

PRIJEDLOG PROMJENA U STANDARDNOM LLOYDCVOM FORMULARU
UGOVORA O SPAŠAVANJU "NO CURE - NO PAY" I ŠTO ONE DONOŠE

Lloydov standardni formular ugovora o spašavanju (Standard Form of Salvage Agreement, approved and published by the Committee of Lloyd's), poznat pod skraćenim nazivom "No cure - no pay", vjerojatno je najčešće primjenjivani formular za uredjenje odnosa iz spašavanja u cijelom svijetu^{x/}.

Ugovor je nastao 1890. i u prvo vrijeme upotrebljavalo ga je samo nekoliko profesionalnih spasavalaca u Velikoj Britaniji. Bio je revidiran 1891., 1896., 1897. i 1908. godine, kada ga Lloydov komitet usvaja kao isključivi tipski ugovor za engleske spasavaoce. Snagom svojih prednosti, ali i velikim ugledom Lloydove arbitraže (čija nadležnost se u tekstu predviđa) formular si je osigurao primjenu i u odnosima s medjunarodnim elementom i medju neengleskim partnerima. Daljnje izmjene vršene su u tekstu 1924., 1926., 1950., 1953., 1967. i 1972., što uvjerljivo govori o nastojanjima redaktora da ugovor učine ažurnim i uskladjuju ga s eventualnim izmjenama odnosa, novostima u tehnologiji spašavanja i kretanjem sudske i arbitražne prakse u toj oblasti.

Najnovije izmjene potakla je Medjunarodna unija spašavalaca (ISU). Godine 1973. formirana je posebna radna grupa koju čine pravni i drugi stručnjaci iz redova Medju-

^{x/} O prednostima i osnovnim karakteristikama toga ugovora v. P. Stanković, Spašavanje u plovidbenom pravu Jugoslavije, Rijeka 1976., str. 99 i 100.

narodnog udruženja brodara, pomorskih osiguratelja i Komiteta Lloyda, a predsjedava joj jedan od istaknutih arbitara sa spiska Arbitraže Komiteta. Nacrt revidiranog standardnog formulara bio je dovršen u proljeće 1979. i upućen na razmatranje i eventualne primjedbe vodećim profesionalnim spasavaocima, brodarima, osigurateljima te istaknutim pomorskim arbitrima, sucima i odvjetnicima, poslije čega bi imala uslijediti konačna službena potvrda i proglašenje novog standardnog teksta od strane Komiteta Lloyda.

Za razliku od ranijih povremenih intervencija u tekstu, ovoga puta pripremljeni Nacrt, uz neke manje izmjene proceduralne naravi, sadrži i nekoliko značajnijih novosti koje bi - ako budu usvojene - mogle suštinski utjecati na ravnotežu odnosa među strankama, a time i na institut spašavanja u cijelosti. Očita im je tendencija da još više učvrste i zaštite interes spašavalaca. To je ujedno razlog što se predloženim izmjenama, kako saznajemo, protive mnogi od konzultiranih organizacija i pojedinačna na strani spašene imovine (tj. u redovima brodara, posebno tankerskih, i osiguratelja broda i tereta).

x x x

Prvu izmjenu nalazimo već u preambuli revidiranog teksta, gdje se izričito navodi da pojam spasavaoca ("Contractor") obuhvaća brodare, zapovjednike i posadu svih brodova angažiranih u operacijama spašavanja ("... shall be deemed to include Owners, Masters and Crews of all vessels employed in the services"). Korist od te dopune trebala bi biti što bi se potpisivanjem ugovora sve njegove

odredbe (pa i one o nadležnosti, jamstvima i utvrđenju nagrade) protegle uz brodara i na sve članove posade broda spasavaoca (neprofesionalnog), koji su u dosadašnjoj praksi ponekad ustajali sa samostalnim zahtjevom za isplatu svog dijela nagrade. To im je priznato i vjerojatno će ostati priznato po pravu mnogih pomorskih zemalja. Tako, po čl. 780 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, svaki član posade broda - spasavaoca može tužbom ostvarivati svoje samostalno pravo, ako brodar toga broda nije u roku od godine dana pokrenuo zahtjev za zajedničku nagradu. Razmatrajući predloženu dopunu Lloydova ugovora nameće nam se pitanje može li zapovjednik potpisivanjem ugovora u ime brodara i u svoje ime - obvezati i sve ostale članove posade svoga broda, koji u toku akcije mogu u većoj ili manjoj mjeri djelovati i samostalno, te na toj osnovi zaslužiti i tražiti posebnu nagradu. Proizlazi da bi se takva mogućnost potpuno eliminirala jedino kada bi standardni formular stvarno potpisivali, osim zapovjednika, i svi članovi posade.

U točki 1. Nacrta, prije naznake luke ili mesta koje stranke mogu sporazumno utvrditi za konačno odredište spašavanog objekta i završetak akcije, predlaže se unošenje alternative po izboru samih spasavalaca ("a place of safety"). Dopuna čitо ide in favorem spasavalaca, koji su u dosadašnjoj praksi često imali poteškoća zbog prigovora da akciju nisu priveli kraju, odnosno da spašavana imovina nije bila dovedena u potpunu sigurnost. Međutim, imajući na umu da je uspjeh spašavanja i konačna sigurnost spašavane imovine uvijek quaestio facti, pa bi takav jednostrani izbor spasavalaca mogao i u buduće biti osporavan od strane spašenog, - teško je vjerovati da bi se ovom novišću stogod moglo bitno izmijeniti.

U istoj točki (1) uvrštene su nadalje dvije potpune nove rečenice: Spasavaoci preuzimaju obvezu starati se u najvećoj mjeri kako bi spriječili izlijevanje ulja iz broda ("The Contractor further agrees to use his best endeavours to prevent the escape of oil from the vessel"), a cjelokupni uspjeh akcije - po principu "No cure - no pay" - ocjenjuje se i s aspekta njihova uspjeha u spriječavanju zagadjenja ("Such services shall include services rendered in preventing, minimising or controlling the escape of oil from the vessel and/or the consequences of any escape"). Opći strah od zagadjenja u pomorstvu, kojem smo suvremenici, nalazi tako svoj odraz i u ovom formularu. Prema obrazloženju radne grupe, ove novosti samo izričito ističu ono što je dosadašnja sudska i arbitražna praksa već usvojila kao obvezu i mjerilo konačnog uspjeha spasavalaca. Tome gledištu moguće je ipak staviti prigovor kako je opća obveza spasavalaca da s v a k u popratnu štetu, a ne samo poluciju uljem, svedu na najmanju moguću i neophodnu mjeru, pa je to moglo u tekstu ugovora biti i šire stilizirano.

Točka 2. dosadašnjeg teksta imala bi biti znatno proširena odredbama:

a) da brodar, njegovi agenti i osoblje spašavanog objekta trebaju maksimalno suradjivati sa spasavaocima u svim akcijama ("The Owners, their servants and/or Agents shall co-operate fully with the Contractor in and about the salvage");

b) da obje stranke moraju uložiti sve napore kako bi se spašavana imovina privela u sigurnost ili (alternativno!) u ugovorenu luku ili mjesto ("Both the Owners and

the Contractor shall use their best endeavours in obtaining entry into the place of safety or the place named in Clause 1. of this Agreement or such other place as may be agreed");

c) da će vlasnici spašene imovine preuzeti svoju imovinu u takvom mjestu ("The Owners shall accept redelivery of the salved property at such place");

d) i da spasavaoci neće vršiti izbačaj spašavane imovine osim u krajnjoj nujdi ili kada se takva mjera objektivno ukaže neophodnom za spriječavanje većeg zagadjenja ili gubitka ("The Contractor shall not jettison except in cases where: (a) the situation is one of grave emergency or (b) jettison can reasonably be considered necessary to prevent greater pollution or loss").

Sve navedene nove odredbe potvrđuju već mnogo puta izražena gledišta sudova i arbitraža u materiji spašavanja, a to znači da odražavaju postojeće pravo. Pažnju više privlači odredba pod c) prema kojoj vlasnici spašene imovine moraju prihvati predaju te imovine po okončanju akcije u dogovorenom mjestu, odnosno u mjestu (i vremenu) koje je spasavalac jednostrano ocijenio kao sigurno i konačno. O tome je već bilo riječi. U dosadašnjoj praksi naime, vlasnici spašene imovine su upravo odbijanjem da je prihvate natrag prigovarali da usluga nije bila uspješna ili potpuna. Predložena dopuna, dakle, ide u prilog spasavalaca. Ipak, bolje bi postigla svoj cilj da su predviđene i posljedice: da li uopće, kako i dokle spasavalac odgovara za čuvanje spašene imovine ako je on nudi, a vlasnici i dalje odbijaju preuzeti.

Točka 5. Nacrta sadrži u posebnoj rečenici jednu važniju novost: brodar spašenog broda ne smije jednostrano osloboditi (tj. predati, ispustiti iz ruku) teret, dok za njega ne bude pruženo odgovarajuće jamstvo za isplatu nagrade ("The Owners of the vessel shall not voluntarily release the cargo until security shall have been provided as aforesaid for cargo").

Problem osiguranja jamstva za teret na spašenom brodu star je vjerojatno koliko i sam institut spašavanja na moru, a u različitim pravnim sistemima različito je i rješavan. Kod nas, prema Čl. 776, st.1. i 2. Zakona o plovđbi, ako se spašavanje broda i stvari s broda vrši na osnovi ugovora o spašavanju kojeg je zaključio zapovjednik ugroženog broda, cijelokupnu nagradu za spašavanje (dakle i dio koji se odnosi na teret) dužan je platiti brodar spašenog broda, dok je vlasnik spašenih stvari s broda solidarno odgovoran s brodarom za dio nagrade koji se odnosi na te stvari. Zaključujemo da se zakonskim založnim pravom na ukrcanim stvarima (iz Čl. 593, toč.2. Zakona o plovđbi) po našem pravu u tome slučaju može koristiti brodar spašenog broda, kao dužnik ukupne nagrade i regresni vjerovnik dijela nagrade koji otpada na spašene stvari s broda. Predložena dopuna bila bi stoga u skladu s mogućnostima koje pruža naše pravo.

Problem je, međutim, što u engleskom pravu, koje bi se imalo primijeniti na odnose zasnovane Lloydovim ugovorom, brodar spašenog broda nema založnog prava na teretu po toj osnovi. Naime, založna prava u engleskom sistemu (tj. possesory i maritime liens) na svim spašenim stvarima priznaju se izravno spasavaocima, ali ne i brodaru spašenog broda. Potpisujući ugovor s klauzulom

koja se sada predlaže, brodar spašenog broda preuzeo bi dakle obvezu koju ne bi mogao izvršiti, ako se tome primaoci spašenog tereta budu protivili. S druge strane, brodar spašenog broda u tom slučaju ipak bi mogao biti odgovoran za neispunjeno ugovora i otuda proisteklu štetu. Dok se u tom smislu englesko pravo ne izmijeni, teško je prihvatiti obrazloženje da "će brodar spašenog broda u najmanju ruku suradjivati na osiguranju jamstva od tereta, umjesto da se drži pasivno, kao u mnogim prigodama do sada".

U posljednja dva reda točke 5. Nacrta predviđa se pravo arbitra da prizna i odobri spasavaocima troškove koje su imali pri zaštiti ("protecting") svog založnog prava na spašenim stvarima, u omjeru koji arbitar nadje opravdanim. Radi se zapravo o troškovima o s i g u r a n j a takvog interesa spasavalaca, jer su se troškovi za ostvarenje prava zaloga spasavalaca oduvijek redovito priznavali ako su opravdano bili poduzeti.

U točki 10. Nacrta, gdje se govori o prvostepenoj arbitraži, predviđena je dopuna: arbitar pojedinac, koji treba odlučiti o nagradi, ima pravo prije toga donijeti i privremenu odluku, obvezujući njome vlasnike spašene imovine na isplatu akontacijskih iznosa koje ocijeni primjerenim i pravičnim ("... and he shall have power to make interim Awards ordering the Owners of the salved property to make such payments on account as may seem fair and just"). U svim redakcijama ugovora prije 1972. bila je predviđena mogućnost da se spasavaocima odobri naknada gotovinskih troškova koje su imali u vezi sa spašavanjem, te da se oni neposredno isplate od depozita poluženog pri Komitetu Lloyda. Tekst ugovora od 1972. nije sadržavao ništa o tome. Sada se takva mogućnost nastoji ponovno otvoriti,

uz jedno značajno proširenje: privremenom odlukom mogla bi se odobriti isplata ne samo gotovinskih troškova, već i dijela konačne nagrade. Dopuna je očito potaknuta od strane spasavalaca, koji su ponekad morali mjesecima čekati na okončanje postupka i isplatu cijelokupne nagrade. Ubuduće, svjestan opasnosti od izmjene svoje odluke u drugostepenom (žalbenom) postupku, arbitar pojedinac donijet će privremenu odluku zaista samo onda kada ima pouzdanu osnovu za to. Praksa će pokazati koliko često i koliko korisno bi to moglo biti.

U točki 12. Nacrta rok za žalbu na privremenu ili prvostepenu arbitražnu odluku izjednačen je i iznosi 14 dana od njihova objavlјivanja. Izričito se utvrđuje da je drugostepena odluka konačna i obvezna za stranke, bez obzira na okolnost da li su ili nisu bile zastupljene u prvostepenom ili drugostepenom arbitražnom vijeću ("... whether such parties were represented or not at either the Arbitration or at the Arbitration on Appeal").

Formular redigiran 1972. sadržavao je ukupno 18 točaka. Nacrt novog ugovora, međutim, sadrži 25 točaka, a posljednjih šest potpuno su nove.

Prijedlog za novu točku 19, pod naslovom Odredbe o valuti ("Currency provisions") glasi:

"Nadalje je ugovorenđ da će jamstvo koje se ima položiti kod Komiteta Lloyda, kao i nagrada prema odluci ili privremenoj odluci Arbitraže ili Žalbene arbitraže biti u _____ valuti. Ako se naznaka valute u ovoj točki ne unese, jamstvo koje se ima položiti i nagrada prema odluci ili privremenoj odluci Arbitraže ili prema odluci Žalbene arbitraže bit će izražena u funtama

sterlinga". ("It is hereby further agreed that the security to be provided to the Committee of Llyd's and the Award and/or interim Award(s) and/or Award on Appeal of the Arbitrator and/or Arbitrator(s) on Appeal shall be in _____ currency. If this Clause is not completed then the security to be provided and the Award and/or interim Award(s) and/or Award on Appeal of the Arbitrator and/or Arbitrator(s) on Appeal shall be in Pounds Sterling.")

Upotrebljavajući tipski formular ugovora stranke su i do sada ponekad izražavale svoju želju da se obračun vrši u kakvoj drugoj, za njih pogodnijoj valuti. To su činile dopisujući na kraju standardnog teksta jednu klauzulu veoma sličnu prvom dijelu citirane dopune, a njihovu želju u tom pogledu arbitri su redovito uvažavali. Redaktori su stoga, uvrštenjem nove točke, htjeli integralni tekst ugovora učiniti bližim praksi.

Nova točka 20, pod naslovom Odredbe o ograničenju odgovornosti ("Limitation of liability provisions") imala bi glasiti:

"Spasavaocu pripada pravo da ograniči svaku odgovornost kojoj bi on sam, njegovi službenici i agenti mogli biti izloženi pri spašavanju ili u vezi sa spašavanjem, i to na način i u opsegu koji su propisani Medjunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976, kao da odredbe te Konvencije predstavljaju englesko pravo". ("The Contractor shall be entitled to limit any liability which he, his Servants and/or Agents may incur in and about the services in the manner and to the extent provided in the International Convention on

Limitation of Liability for Maritime Claims 1976, as though the provisions of the said Convention were part of the law of England".)

Kao što je poznato, nova Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske štete pruža mogućnost ograničenja odgovornosti i spasavaocima za štete izazvane u toku operacija ili u vezi sa spašavanjem. Njihove mogućnosti za ograničenje odgovornosti bile bi jednake mogućnostima svakog brodara koji duguje naknadu za ugovorne ili vanugovorne pomorske štete (sa izuzećem šteta od zagadjenja uljem i nuklearnih šteta), te bez obzira na okolnost da li je šteta koju su prouzročili nastala s njihova broda ili s broda kojeg su spašavali (iako je osnova za proračunavanje granice odgovornosti spasavalaca koji ne djeluju s drugog broda ili djeluju samo na ugroženom brodu donekle različita - čl. 6, § 4 Konvencije). Nova Konvencija stupit će na snagu godinu dana po ratifikaciji, pristupanju ili prihvatu od strane 12 zemalja, što se još nije ostvarilo. Velika Britanija je ratificirala Konvenciju i čeka njen stupanje na snagu da bi je počela primjenjivati. Točka 20 Nacrta Lloydova ugovora je s time uskladjena.

Preostalih pet točaka čije uvrštenje se predlaže nosi zajednički naslov Odredbe o tankerima ("Tanker provisions") i podnaslov "Kada spašenu imovinu predstavlja nakrcani tanker" ("When the salved property is a laden Tanker"). Razmotrimo ih redom:

"21. Brodar (spašenog) broda prihvaća da osnuje dodatni fond (u dalnjem tekstu "Fond zbog zagadjenja"), uz onaj koji se sastoji od vrijednosti spašene imovine. Iz tog fonda spasavaoci mogu biti nagradjeni za akcije poduzete u svrhu spriječavanja, smanjenja ili ograničenja

izlijevanja ulja iz broda ili posljedica takvog izlijevanja, pa i onda kada spasavalac bez vlastite krivnje ili krivnje svojih službenika i agenata nije takve akcije mogao privesti kraju." ("The Owners of the vessel agree to provide a further fund /hereinafter called "The Pollution Fund"/ in addition to the fund provided by the Salved Value of the property salved, out of which the Contractor may be remunerated for his services in preventing, minimising or controlling the escape of oil from the vessel and/or the consequences of any such escape, even if the Contractor is prevented without fault on the part of himself, his Servants and/or Agents from completing the services.")

Upravo ova odredba izazvala je do sada najviše pažnje i komentara u stručnim krugovima. Očito, kada se kao objekt spašavanja pojavljuje tanker s teretom, obveze brodara spašavanog broda imale bi se drastično proširiti i otežati. Ne upuštajući se u raspravu o osnovanosti takvog tretmana tankerskih brodara, koja i dalje traje, naglasimo da bi spasavalac imao pravo na nagradu za spriječavanje zagajjenja i onda kada, bez vlastite krivnje, takve akcije nije mogao privesti kraju. Čini se da je takva odredba u izravnoj kontradikciji s tekstom točke 1, gdje se kaže da će i akcije na spriječavanju zagadjenja biti podvrgnute načelu da bez uspjeha nema nagrade ("No cure - No pay"). Ako pak takvo tumačenje nije točno, - proizlazi da se u načela spašavanja, barem kada se radi o spriječavanju zagadjenja, uvodi jedna dalekosežna i velika novost.

Slično tome, odredba točke 21. može dovesti do situacije da brodar spašenog broda duguje spasavaocima nagradu veću ili, u ekstremnom slučaju, višestruko veću od

cjelokupne vrijednosti spašene imovine, čime je onda opovrgnut i drugi osnovni postulat prava o spašavanju na moru, do sada najšire prihvaćen u medjunarodnim i nacionalnim odredbama pomorskih zemalja (čl. 2, st.3. Medjunarodne konvencije o pružanju pomoći i spašavanju na moru 1910. i čl. 770, st.2. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi).

"22. Fond zbog zagadjenja bit će izdvojen, ali po iznosu jednak sumi ograničene odgovornosti broda, proračunate prema odredbama Medjunarodne konvencije o gradjanskoj odgovornosti za štete od zagadjenja uljem iz 1969, ili prema njenim kasnijim izmjenama." ("The Pollution Fund shall be a sum equal to but separate from the amount of the vessel's limitation fund, as calculated in accordance with the provisions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, or subsequent amendment to the same.")

Intencija i sadržaj ove odredbe jasni su. Držeći na umu visinu ograničenja odgovornosti za zagadjenje prema Konvenciji iz 1969, te argumente i reakciju koju je izazvala u krugovima tankerskih brodara, postavlja se pitanje hoće li brodar spašavanog tankera uopće biti u stanju, kada bi to i htio, namaknuti visoko jamstvo u dvostrukom iznosu i kako bi se to odrazilo na premiju osiguranja njegova broda i na cijenu njegove prijevozne usluge.

Preostale tri točke navodimo zajedno:

"23. Raspodjelu izmedju odgovarajućih fondova utvrdit će arbitar ili žalbeni arbitar.

24. Odredbe točaka 4. i 5. ovoga ugovora primijenit će se takodjer na Fond zbog zagadjenja i na jamstva za taj Fond.

25. Brodar spašenog broda dužan je na zahtjev podnijeti potvrdu ili na drugi način dokazati svoju sposobnost za ispunjenje obveza koje je preuzeo prema točkama 21, 22. i 24. ovoga ugovora."

("23. The Apportionment between the respective funds shall be determined by the Arbitrator or Arbitrator(s) on Appeal.

24. Clauses 4 and 5 of this Agreement shall apply to the provisions of the Pollution Fund and/or security for such fund.

25. On demand the Owner of the vessel shall provide evidence by Certificate or otherwise that he can honour the obligations undertaken by him under Clauses 21, 22. i 24. of this Agreement.")

Iako se odnose na postupak, i ove točke kriju niz praktičnih teškoća i neizvjesnosti (npr. vrsta jamstva, kratkoća rokova, osiguranje jamstva za pokriće akcija na spriječavanju zagajdenja kada je spašavana imovina potpuno propala, tko bi trebao izdavati uvjerenje o tome da je brodar ispunio svoje obveze u pogledu jamstva zbog zagađenja i još neke).

Sumirajući sve obveze koje za njega proizlaze, lako je posumnjati da će tankerski brodar uopće pristati na zaključenje ovakvog ugovora. Na to ga nitko, pa ni situacija u kojoj se nalazi, niti spasavalac koji mu se nudi - ne mogu prisiliti. Ne prijeti li možda opasnost da brodari ili zapovjednici ugroženih tankera s teretom posegnu za starom verzijom ugovora, koja takve dodatne obveze za njih ne sadrži. To bi dovelo do dualizma Lloydova formulara u praksi. Druga je opasnost da oni odbiju svaki ugovor o spašavanju. U oba slučaja ciljevi koji su se htjeli postići navedenim dopunama mogli bi biti promašeni.

P.S.