

## KONAČNI NACRT NOVE KONVENCIJE O SPAŠAVANJU NA MORU I RJEŠENJA KOJA ON DONOSI

Predrag Stanković, redoviti profesor  
Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj u Rijeci

UDK 341.018:347.799.2  
Izvorni znanstveni rad

*Premda je Konvencija o spašavanju na moru iz 1910. god. jedan od najšire prihvaćenih unifikacijskih akata iz područja pomorskoga imovinskog prava, s vremenom se javila potreba da se izradi novi, suvremeniji dokument. Razlozi za to leže u razvoju pomorske tehnike i tehnologije, što je dovelo do smanjenja opasnosti koje prijete brodu i teretu, ali i do poskupljenja spasilačkih intervencija, većeg fonda spašene vrijednosti, veće ekološke ugroženosti svjetskih mora itd.*

*U radu se uspoređuju: Nacrt konvencije, koji je 1981. god. izradio Međunarodni pomorski odbor (CMI), i Nacrt Pravnog odbora IMO-a iz 1988, koji će se razmatrati na predstojećoj diplomatskoj konferenciji. Neke od novina koje konačni Nacrt konvencije donosi jesu šire područje primjene Konvencije, izričito neprimjenjivanje Konvencije na vađenje potonulih stvari, taksativno nabrojanje dužnosti spasioca i dužnosti zapovjednika i vlasnika broda i druge imovine u opasnosti, jasniji odnosi među vlasnicima spašene imovine u slučaju kad je nacionalnim pravom predviđen kakav oblik solidarne odgovornosti za isplatu nagrade. Izražava se uvjerenje da će ovakav tekst Nacrta biti usvojen na diplomatskoj konferenciji u Londonu u travnju 1989. god.*

Početakom je srpnja 1988. Međunarodna pomorska organizacija uputila vladama svojih članica obavijest o održavanju diplomatske konferencije na kojoj će se razmotriti Nacrt nove konvencije o spašavanju na moru. Konferencija se saziva u Londonu u razdoblju od 17. do 28. travnja 1989. Obavijesti su bili priloženi:

- prijedlog dnevnog reda (dokument LEG/CONF. 7/1);
  - prijedlog pravila postupka (LEG/CONF. 7/2);
  - nacrt teksta konvencije o spašavanju (LEG/CONF. 7/3);
  - nacrt teksta završnih odredaba (LEG/CONF. 7/4)
- i nekoliko drugih, manjih popratnih dokumenata.

Time su dugogodišnje pripreme za usvajanje nove konvencije o spašavanju na moru ušle u kasnu, završnu fazu. Radi se o temeljitoj izmjeni (novaciji) Konvencije iz 1910. godine, koja je do sada obvezivala čak 83 države i time se uvrstila među najšire prihvaćene unifikacijske akte iz područja pomorskoga imovinskog prava<sup>1</sup>. Usprkos takvom njenom prihvatu i popularnosti, ocjene o potrebi izrade potpuno novog dokumenta bile su vrlo glasne i odlučne. Postupajući po mandatu IMO-a, osnovni nacrt pripremio je Međunarodni pomorski odbor (CMI) i usvojio ga većinom glasova na svojoj 32. konferenciji održanoj u svibnju 1981. u Montrealu. Poslije toga, u razdoblju od 1985. do 1988. godine tekst je u nekoliko navrata bio »na čitanju« i na raspravi o pojedinim, još uvijek spornim formulacijama i rješenjima na Pravnom odboru Međunarodne pomorske organizacije. Iz redakcije upravo toga tijela potekao je i konačni nacrt o kojemu će uskoro raspravljati diplomatska konferencija u Londonu.

O razlozima za tu akciju i o svim fazama pripremanja novog teksta naša je stručna javnost bila redovito i u cijelosti obavještavana. Povod i osnovni ciljevi nove konvencije uvršteni su već i u neke od naših udžbenika<sup>2</sup>. O rezultatima rada 32. konferencije CMI-a pisalo se u »Uporednom pomorskom pravu i pomorskoj kupoprodaji« iste godine u kojoj je Konferencija održana<sup>3</sup>, a već u narednom broju poslije toga objavljen je izvorni tekst Montrealskog nacarta, zajedno s hrvatskim ili srpskim prijevodom<sup>4</sup>. O mnogim prijedlozima za izmjenu ili dopunu i općenito o tijeku rasprave na Pravnom odboru IMO-a savjesno je i redovito izvještavala A. Sihtar<sup>5</sup>. Konačno, uz nekoliko drugih osvrtâ, bit novina u Nacrtu iz 1981. i u nekim kasnijim njegovim dopunama — u odnosu na Konvenciju iz 1910. godine — temeljito je i znalački obrazložio H. Kačić<sup>6</sup>.

Ne treba sumnjati da će naša zemlja također biti zastupljena na konferenciji u Londonu u travnju slijedeće godine, a zatim se i suočiti s odlukom da eventualno prihvati novi dokument. Utoliko prije o njegovu sadržaju i rješenjima treba upravo sada konačno raspravljati i raspraviti. Cilj je ovoga prikaza:

— rekapitulirati i time se podsjetiti razloga koji su bili dominantni za odluku da se pripremi kompletni novi tekst konvencije o spašavanju na moru;

— usporediti tekstove nacarta iz 1981. i 1988. godine i tako utvrditi trendove koji su se u međuvremenu ispoljili, te utjecali na konačnu verziju.

<sup>1</sup> Za točan popis potpisnica v. Grabovac, I., Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split 1986, str. 17 — 18.

<sup>2</sup> Za primjer v. Stanković, P., Pomorske havarije, Rijeka 1988, str. 78 — 80.

<sup>3</sup> V. br. 90/81, str. 69 — 76.

<sup>4</sup> V. br. 91/81, str. 2 — 27.

<sup>5</sup> V. njene osvrte na 55, 57. i 58. zasjedanje Pravnog odbora IMO-a u UPPPK, br. 107 — 108, str. 262 do 273, br. 113 — 114, str. 140 do 160 i br. 117 — 118, str. 151 do 153.

<sup>6</sup> V. monografiju »Spašavanje na Jadranu« (izdanje prigodom 40-te obljetnice »Brodospasa«), Split 1987, str. 195 — 199.

Pri svemu tome polazimo od pretpostavke da zainteresirani čitalac već poznaje novosti iz Nacrta CMI-a, glavna sporna pitanja, njihove protagoniste i kompromise koji su postignuti 1981, kao i odgovarajuće odredbe našega Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (čl. od 767. do 782.), koje se pretežito zasnivaju na Konvenciji iz 1910. godine.

## **REKAPITULACIJA RAZLOGA ZA PRIPREMANJE NOVE KONVENCIJE O SPAŠAVANJU NA MORU**

Cijelo ovo stoljeće, na početku kojega je sada važeći tekst bio usvojen, obilježeno je mnogim tehničkim, tehnološkim i ekonomskim promjenama u brodarstvu. Tome su mnogo doprinijela i dva svjetska rata, koja uvijek utječu na skokoviti razvitak tehnike i tehnologije. Zbog sigurnijih načina gradnje i pogona brodova, opasnosti koje prijete brodu i teretu tijekom plovidbenog pothvata manje dolaze do izražaja. Međutim, opasnost koja od pojedinog broda i njegova tereta prijete morskom okolišu višestruko je porasla. To opet znači da je u okviru odnosa među strankama u spašavanju potrebno voditi računa i na stanoviti način stimulirati zaštitu okoliša.

Zbog porasta prosječne tonaže brodova, njihove automatizacije i skupe opreme, pojedinačne vrijednosti brodova i njihovih tereta višestruko su porasle u odnosu na vrijednosti početkom stoljeća. Zato se danas govori o »visokoj koncentraciji rizika po koritu suvremenog broda«. To znači da spasioci, uključujući one profesionalne, u naše vrijeme imaju manje prilika za intervencije, ali zato svaka njihova uspješna intervencija rezultira u prosjeku većim fondom spašene vrijednosti, pa tako i mogućnošću dobivanja većih pojedinačnih nagrada.

U skladu sa složenim, rijetkim i teškim intervencijama u kojima se upotrebljava, oprema profesionalnih spasilaca postala je vrlo skupa i zahtijeva vrlo velike investicije. Da bi je mogli redovito nabavljati i održavati spremnom, spasioci opravdano zahtijevaju povećanje nagrada za svoje uspjele intervencije. U protivnom, prijete svojim povlačenjem iz takve djelatnosti, odnosno smanjenjem svojih efekta na najfrekventnijim plovnim putovima širom svijeta. Njihova je Unija (International Salvors Union — ISU) to uvjerljivo dokumentirala obračunima troškova za neke poznate akcije i primjerima nekoliko većih profesionalnih kompanija koje su bile prisiljene na potpuno povlačenje iz poslova spašavanja.

Na mnogim primjerima pomorskih nezgoda potvrdilo se da bi konvencija o spašavanju morala sadržavati i odgovarajuća pravila ponašanja za brodarku, odnosno zapovjednika broda u opasnosti. Oni su, naime, često do sada odbijali pravovremeno angažiranje ponuđenih spasilaca ili su u toku akcije odbijali surađivati sa spasiocima.

Nakon drugoga svjetskog rata postupno je sazrela svijest o ekološkoj ugroženosti svjetskih mora. Posebne opasnosti morskom okolišu prijete od udesa trgovačkih brodova, zbog mogućega izlivanja goriva i mnogih drugih polutanata koji se kriju među teretima. Drugim riječima, spasioce bi tre-

balo posebno poticati i nagrađivati za njihove akcije oko zaštite morskog okoliša, pa i onda kada izostane uspjeh u spašavanju pomorske imovine, odnosno onda (i pogotovu onda) kada su šanse za takav uspjeh neznatne.

Konačno, novim Lloydovim obrascem ugovora o spašavanju »LOF 80«, koji se vrlo široko primjenjuje u praksi posljednjih godina, već su uvedene neke značajne novosti (npr. nagrada za »spašavanje od odgovornosti«, obveza spašavanog broda na suradnju, čvršće obveze u pribavljanju jamstva za brod i teret, mogućnost privremenog plaćanja dijela nagrade), pa su tako stvoreni preduvjeti da se takve novosti utvrde i u međunarodnoj konvenciji. U stvari, mnogi znalci i promatrači drže da je uspjeh Lloydova obrasca bio najvažniji i najutjecajniji razlog za izmjenu Konvencije.

### **USPOREDBA NACRTA CMI-a IZ 1981. GODINE I NACRTA PRAVNOG ODBORA IMO-a IZ 1988. KOJI ĆE SE RAZMATRATI NA PREDSTOJECOJ DIPLOMATSKOJ KONFERENCIJI**

Na početku valja napomenuti da je u verziji iz 1988. izvršena drukčija numeracija članova. Umjesto binomnih oznaka (Glava — Član), članovi su sada označeni u aritmetičkom slijedu od 1 do 25, iako su ostali podijeljeni u poglavlja. Broj poglavlja smanjen je s pet na četiri, jer je u konačnom nacrtu ispuštena odredba (pa i poglavlje) koja se odnosila na ograničenje odgovornosti spasioca.

U Poglavlju I. (Opće odredbe) sadržane su definicije osnovnih pojmova, koje su po prirodi stvari izazvale mnogobrojne intervencije, prijedloge za dopune ili izmjene i rasprave o tome.

Definicija »operacija spašavanja« prepravljena je tako da glasi »djelo ili djelatnost poduzeti zbog pomoći brodu ili drugoj imovini u opasnosti na plovnim ili bilo kojim drugim vodama«. Razlika prema tekstu iz 1981. je naoko mala (»u bilo kojim vodama<sup>7</sup> gdje se djelo ili djelatnost odvijaju«), ali je njome načelno obuhvaćena i kopnena oprema (npr. vatrogasna), ako bi bila korištena u akciji.

Definicija »broda« je sažeta i svedena na »brod, plovilo ili napravu sposobnu za plovidbu«. U odnosu na tekst iz 1981. otpale su riječi »uključujući i svako plovilo koje je nasukano, napušteno od svoje posade ili potonulo«, pa time i pokušaj prešutnog izjednačivanja vađenja potonulih stvari s akcijom spašavanja. Lako je naslutiti da su se za tekst iz 1981. zalagali predstavnici zemalja common law-a, a za novu (usvojenu) verziju — predstavnici zemalja mediteranskog pravnog kruga koje u tom pogledu mahom stoje pod utjecajem francuskoga pomorskog prava i tradicije.

Koncesija koja je na taj način učinjena francuskom pravu dijelom je kompenzirana već u definiciji »imovine«. Ona se naime određuje kao »svaka imovina koja nije stalno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući

<sup>7</sup> Potcrtao P. Stanković

vozarinu...«. Tako bi se odredbe o spašavanju primijenile i na stvari koje nisu brod, niti potječu s broda, ako se nađu u opasnosti na moru. Naime, prema stavu francuskog i nekih drugih prava (pa i našeg!), na takvu se imovinu ne primjenjuju odredbe o spašavanju na moru.

Definicije »štete okolišu« i »plaćanja« nisu pretrpjele izmjena.

Odredbe o polju primjene Konvencije (član 2) znatno su skraćene u odnosu na verziju iz 1981, odnosno tako da je otpao cijeli drugi stav ranijeg člana. Tim stavom bilo je predloženo da se Konvencija ne primjenjuje:

- a) kada su svi uključeni brodovi bili unutrašnje plovidbe;
- b) kada su sve zainteresirane stranke državljanima one države u kojoj se postupak vodi;
- c) na ratne i druge brodove koji su u vlasništvu ili pod upravom države i koriste se u nekomercijalne svrhe;
- d) na uklanjanje podrtina.

Upravo, slučajevi spomenuti pod a), b) i c) prenijeti su u posljednjoj redakciji u posebne članove (24. i 25), dok se uklanjanje podrtina u novom tekstu uopće ne spominje. Odmah se može utvrditi da je ovom odredbom i ranije spomenutim definicijama — područje primjene Konvencije šire u posljednjoj verziji nego što se to ranije predlagalo. Konvencija bi se naime primjenjivala na sve slučajeve spašavanja o kojima se odlučuje pred sudom ili arbitražom neke od potpisnica, pa uključujući i uklanjanje podrtine koja se uklapa u opseg opće definicije imovine. Prema novoj verziji, prihvaćajući Konvenciju svaka država ima pravo da njenu primjenu izuzme, i to:

- kada svi brodovi koji su sudjelovali u akciji predstavljaju brodove unutrašnje plovidbe;
- kada su sve zainteresirane stranke državljanima te države;
- kada se radi o imovini koja je namijenjena proizvodnji, uskladištenju ili prijevozu ugljikovodika, a stalno je učvršćena za dno mora (član 24).

Što se tiče ratnih brodova i drugih državnih brodova u nekomercijalnoj službi, načelno je predviđeno da se Konvencija na njih neće primjenjivati, osim ako sama država — potpisnica odluči drukčije, o čemu je dužna obavijestiti glavnog tajnika IMO-a (član 25). Ukratko rečeno, inverzijom ranijih i novih rješenja šira primjena bit će osigurana, ako se pojedina država — potpisnica ne koristi svojim pravom na rezerve.

Odredbe o operacijama spašavanja pod nadzorom organa vlasti (član 3) ostale su neizmijenjene.

Što se tiče ugovora o spašavanju (član 4), zadržana je načelna dispozitivnost, tj. pravo stranaka da ugovore drukčije nego što je to Konvencijom utvrđeno (stav 1). Time se naravno ne ometa pravo suda da poništi ili izmijeni ugovor koji je zaključen pod nedopuštenim utjecajem opasnosti uz nepravične uvjete, te ako je obećano plaćanje neadekvatno pruženoj usluzi. Uz pravo zapovjednika da zaključuje ugovore o spašavanju u ime vlasnika bro-

da i imovine na brodu, sada je na zaključenje ugovora u ime vlasnika ukrasnih stvari ovlašten i vlasnik ugroženog broda (stav 2). Posebna novost je i izričito naglašena dužnost stranaka da sprečavaju i ograničavaju štetu na okolišu, bez obzira na sve druge uvjete njihova ugovora (stav 3).

Član 5. je dobio novi naslov. Umjesto »Nevaljani ugovori ili ugovorni uvjeti«, predlaže se naslov »Poništenje ili izmjena ugovora«, dok mu je sadržaj ostao isti.

Poglavlje II. (Izvršenje operacija spašavanja) doživjelo je inverziju i drukčiju redakciju svojih odredaba. Na prvom se mjestu sada utvrđuju dužnosti spasioca, a potom dužnosti zapovjednika i vlasnika broda i druge imovine u opasnosti. Umjesto ranijeg dugog i nepreglednog teksta, redaktori su se Nacrta iz 1988. odlučili za taksativno nabrojavanje dužnosti s obje strane, uz nešto izmijenjenu stilizaciju. Tako se na nekoliko mjesta umjesto izraza »uložiti sve svoje napore« (engl. use his best endeavours), upotrebljava izraz »primijeniti dužnu pažnju« (engl. exercise due care), u očitom nastojanju da se taj kriterij bolje objektivizira. Zbog važnosti tih odredaba, navodimo ih u cijelosti:

»1. Spasilac je dužan u odnosu prema vlasniku broda ili druge imovine u opasnosti:

- (a) primijeniti dužnu pažnju kako bi spasio brod ili drugu imovinu u opasnosti;
- (b) izvršiti operacije spašavanja s dužnom pažnjom;
- (c) pri ispunjenju svojih dužnosti navedenih pod (a) i (b) primijeniti dužnu pažnju u sprečavanju ili umanjenju štete na okolišu;
- (d) kada god to okolnosti razborito nalažu, zatražiti pomoć drugih spasilaca;
- (e) kada god to zapovjednik ili vlasnik broda ili druge imovine u opasnosti razborito zahtijevaju, prihvatiti intervenciju drugih spasilaca. Međutim, ako se utvrdi da takav zahtjev nije bio razborit, to neće utjecati na iznos njegove nagrade.

2. Vlasnik i zapovjednik broda ili druge imovine u opasnosti dužni su u odnosu prema spasiocu:

- (a) surađivati u cijelosti s njim za vrijeme izvršenja operacija spašavanja;
- (b) pri tome primijeniti dužnu pažnju u sprečavanju ili umanjenju štete na okolišu;
- (c) kada se brod ili druga imovina dopreme na sigurno mjesto, prihvatit će isporuku kada spasilac od njih to razborito zatraži.«

U članu 7, kojim se regulira dužnost pružanja pomoći ljudima u opasnosti na moru, nije bilo izmjena. Osim suvremene redakcije, odredba je u biti jednaka onoj iz 1910. godine, te onoj iz Nacrta od 1981. Isto vrijedi za naredni član, odnosno za drugu javnopravnu odredbu u ovom tekstu — za

suradnju između država — ugovornica u operacijama spašavanja. Njima slične odredbe nalaze se u još nekoliko međunarodnih akata (npr. SOLAS 1974, SAR 1979, Konvencija UN o pravu mora 1982).

U Poglavlju III. (Prava spasilaca), član 9. (Uvjeti za nagradu) nije pretrpio izmjena. Načelo »bez uspjeha nema nagrade« ostaje osnovno, pa i u slučaju akcije između brodova istoga vlasnika.

Naslov člana 10. je izmijenjen. Umjesto ranijeg (Iznos nagrade), sada je predložen naslov »Mjerila za utvrđenje nagrade«, što je očito adekvatnije i bolje. Sam redoslijed nabiranja kriterija i njihova stilizacija ostali su isti kao u tekstu iz 1981, sa svim tada usvojenim novostima u prilog profesionalnih spasilaca. Međutim, posljednja dva stava toga člana sadrže novosti koje su plod rasprave na Pravnom odboru IMO-a i zaslužuju pažnju. Stav 2. glasi:

»Usprkos tome što nadležni sud može prema nacionalnom pravu narediti da se isplate prema stavu 1. odmah izvrše od strane bilo kojega imovinskog interesa, te iznose podnijet će imovinski interesi srazmjerno njihovoj vrijednosti. Ništa u ovom članu ne sprečava bilo koji zahtjev za regres niti obranu od njega.«

Kao što rekosmo, odredba je potpuno nova<sup>8</sup>. Cilj joj je da prečisti odnose među vlasnicima spašene imovine onda kada je nacionalnim pravom predviđen kakav oblik solidarne odgovornosti za isplatu nagrade. Valja podsjetiti da je to upravo u nas slučaj na osnovi odredbe člana 776, stav 1. i 2. (kada se spašavanje broda i stvari s broda obavlja na temelju ugovora o spašavanju, koji je sklopio zapovjednik broda u opasnosti, pa je cijeli iznos nagrade dužan platiti brodar, dok vlasnik spašenih stvari odgovara s njime solidarno samo za dio nagrade koji se odnosi na te stvari).

Posljednji, treći stav člana 10. je u Nacrtu iz 1988. također dobio novu redakciju i značenje:

»Nagrade neće prijeći vrijednost spašene imovine, isključujući sve kamate i troškove pravnog postupka koji mogu biti dosuđeni.«

Proizlazi dakle prijedlog da se kamate i troškovi postupka izuzmu iz opće granice vrijednosti spašene imovine, odnosno da u ekstremnim slučajevima budu plaćeni i povrh fonda spašene vrijednosti. Takva odredba očito favorizira spasioce, možda i više nego što će biti moguće braniti na diplomatskoj konferenciji, jer se protivi jednom od klasičnih načela instituta spašavanja na moru. S druge strane, iz odgovarajućeg teksta iz 1981. izostale su riječi »u vrijeme dovršetka operacije spašavanja«, što opet znači da bi se vrijednost spašene imovine mogla, prema nacionalnom pravu, procjenjivati u vrijeme kada je tužba podnijeta ili čak kada se o tome odlučuje. Iako to ostaje otvoreno samo kao mogućnost, takav prijedlog također

<sup>8</sup> Za takvu odredbu zalagao se predstavnik Međunarodne brodarske komore (ICS) na 57. zasjedanju Pravnog odbora, 1986. godine.

odstupa od dosadašnje prakse i od velike većine nacionalnih propisa, pa ne treba sumnjati da će i on imati jaku opoziciju.

Član 11, koji govori o posebnoj naknadi u slučaju da je spasilac spriječio štete na okolišu, bio je predmet mnogih rasprava. Na koncu je ostao isti kao u tekstu iz 1981, osim što je na kraju njegova 2. stava ostalo otvoreno pitanje za koliko se maksimalno može povećati nagrada, ako je uz uspješno spašavanje imovine spriječena i šteta na okolišu. Nacrt CMI-a iz 1981. predlagao je da to bude najviše dvostruko. O tome će se morati izjasniti diplomatska konferencija.

Sadržaj članova 12 (Raspodjela između spasilaca), 13 (Spašavanje osoba), 14 (Usluge pružene prema postojećim ugovorima) i 15 (Učinak protupravnog postupka spasioca) prenijet je u konačni nacrt doslovce.

U članu 16. izmijenjen je naslov i dopunjen sadržaj u duhu izmjena koje su prethodno uslijedile u definiciji »imovine«. Stoga novi naslov glasi »Zabrana od strane vlasnika ili zapovjednika broda« (ranije samo »vlasnika ili zapovjednika«), a u tekst su uvrštene riječi »ili vlasnika bilo koje druge imovine koja se nije nalazila i ne nalazi se na brodu«. Time bi se načelo (da spašavanje unatoč izričitoj i razboritoj zabrani vlasnika ne daje pravo na nagradu) proširilo na sve dijelove imovine na koje se i Konvencija odnosi.

Posljednje, Poglavlje IV. (Zahtjevi i tužbe), također je pretrpjelo stanovite redakcijske i sadržajne izmjene. Članovi 17 (Pomorski privilegij) i 18 (Dužnost pružanja jamstva) ostali su istovjetni, osim što je treći stav iz člana 17 (kojim se zabranjuje premještaj spašene imovine) prenijet na isto mjesto u član 18, jer naslov bolje odgovara i tome sadržaju.

Član 19 (Privremena isplata) ostao je neizmijenjen.

U članu 20 (Zastara tužbi) izostavljena je druga rečenica 3. stava i cijeli 4. stav. U njima je bilo predviđeno da između isplate nagrade i regresnog zahtjeva mora proteći najmanje 90 dana, te da se općenito na računanje zastarnih rokova primijenjuje pravo države u kojoj se sudi. Pravni je odbor obje te odredbe procijenio izlišnim.

U pogledu nadležnosti sudova (član 21), rasprava na Pravnom odboru je bila vrlo dugotrajna i temperamentna. Tako je stav 2, kojim se izričito utvrđuje pasivna legitimacija za trgovačke brodove u državnom vlasništvu, najprije trebao biti stavljen u uglatu zgradu (što znači da je o njemu trebala i posebno odlučivati diplomatska konferencija), a konačno je bio i potpuno izostavljen. Time je pobijedilo uvjerenje da su sva pozivanja na državnu suverenost kod takvih brodova i mnogi nesporazumi s time u vezi u prvoj polovici ovog stoljeća — već prevladani i da se neće ponoviti. Važno je da je Nacrt zadržao odredbu o alternativnoj nadležnosti čak pet sudova.

Odredbe članova 22 (Kamate) i 23 (Objavljivanje arbitražnih odluka) ostale su neizmijenjene, iako je ova posljednja imala dosta opozicije i na Pravnom odboru.



Konačno, članovi 24 (Rezerve) i 25 (Brodovi u vlasništvu države) u cijelosti su novi. Nastali su kao rezultat svih prethodnih rasprava o definicijama i području primjene, a na neke od njih već smo i ukazivali. Usprkos riziku ponavljanja, zbog njihove važnosti i što bolje preglednosti, evo prijevoda najvažnijih odredaba iz oba ta člana:

#### Član 24.

##### **Pravo pridržaja**

- »1. Svaka država u trenutku potpisa, ratifikacije, prihvata, usvajanja ili pristupanja može pridržati pravo da ne primijeni odredbe ove Konvencije:
- (a) kada svi brodovi o kojima se radi predstavljaju brodove unutrašnje plovidbe;
  - (b) kada su sve zainteresirane stranke državljanici te države;
  - (c) kada se radi o imovini koja je stalno učvršćena za dno mora, a služi proizvodnji, uskladištenju ili prijevozu ugljikovodika.«

#### Član 25.

##### **Brodovi u vlasništvu države**

»Ova se Konvencija neće primjenjivati na ratne brodove ili na druge brodove u vlasništvu i pod upravom države — članice, koji su u vrijeme operacija spašavanja bili upotrebljavani isključivo u vladinim nekomercijalnim službama, osim ako država — članica drukčije ne odluči.«

Očita je dakle tendencija da se novi akt — ako ne bude nacionalne rezerve — primjenjuje i na brodove unutrašnje plovidbe te na fiksne (usidrene, ukopane, poluuronjene itd.) platforme, tornjeve i druge naprave za eksploataciju nafte, a — ako država tako odluči — i na ratne i javne brodove. Takav je pristup zapravo daleko širi i djelotvorniji od koncepta koji je bio izražen u članu 1 — 2, stav 2. Nacrta iz 1981. godine.

Poglavlje V. i odredba (5 — 1) o ograničenju odgovornosti spasilaca iz teksta iz 1981. godine sasvim su ispušteni. Pobijedilo je gledište da se Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. ne smije na ovaj način nametati državama koje je inače nisu prihvatile, niti su na to spremne. Pokušaj je zaista bio nezgrapan, iako se većina država, međunarodnih organizacija i njihovih stručnjaka danas slažu u tome da bi pravo na ograničenje odgovornosti svakako trebalo priznati i spasiocima. To nas učvršćuje u uvjerenju da će takva ili slična odredba ipak biti restituirana u konačnoj službenoj verziji Konvencije.

Preostaju nadanje i vjerovanje da će ovakav tekst pomiriti tinjajuće suprotnosti i koncem travnja slijedeće godine na diplomatskoj konferenciji u Londonu potaknuti atmosferu tolerancije, kreativnosti i zajedništva, kakve se svi rado sjećaju iz Montreala prije skoro osam godina.

### Summary

#### FINAL DRAFT OF THE NEW CONVENTION ON SALVAGE AT SEA AND THE NEW SOLUTIONS ADOPTED

*Although the 1910 International Convention on Assistance and Salvage at Sea is one of the most widely accepted unificatory instruments in the field of maritime law, the time has come to draft a new, modern instrument. This is a result of the development of maritime technics and technology which have resulted in diminishing the dangers that threaten ship and cargo, but also in the increasing costs of salvage operations, larger fund of salvaged value, greater ecological threat to marine environment, etc.*

*In this paper the 1981 Draft convention of the Comité Maritime International (CMI) and the 1988 Draft of the Legal Committee of IMO are compared, the latter being that which will be considered at the forthcoming diplomatic conference. Some new aspects as incorporated in the final Draft are: wider in scope of application of the Convention, explicit non-application to raising of sunken objects, enumeration of duties of the salvor and duties of the owner and master of the vessel or other property in danger, clearer relations among the property interests in cases when national law provides for payments of reward in proportion to the value of these interests. The view is expressed that this text of the Draft will be adopted at the diplomatic conference in April 1989 in London.*