo sa podizvođačima, u sklopu ugovora o radu odnosno ugovora o djelu (ovisno o razini usluge koja se od podizvođača priželjkuje, odnosno o rezultatu koji se od podizvođača očekuje), potpisuju tzv. klauzule o oslobođenju od odgovornosti (eng. *knock-for-knock* i *hold harmless*), što konkretno podra-

zumijeva da takav ugovor sadrži posebnu klauzulu po kojoj se svaka vrsta odgovornosti za štetu podvodi pod načelo *casus sentit dominus*, u skladu s čime svatko samostalno snosi troškove štete na svojoj imovini.

6.2.2. Pokriće unajmljenog remorkera

U praksi, spašavatelji, pogotovo nekolicina velikih (globalnih) spašavateljskih poduzetnika, djeluju na različitim svjetskim lokacijama, ponekad i istovremeno. Često je logistički nemoguće osigurati dostupnost vlastitog spašavateljskog remorkera na pravom mjestu u pravo vrijeme. Iz tog razloga, spašavatelji često unajmljuju remorkere, što predstavlja problem ukoliko vlasnik remorkera nije ujedno i poduzetnik spašavanja, te član istog P&I kluba kao i prethodni spašavatelj. Kako bi se ova kva vrsta problema razriješila te zaobišao komplicirani postupak odlučivanja o podijeljenoj odgovornosti između više standardnih i/ili P&I osiguratelja, P&I klubovi učestalo svojim članovima također nude i pokriće unajmljenog remorkera (eng. *Absent Tug Coverage*), kojim se pokriva remorker koji je član kluba uzeo u najam.

7. UMJESTO ZAKLJUČKA: ZNAČAJ POLICE OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI

Nemoguće je sa sigurnošću ustvrditi realne iznose kako pokrića tako i premija na osnovi osiguranja od odgovornosti spašavatelja. Razlog tome leži u činjenici kako se takve police uobičajeno sklapaju uz ugovorne klauzule koje zahtijevaju tajnost podataka. No, može se pretpostaviti kako, imajući u vidu činjenicu da većina P&I osiguratelja i brojni klasični osiguratelji nude policu osiguranja od odgovornosti spašavatelja, ugovaranje takve vrste osiguranja podrazumijeva razumne visine premija, te posljedičnu učestalost ugovaranja. Pritom se ne smije iz razmatranja izostaviti niti činjenica kako odgovornost za štetu koju pokriva navedena polica podliježe općem ograničenju odgovornosti, kako je propisano međunarodnim instrumentom, odnosno mjerodavnim domaćim pravom. Imajući na umu prethodno opisani instrument, zabrinjavajuće visoki iznosi potencijalne naknade štete poprimaju mjerljive i osigurljive iznose koje su P&I i klasični osiguratelji spremni podmiriti (Thomas, 1976–1977, 60). Samim time, spašavatelj koji ima ugovorenu policu osiguranja od odgovornosti nije direktno izložen odštetnom zahtjevu, a posljedično povećanje premije uslijed isplate osigurnine može se uzeti u obzir prilikom pregovaranja o visini nagrade za spašavanje pri svakom slijedećem izvođenju usluge spašavanja (Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989, članak 13, točka 1, stavak g).

Miso MUDRIC, PhD
Senior Assistant, Faculty of Law Zagreb

Salvage Insurance and Salvor's Liability Insurance

UDC: 347.79:368.23
Professional Paper

SUMMARY

The Paper examines the salvage insurance coverage and salvor's liability insurance coverage. Following brief introductory remarks and key terms' definitions, the Paper analyzes the role of marine insurance in the maritime industry, the function of P&I insurers, and the role of traditional market insurers, with respect to the salvage enterprise. Further points of interest are the PIOPIC Clause and the parallel development of salvor's specific right to invoke the right to limit the liability for maritime claims. A special consideration is devoted to the division of responsibilities between traditional market insurers and P&I Clubs with regard to the payment of overall costs connected to the salvage operation. This section includes brief key remarks concerning the Montreal Compromise, the denied proposal of establishing Environmental Award, and the problems with regard the implementation of 2004 York-Antwerp rules. Following the previous segment, the final section examines the salvor's liability insurance coverage offered by both the traditional market insurers and P&I insurers, keeping especially in mind the issue of sub-contracts and the Absent Tug coverage. Finally, the Paper considers the meaning and the role of salvor's liability insurance coverage.

Key Words: salvage, salvage award, liability insurance, P&I, marine insurance, insurance law

LITERATURA (REFERENCES)

- Abecassis, D. W. (1985). *Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice*, London: Stevens.
- Ashby, B. J., Rowland, P. O., Tucker, I. R. (2005). *Sub-Committee Report on Rule VI of the York-Antwerp Rules 2004*, Association of Average Adjusters.
- Berlingieri, F. (2003). *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989*, Antwerpen: Comité Maritime International.
- Bennett, J. (2008) *Commercial Manager – Smit Salvage*, 11th Annual International Salvage & Wreck Removal Conference, London, December.
- Binney, B.F. (1990). Protecting the Environment with Salvage Law: Risks, Rewards, and the 1989 Salvage Convention, *Washington Law Review* 65(3), 639–656.
- Brice, G. (2000). Salvage and the role of the insurer: *LMCLQ*, 1, 26.
- Cooke, J. H. S., Cornah, R. R. (2008). *Lowndes and Rudolf: The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, London: Sweet & Maxwell.
- Coulthard, P. (1983). A New Cure for Salvors? – A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the C.M.I. Draft Salvage Convention, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 14, 45–67.
- Čorić, D. (2002). SCOPIC klauzula – novi vid odstupanja od tradicionalnih načela spašavanja, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 23.
- Dean, W. L., Crick, L. L. (1994). Marine Salvage: New Laws Affecting the Jettisoning of Oil, in: *Commission on Engineering and Technical Systems, Purposeful Jettison of Petroleum Cargo*, Washington: National Academy Press.
- Donovan, J. J., Doyle, G. S. (1980). The Legal Rights and Liabilities of Cargo in a Salvage Situation, *Tulane Maritime Law Journal*, 5, 1.
- Dubais, B. A. (1976-1977). The Liability of a Salvor Responsible for Oil Pollution Damage. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 8, 375-405.
- Gold, E. (2002). *Gard Handbook on P&I Insurance*, Arendal: Gard.
- Hazelwood, S. J. (2000). *P. & I. Clubs: Law and Practice*, London: LLP.
- Hudson, G. N., Madge, T. (2005). *Marine Insurance Clauses*, London: LLP.
- IGP&I. *Annual review 2012–2013*, International Group of P&I Clubs.
- Khosla, K. (2013). *Salvage Convention Review – Salvors' Proposals for Environmental Salvage Award*, CMI Yearbook.
- Lloyd's List, Protection & Indemnity: Negligence Cover: Galatea introduces fixed premium policy, *Lloyd's List E-Paper*, 27 August 1999 (nije numerirano).
- Manear, N. (1997). Generalna havarija i spašavanje, *Osiguranje i privreda: Časopis za teoriju i praksu osiguranja*, 37, 3.

- Mudrić, M., Marinović, Z. (2011). Moderni izazovi prava spašavanja i zaštita Jadrana, *Zbornik sa druge Konferencije Hrvatske platforme za smanjenje rizika od katastrofa*, 2(1).
- Nielsen, B. (1985). The Montreal Draft Salvage Convention. *CMI Newsletter*, Winter 1.
- O'May, D., Hill, J. (1993). *Marine Insurance: Law and Policy*, London: Sweet & Maxwell.
- Pavić, D. (2006). *Pomorsko imovinsko pravo*, Split: Književni krug Split.
- Pavić, D. (2012). *Pomorsko osiguranje: Pravo i praksa*, Split: Književni krug Split.
- Røsæg, E. (2000). *The impact on insurance practices on liability conventions, Legislative approaches in maritime law*. proceedings from the European Colloquium on Maritime Law, 7-8 December 2000, Lysebu, Oslo.
- Rose, F. D. (2005). *General Average: Law and Practice*, London: LLP.
- Rose, F. D. (2004). *Marine Insurance – Law and Practice*, London: LLP.
- Seltmann, A. (2013). *Global Marine Insurance Report 2013*, The Nordic Association of Marine Insurers, IUMI 2013 London, September (prezentacija).
- Schwampe, D. (2007). Die Bergung in der Transportversicherung. *Versicherungsrecht*, 25, 1177–1183.
- Seltmann, A. (2010). *Global Marine Insurance Report 2010*, The Nordic Association of Marine Insurers, IUMI 2010 Zürich (prezentacija).
- Shaw, R. (1990). The Insurance Arrangements Underpinning the Payment of Salvors' Remuneration, in: *Salvage: The 1989 Convention Conference Papers*. London: Lloyd's of London Press.
- Thomas, D. R. (1996). *The Modern Law of Marine Insurance*, London: LLP.
- Thomas, D. R. (1976-1977). Aspects of the Impact of Negligence upon Maritime Salvage in United Kingdom Admiralty Law. *The Maritime Lawyer*, 2, 57.
- United Nations. International Convention on Salvage, 1989, u: *United Nations Treaty Series* (Washington: United Nations, 1946/1947 -), vol. 1953, I-33479; usvojena 28. travnja 1989. godine.